

Document de travail des citoyens pour l'élaboration d'une charte d'urbanisme

Edité le 24 avril 2017



PLAN

Sommaire	Page N° 2
Introduction	Page N° 4
I - Pourquoi une charte de l'urbanisme par des citoyens	Page N° 6
II – De nouveaux enjeux pour l'urbanisme :	Page N° 7
Pour un urbanisme durable	Page N° 8
III - Etat des lieux	Page N° 10
1 - Le marché et les prix	Page N° 10
2 - Des mécanismes de concertation inadaptés	Page N° 11
3 - Balade urbaine avec quelques constats	Page N° 13
IV - Les éléments à prendre en compte pour la charte d'urbanisme	Page N° 15
1 La participation des citoyens	Page N° 15
2 - Le tableau d'indicateurs et de pondérations	Page N° 16
3 - La densification par hectare qui pose des questions	Page N° 17
4 - Qualité architecturale : Quelle identité pour la ville et la CDA	Page N° 20
5 - Place de la voiture en ville	Page N° 20
6 - Les stationnements	Page N° 21
7 - La circulation	Page N° 24
8 - Le lien Habitat-Travail pour les citoyens	Page N° 25
9 - Nature en ville, végétalisation et ensoleillement	Page N° 26
10 - La place du végétal et de la biodiversité	Page N° 30
11 - Quelle est la place de l'eau dans la ville	Page N° 33
12 - Villes et eaux pluviales	Page N° 34
13 - Le droit à l'eau pour tous	Page N° 35
14 - Bâtiment bas carbone	Page N° 36

15 - Le rapport aux énergies renouvelables pour la recherche de l'autonomie	Page N° 37
16 - La modularité et l'évolutivité des blocs	Page N° 38
17 - Les flux de transport	Page N° 39
18 – L'urbanisme commercial	Page N° 39
19 - Des alternatives à prendre et des questions qui se posent	Page N° 40
20 – Conclusion et remerciements	Page N° 41
Annexe : Charte d'urbanisme	Page N° 42
Fiche de signatures des associations et des comités de quartier	Page N° 48
Annexes complémentaires :	Page N° 52
Pièce jointe N° 1 : Charte de modération des prix du foncier	Page N° 53
Pièce jointe N° 2 : Décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015	Page N° 59

INTRODUCTION :

Dans la continuité de la charte de modération des prix du foncier¹ finalisée par Noées en septembre 2015 et à la demande de plusieurs adhérents, des réunions de concertation mensuelles ont permis aux habitants de s'exprimer et d'élaborer cette charte d'urbanisme sous le thème :

Réfléchir pour construire son agglomération en 2030, voire 2050.

Avant d'aller plus en avant sur cet axe de réflexion, il est bon de rappeler que le foncier est au cœur de la problématique du logement à La Rochelle. Ainsi, située en zone tendue, La Rochelle voit les jeunes familles partir de plus en plus loin pour faire face au coût de l'immobilier inaccessible. Dans ce cadre, la municipalité a fait le choix d'autoriser largement des permis de construire pour provoquer un choc de l'offre. Non sans mal et au risque de ne pas respecter l'identité des quartiers, cette situation a amené de nombreux conflits entre la Mairie de La Rochelle et les habitants locaux concernés qui se sont rebellés en créant des associations de riverains. Ce rejet se fait également ressentir dans les diverses réunions publiques des comités de quartier en présence de la municipalité.

Quelques chiffres en attestent sur La Rochelle :

- l'indice des loyers de marché a progressé de 43 % entre 2000 et 2015 [2]
- Avec 13,6€ le m² La Rochelle est en tête de 201 villes du Sud-Ouest en mai 2014 [3]

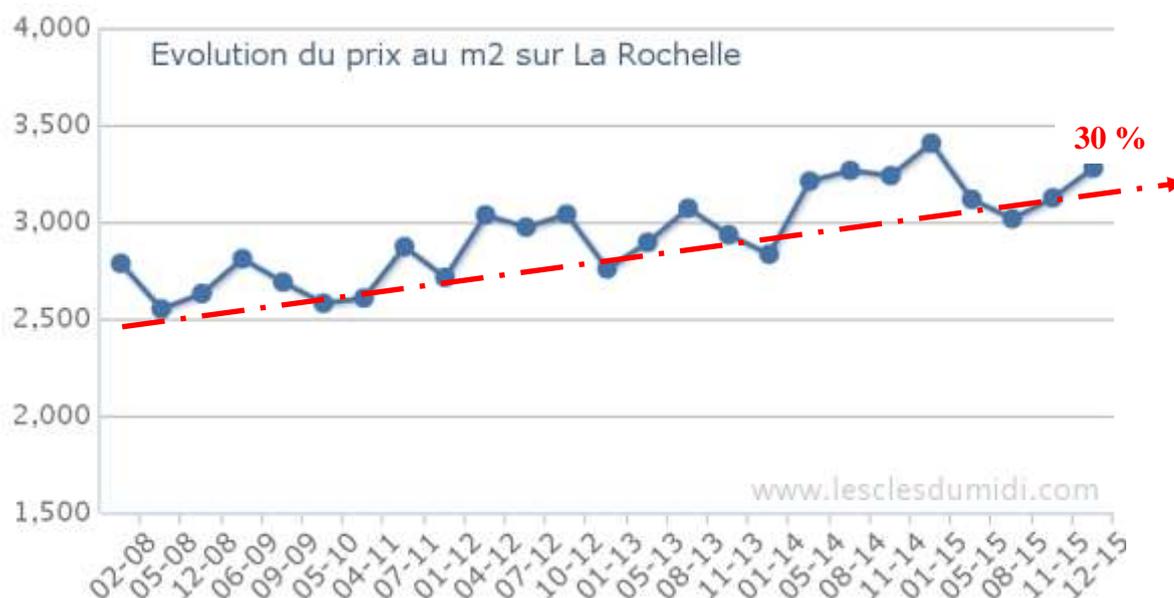
Le prix immobilier au m² à La Rochelle en décembre 2015⁴

. Dans La Rochelle, les appartements et maisons se négocient entre 1 790 € / m² et 4 820 € / m².

. Sur 10 ans, l'indice d'évolution des prix à La Rochelle a augmenté de 37,6 %.

. Sur 8 ans, l'évolution du prix au m² sur La Rochelle a évolué de plus de 30 % (Voir le tableau ci-dessous).

. Selon l'INSEE, le marché immobilier de La Rochelle comprend 2/3 d'appartements et 1/3 de maisons.



Source : [lesclesdumidi.com](http://www.lesclesdumidi.com/prix/m2-la_rochelle-17) (http://www.lesclesdumidi.com/prix/m2-la_rochelle-17)

¹ Référence : Voir pièce jointe N°1

² Clameur : <http://www.clameur.fr/Tendances-du-marche/Tendances-des-villes/Connaitre-sa-ville/la-rochelle>

³ Sud Ouest : <http://www.sudouest.fr/2014/06/17/le-prix-des-loyers-dans-200-villes-du-sud-ouest-la-rochelle-en-tete-1587781-4689.php>

⁴ Source : www.efficacity.com

Fort de ce constat et selon des estimations fournies par les sites « www.meilleursagents.com »⁵ et « www.kelquartier.com »⁶ au 1^{er} février 2016, il est bon de connaître l'évolution des tendances de la population, des revenus et du marché immobilier de La Rochelle par rapport à la moyenne des villes comme Nantes, Bordeaux, Bayonne ou Dunkerque :

- A La Rochelle, les mouvements sont à la baisse pour les jeunes enfants, les étudiants et les actifs de - 3 % ainsi que dans le nombre de résidences principales de - 7 %. Le prix moyen au m² des maisons sur La Rochelle (2.568 €/m²) est à peu près équivalent que la moyenne des villes (2.535 €/m²), mais nettement plus bas qu'à Bordeaux (3.021 €/m²) ou qu'à Nantes (2.715 €/m²), soit environ 300 €/m² de moins (12 %).
- En revanche, les positions sont à la hausse pour le nombre de retraités et de résidences secondaires d'environ + 6 %. Contrairement aux maisons, le prix moyen au m² des appartements sur La Rochelle (3.195 €/m²) est plus haut que la moyenne des villes étudiées (2.839 €/m²), soit environ une hausse de 356 €/m² et qui représente aussi 13 %.
- Le revenu mensuel moyen d'un rochelais flirte avec les 1.574 € tandis que la moyenne des villes prises en compte se situe autour de 2.145 €. Par conséquent, le différentiel de revenus rochelais reste d'environ moins de 570 € par mois, ce qui représente un quart du revenu moyen des habitants des villes citées mais environ un tiers du salaire du bordelais ou du nantais.

Pour faire face aux constructions neuves erratiques qui se multiplient dans l'ensemble des quartiers de La Rochelle, de nombreux collectifs de défense des habitants ont été créés pour mettre en place des pétitions. L'exaspération de nombreuses personnes subissant un préjudice financier ou de vue, doit nous inciter à la mise en place de règles et d'engagements à prendre par tous les acteurs concernés sur l'urbanisme à La Rochelle.

C'est tout le sens qui est donné à cette charte pour laquelle nous avons recherché et recueilli des informations auprès des habitants afin d'enrichir ce document. Il doit permettre à chacun d'aller puiser l'information qui lui convient et qui lui permet d'avancer dans l'argumentaire.

A la demande de l'ensemble des participants aux divers ateliers d'urbanisme de Noées, il apparaît nécessaire que cette charte soit cosignée par tous les comités de quartier et les associations existantes s'étant exprimés sur ce sujet depuis septembre 2015. De ce fait, elle doit être intégrée comme document de travail citoyen à l'élaboration du PLUI proposé par le service d'urbanisme de la Mairie de La Rochelle.

⁵ Source : www.meilleursagents.com/prix-immobilier/

⁶ Source : www.kelquartier.com

I – POURQUOI UNE CHARTE DE L'URBANISME PAR DES CITOYENS :

Cette charte a été élaborée par l'atelier urbanisme de l'association NOEES, composée de citoyens, d'architectes, d'ingénieurs, etc... avec plusieurs objectifs.

1^{er} objectif :

L'élaboration de cette charte a pour objectif de transmettre aux citoyens les outils et les informations nécessaires à la maîtrise du dossier d'urbanisme construit par les élus.

Le projet initial de la charte a été conforté, au fur et à mesure des débats avec les quartiers et a été enrichi avec les propositions soumises par les citoyens.

En dehors des dispositifs institutionnalisés, la participation citoyenne a permis d'établir un projet alternatif, permettant ainsi une confrontation d'idées enrichissant le débat lors de la prochaine enquête d'utilité publique ouverte pour l'établissement du PLUI (plan local d'urbanisme intercommunal).

L'absence dans les projets officiels de réelle participation citoyenne tout au long de l'élaboration des projets, a incité les habitants à se mobiliser pour établir, au travers de cette charte, les documents et mécanismes de concertation et de codécision.

2^{ème} objectif :

S'intégrer dans la démarche d'établissement du PLUI de la CDA de La Rochelle.

Le calendrier imposé de 2017 conduit à respecter cette échéance.

L'élargissement à l'ensemble des communes de l'agglomération pose de nouveaux défis :

- Répartition des contraintes sur les territoires ;
- Mieux maîtriser les spécificités de chaque commune ;
- Equité entre les communes et les citoyens ;
- Mutualisation des moyens et des équipements ;
- Respect des paysages ;
- Implantation commerciale.

Les compétences élargies de la CDA, y compris l'urbanisme, pose la question de la démocratie locale et des moyens de concertation.

Les cahiers de doléance, ouverts en mairie, sont mis en place pour accueillir les remarques et avis des citoyens mais restent souvent sans aucune observation manuscrite.

1^{er} remarque : Comment sont synthétisées ces remarques ? Qui le fait ?

2^{ème} remarque : Comment les citoyens peuvent contrôler la réelle prise en compte des remarques ?

Des propositions peuvent être avancées dans ce domaine.

3^{ème} objectif :

S'inscrire dans la démarche des « villes en transition » : Etre au cœur des débats.

Les élus doivent intégrer la nécessaire transition dans les aménagements pour permettre l'adaptation des citoyens aux changements.

Evacuer les « politiques autoritaires » et ne pas les confondre avec des « politiques volontaristes ».

Permettre des financements raisonnables, supportables des nouveaux projets pouvant répondre aux objectifs.

S'inscrire dans un projet d'urbanisme négocié et coproduit.

C'est un changement de culture et de pratique avant tout.

4^{ème} objectif :

Imposer, avant tout, aux élus une implication citoyenne et alternative.

Permettre des échanges entre citoyens, fondateur du « vivre ensemble » et d'un civisme retrouvé.

Etablir une charte d'urbanisme durable pour construire l'agglomération de 2030-2050, telle a été l'ambition de NOEES pour faire face à la bétonisation anarchique qui se développe dans la cité sans une véritable réflexion d'urbanisme.

Faire de l'urbanisme, ce n'est pas seulement faire de l'architecture et de la construction.

II - DE NOUVEAUX ENJEUX POUR L'URBANISME :

L'évolution des villes dans les 20 ou 30 prochaines années est soumise à de nouveaux enjeux liés en particulier à l'étalement urbain constaté ces dernières années et qui est trop consommateur de terres agricoles. Cette situation par son irréversibilité doit être réduite, mais si cet enjeu est général, il n'a pas la même acuité suivant la localisation. Le danger serait une généralisation inadaptée aux territoires et qui ne reposerait pas sur un diagnostic local élaboré par les politiques et les citoyens.

Une nouvelle urbanisation pourrait par conséquent être incitée avec des contraintes mises en place pour imposer aux citoyens cette solution (par règlement, par prix, etc...) quitte à remettre en cause une part de libre arbitrage de la part des individus.

En complément de ce nouvel enjeu issu du Grenelle de l'environnement, l'enjeu du développement durable s'impose avec pour condition une nouvelle forme de démocratie impliquant davantage le citoyen, intégrant les alternatives et solutions existantes du fait d'associations, de collectifs de citoyens ou de simples individus. Pour réussir cette nouvelle densification, des équilibres plus complexes sont à introduire comme la place de la nature en ville, les paysages, de nouveaux moyens de transports publics, une plus grande place pour l'accès aux services, à la médecine, à l'art et les loisirs, etc...

Des impératifs citoyens sont à prendre en compte comme la contrainte de liberté individuelle, d'égalité de traitement, de partage raisonné des obligations et donc de la solidarité et de la mixité sociale.

Compte tenu des enjeux financiers et des difficultés, des mutualisations s'imposent au niveau de l'intercommunalité (CDA). Elles se traduisent par des contraintes d'implantation géographique, d'accessibilité au plus grand nombre.

Ces grands équipements, stades, piscine, gymnase, salle de spectacles et d'exposition doivent être pensés différemment.

Il en est de même des infrastructures commerciales (périphérie/centre-ville/centre bourg) et cette problématique sera étudiée dans les pages suivantes.

Tout ceci pour établir la différence entre une urbanisation qui s'établirait un peu comme dans le passé, parfois anarchique, et un urbanisme adapté aux enjeux à venir.

Il est nécessaire de se référer à un ensemble de règles et de mesures juridiques qui permettent aux pouvoirs publics de contrôler l'affectation et l'utilisation des sols.

Quelques définitions et rappels utiles, à savoir :

- **Urbanisation** : phénomène démographique se traduisant par une tendance à la concentration de la population dans les villes ;
- **Urbanisme** : art, science et technique de l'aménagement des agglomérations humaines.
- Ensemble des règles et mesures juridiques qui permettent aux pouvoirs publics de contrôler l'affectation et l'utilisation des sols.

- **Urbanisme durable** : cette notion de « durable » introduit d'autres considérations et d'autres équilibres tels que le social, l'économique, l'environnement et la participation citoyenne.

Ces définitions mériteraient d'être complétées et approfondies mais elles situent les nuances.

L'urbanisme durable apparait, si l'on s'en tient aux textes, comme une action collective à l'échelle locale avec une forte accentuation donnée à la dimension participative.

Pour un urbanisme durable :

L'urbanisme engage « le bien vivre » de tous et impacte pour plusieurs dizaines d'années le « cadre de vie » des citoyens, aussi bien dans le développement de la citoyenneté et du « vivre ensemble », que dans toutes les composantes liées à la santé (bruit, soleil, pollution, confort, etc...) que dans les enjeux du XXI^e siècle (transition énergétique, CO2, déplacements, gaz à effet de serre, etc...).

La rédaction et l'existence d'une « charte urbanisme » doivent permettre une nouvelle approche dans l'élaboration des dossiers, des engagements, des informations, des concertations et des codécisions à définir par l'ensemble des acteurs.

Cette charte traduit la capacité des élus et des techniciens, à mettre en place un système de démocratie participative ou citoyenne pour :

- Intégrer les besoins des populations aux projets urbains ;
- Développer une nouvelle manière de vivre la citoyenneté ;
- Amplifier le lien social et la mixité.

Cette démocratie de proximité renforcera la légitimité des élus par l'amélioration de la communication, en définissant au mieux les enjeux et les contraintes. Elle prendra mieux en compte les habitants et les élus de quartier.

L'urbanisme tel qu'il s'est mis en place jusqu'à ce jour présente un certain nombre de défauts qui ne sont plus tolérés par les citoyens.

Il est confronté à des enjeux divers :

- Transition énergétique ;
- Transition écologique ;
- Transition sociale ;
- Transition économique ;
- Transition démocratique ;
- Transition sociétale ;
- Transition des flux.

La difficulté est de trouver le juste équilibre entre tous ces impératifs. Cela implique une conduite différente de la genèse des projets et de leurs réalisations.

Une prise en compte de nouveaux critères est à intégrer dans les règles d'urbanisme et nécessite un plus grand « tour de table » et un apprentissage de tous. L'action des élus dans la mise place des instances est prioritaire.

Toutefois, certains facteurs humains et techniques sont à considérer. Et des éléments tels que les flux de transport sont à prendre en compte. S'il est admis que nous avons tous besoin de transport pour les déplacements urbains et péri-urbains, nous avons aussi besoin de « logistique piétonne ».

Si la question des transports a été centrale pour les élections municipales de 2014, on remarque qu'il y a, depuis cette date, une augmentation des déplacements imputable à la périurbanisation et à la concentration des emplois. La politique de transport participe à la conception globale de l'urbanisme dans la ville. Elle est liée avec l'arrêt de l'externalisation des activités commerciales. Une évolution vers la gratuité totale d'accès au réseau RTCR et Yelo-Véolia peut devenir un objectif mais la question du financement doit être posée de manière transparente. Une politique des transports qui ignore la RN 137 saturée n'en est pas une. Parler transport à La Rochelle, c'est aussi agir pour réduire les flux de fret routier.

Dans les rues, nous observons que les citoyens se promènent les bras encombrés de sacs. Or, si l'on veut pousser les personnes vers les transports publics, la « logistique du piéton » doit être prise en compte. Celle-ci est largement ignorée par les concepteurs de la ville durable, souligne Franck COCHOY, sociologue et coauteur de l'étude franco-suédoise et d'une autre plus ancienne « Places et déplacements : une archéologie statistique de la logistique piétonne » résumée dans la revue « Mondes sociaux ».

D'une part les attentes des citoyens et d'autre part la rapidité à laquelle les changements sociétaux s'opèrent, ceci implique une adaptation qui se faisait autrefois dans des rythmes plus lents et par conséquent plus humains.

La charte implique notamment un changement d'attitude des techniciens, des experts et des politiques.

De nombreuses villes françaises ont élaboré une charte d'urbanisme. Par conséquent, il appartient aux élus d'élaborer celle correspondant aux caractéristiques de notre ville.

Il a été important pour l'association Noées de rechercher les actions menées par d'autres villes ou dans d'autres pays.

La charte s'est inspirée et a tenu compte des divers engagements pris sur le plan national et international :

- A savoir les engagements des villes européennes dans la convention d'Aalborg (1994-2004) : défendant une construction partenariale et participative.
- A savoir la nouvelle charte d'Athènes 2003 des urbanistes : vision du conseil européen des urbanistes sur les villes du XXI^e siècle.
- A savoir le guide de l'urbanisme durable des villes du Québec.
- A savoir la charte d'urbanisme élaborée par des associations en Belgique.

Sont mis en avant « l'acceptabilité sociale » et un urbanisme plus démocratique :

- A savoir le Grenelle de l'environnement dans son annexe N° 9 ;
- A savoir la loi « Alur » pour une interprétation objective des dispositions ;
- A savoir la charte de l'environnement et les droits donnés à chaque citoyen.

Elle met les élus en face des engagements élaborés dans les divers documents : charte d'Aalborg, agenda 21, plan de développement durable. Elle a pour objectif de faire en sorte que les engagements se traduisent en réalités sur le terrain et de permettre la transition d'un urbanisme réglementaire (issu d'école de pensée) à un urbanisme de projet avec les habitants.

Elle pointe la contradiction des élus face à ces enjeux et informe le citoyen de ces contradictions et lacunes.

III - ETAT DES LIEUX :

1. Le marché et les prix : Approche économique de l'urbanisme.

Nota : l'urbanisme durable ne peut pas être soumis à une financiarisation excessive de l'immobilier, boosté par des politiques de défiscalisation et les dispositifs de rentabilité financière.

Le politique ne peut ignorer l'impact financier des règles d'urbanisme qu'il édicte : parkings enterrés obligatoires dans les zones humides, par exemple. Comme nous l'avons souligné précédemment, La Rochelle reste une ville sous tension où les appartements et les maisons se négocient environ entre 1 800 €/m² et 4 800 €/m². Sur une période décennale, on remarque que l'indice d'évolution des prix dans la ville a augmenté de près de 38 %. Et sur une année, le prix du m² a évolué de 0.7 %. Selon l'INSEE, le marché immobilier de La Rochelle comprend 2/3 d'appartements et 1/3 de maisons individuelles.

L'absence de politique foncière des collectivités laisse libre place au seul marché et par conséquent à la mainmise du privé sur l'immobilier.

La politique de défiscalisation, la spéculation des promoteurs et des citoyens souhaitant profiter des conditions du marché mises en place, entraînent de fait une spéculation sur les prix de l'immobilier préjudiciable à l'installation de commerces et à l'acquisition de logements.

Afin de mieux appréhender ce chapitre, l'intégration du prix moyen en €/m² du foncier doit pouvoir se réaliser par quartier.

A partir du site internet « www.meilleursagents.com », nous avons pu établir le tableau de zonage ci-dessous :



Légende des couleurs de zones en fonction du prix moyen au m² :

- ❖ Zone en vert clair : 2.200 €/m².
- ❖ Zone en jaune clair : 2.800 €/m².
- ❖ Zone en marron clair : 3.000 €/m².
- ❖ Zone en marron foncé : 3.400 €/m².
- ❖ Zone en rouge vif : 3.500 €/m².

Les opérateurs privés orientent leur stratégie d'offre (logements de défiscalisation) au regard de la clientèle capable d'assumer le coût financier des différentes contraintes et règles édictées par le législateur : sismiques, thermiques, règles de PLU, etc... imposant des solutions constructives coûteuses comme les parkings enterrés ou les toitures végétalisées.

Le logement ne doit pas être qu'un placement financier, mais un lieu de vie durable.

Pour rappel, une charte de modération du prix du foncier élaborée par l'association Noées est fournie en pièce jointe N° 1. Celle-ci a été proposée en septembre 2015 à la Mairie de La Rochelle et aux promoteurs. L'urbanisme durable doit être pensé en dehors des politiques d'opportunité et d'actualité fiscales. Les réflexions doivent aller au-delà.

Densifier pour uniquement récupérer des recettes fiscales n'est pas entièrement recevable. Le fait est que de nombreux projets correspondent à des soucis d'exonération fiscale de la part de personnes plus aisées que la moyenne.

Cette politique de défiscalisation (loi Pinel) doit être abordée avec pondération par le risque de bulle immobilière dans le temps (8 à 10 ans) lors de la revente simultanée des logements.

La dégradation prévisible du bâti (qualité des matériaux et qualité de la construction d'origine) peut entraîner des charges de copropriété excessives, obstacle à la vente des logements.

2. Des mécanismes de concertation inadaptés :

L'architecte Jean-Paul VIGUIER avait écrit : « ...si tant de contemporains choisissent de vivre en ville aujourd'hui, c'est dans l'espoir d'y vivre mieux. Ce n'est pas seulement pour se loger. ».

Dans le plan d'aménagement de développement durable, nous pouvons aussi lire : « qu'en matière d'habitat, la question qualitative doit précéder le quantitatif » et « densifier la ville est possible, mais ce travail doit être mené de façons différenciées, en prenant en compte les caractéristiques du tissu urbain. Si la densification de la tache urbaine doit être adaptée à la spécificité des quartiers, elle ne doit pas induire la disparition systématique des espaces libres présents sur les parcelles ... tout en s'attachant au qualitatif du quartier, les vues, la maîtrise des eaux de ruissellement, la situation géographique, la protection des vents, l'ensoleillement, les mitoyennetés. ».

Et dans l'annexe N° 9 du pacte de solidarité écologique, issu du Grenelle de l'environnement, nous avons quelques observations sur la citoyenneté et le développement durable.

Pour la citoyenneté : « le développement durable, c'est vivre dans un environnement où chacun est responsable ». Quant au développement durable : « c'est une concertation locale systématique en amont de tous les projets d'aménagement territoriaux, pour une société responsable ».

Force est de constater que ces quelques réflexions nous indiquent aussi que les diagnostics partagés avec la population d'un territoire ou d'un quartier, y compris sur la base des besoins ressentis ne sont pas effectués.

Plusieurs questions se posent :

- Qu'en est-il en réalité ?
- Quels sont les éléments de concertation ?
- Est-ce en fait plus de l'information que de la codécision ?
- Y-a-t-il des éléments négociables et que penser des moyens employés (grande réunion publique, cahiers de doléances, enquête d'utilité publique, recours possibles) ?

Car nous sommes tous des citoyens qui devons agir et faire de la politique sans conquête et exercice du pouvoir pour se réapproprier la vie de nos quartiers. Il s'agit bien là de recréer du lien social pour peser dans les décisions des élus en leur imposant une démocratie participative et citoyenne.

Or, des obstacles demeurent bien présents dans notre inconscient pour faire vivre cette concertation. L'Homme du XXI^e siècle est plutôt individualiste et consommateur. Il hésite à se faire entendre s'il ne connaît pas le sujet et se montre méfiant dans tout ce qui ressort de la politique, de l'associatif et donc du collectif.

Dans ces instances de concertation, on observe aussi une absence généralisée des plus jeunes et un nombre assez faible d'adhérents mais a-t-on besoin d'être nombreux pour agir.

Est-ce que le citoyen est tombé dans la passivité et/ou la résignation ? Ou alors, est-ce que la plupart de nos élus sont réticents face à tout accroissement du pouvoir de contrôle des citoyens ? La question reste posée car la tendance actuelle est un refus des élus à participer à des débats citoyens.

Le défi majeur sera bien l'appropriation par les élus de la culture de la démocratie de proximité. Prendre en compte les demandes des habitants dans les décisions nécessitera parallèlement une amélioration de la communication politique : expliquer enjeux et contraintes de tous ordres, accepter les débats et contradictions avant d'en arriver aux situations de blocage nées de revendications légitimes ou catégorielles.

La capacité de mettre en place un système de démocratie participative se précise sous la pression des habitants. Car intégrer les besoins de la population aux projets urbains, la consulter par le biais de référendums locaux sur les affaires communales ou inter communales seront de plus en plus considérés comme des indicateurs d'une gouvernance locale efficiente.

Plus qu'un complément de la représentation élue, la démocratie participative sera une « nouvelle façon de vivre la citoyenneté dans un contexte où le lien social se détend ».

Pour impliquer les citoyens, il ne s'agit pas d'être dans une opposition systématique avec une défiance affichée mais tout simplement de produire une approche citoyenne indépendante. Ce serait la mise en place d'une citoyenneté retrouvée et bien réelle, indispensable pour le « bien vivre ensemble et le mieux vivre ensemble ». Ce serait mettre en convergence les aspirations des citoyens, des contraintes partagées dans un intérêt général accepté. Face à l'absence trop souvent de transparence de la part des décideurs, il nous faut apprendre à devenir des interlocuteurs obligatoires, bruyants et faire en sorte que le débat soit porté par la société civile.

Or, les mécanismes actuels et les comportements placent les citoyens et les élus en constante opposition plutôt qu'en mode de concertation. Alors, comment sortir de cette impasse ?

Des pistes existent comme en premier lieu, une confiance retrouvée, des informations adaptées, une éducation citoyenne, une participation effective, du gagnant – gagnant, de la proximité, de la codécision, des référendums électroniques localisés par quartier, etc ...

La charte doit aider à retrouver un climat de confiance entre les élus et les citoyens sur le sujet de l'urbanisme. Il devient nécessaire pour les parties prenantes d'éviter les recours administratifs et par conséquent de gagner en délai et en efficacité.

3. Balade urbaine pour effectuer ces constats :

Photographies	Impacts ou effets	Solutions envisagées
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Effet de couloir ou de canalisation. ➤ Ce phénomène est entretenu pour un espacement de deux fois la hauteur moyenne de la rue. ➤ Limitation des passages piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Augmenter la porosité par des espacements entre immeubles. ➤ Introduire des pertes de charge par brise-vent, mobilier urbain, végétation. ➤ Mise en place de plots interdisant le stationnement.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Disproportions manifestes entre l'habitat individuel et le collectif. ➤ Perturbation de la réception hertzienne du fait d'immeuble faisant écran. ➤ Densification violente. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réduire la hauteur des étages à R+2 sur la partie attenante à la maison. ➤ Espacement entre les constructions en introduisant une partie végétale. ➤ Solution apportée et prise en charge des coûts par celui ayant généré la perturbation.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune végétation ou trame verte. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre des plantations et des murs végétalisés.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Densification adaptée. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Orienter dans ce sens d'une densification raisonnée.

Photographies	Impacts ou effets	Solutions envisagées
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Incohérence architecturale avec le voisinage. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en place des solutions d'architecture prenant en considération les habitations voisines.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Augmentation de la chaleur des surfaces bétonnées ou asphaltées. ➤ Verdissement des sols. ➤ Augmentation des risques d'inondation non maîtrisée. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Augmentation des parties végétalisées ou de pleine terre. ➤ Mise en place d'un ratio surface végétale/surface construite.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Effet de couloir. ➤ Peu d'intimité des appartements. ➤ Ensoleillement limité. ➤ Difficultés d'accès aux parkings des immeubles. ➤ Vues obstruées. ➤ Cotes NGF différentes à droite (3,20 m) et à gauche (3,60 m) : Rue avec une pente transversale. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limiter les hauteurs à du R+3. ➤ Voie à sens unique. ➤ Prévoir un dégagement pour entrer ou sortir des parkings. ➤ Elargir la voie ou ne pas construire en limite de propriété mais avec un retrait.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Succession de logements collectifs et cubiques. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prendre en compte le caractère et l'esprit du quartier. ➤ Mise en œuvre de plusieurs hauteurs entre les bâtiments. ➤ Favoriser plusieurs architectures.

IV - Les éléments à prendre en compte pour la charte d'urbanisme :

1. La participation des citoyens :

Ministère de l'égalité, des territoires et du logement : loi ALUR.

Enjeux : « Placer le citoyen au cœur de la conception des politiques d'urbanisme qui le concerne au quotidien ».

Pour sortir d'une participation fictive, peu constructive et entraînant une méfiance généralisée (voir l'état des lieux).

Plusieurs questions sont à développer :

- Comment sortir d'une logique, de fait, de contestation ?
- Comment dépasser le cadre de la réglementation qui ne permet pas une réelle participation ?
- Quels sont les critères à retenir pour un meilleur dialogue avec les citoyens en dehors des périodes électorales ?

Développer une « acceptabilité sociale » :

Le développement et l'aménagement du territoire doivent de plus en plus composer avec l'enjeu de l'acceptabilité sociale des projets et des interventions publiques.

Développer le sentiment d'appartenance à la communauté par des échanges et des enjeux partagés et discutés.

Le développement durable reconnaît que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent, sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement durable.

L'acceptabilité sociale passe par la prise en compte, au plus près des citoyens, des préjudices possibles et des contraintes engendrées par les aménagements.

« Le principe gagnant-gagnant » doit être la base de toutes les réflexions et échanges.

Il faut inventer d'autres pratiques :

- Les pratiques et les mentalités doivent évoluer.
- La participation du public ne se réduit pas à des textes juridiques et des pratiques restent à inventer.
- Les initiateurs doivent être les élus, par un changement de mentalités et sortir du « culte du mandat représentatif ».

« Parce que vous n'êtes pas élu », le citoyen n'aurait pas à intervenir sur l'établissement des règles. C'est oublier que ce sont eux, les citoyens, qui ont portés au pouvoir les élus sur la base du respect d'engagements et de la défense de l'intérêt public. Or, les élus sont responsables de leurs actes devant leurs citoyens/électeurs. Le politique doit être un coordonnateur, un facilitateur des débats et doit en assurer la synthèse afin d'être reconnu comme un responsable écouté et respecté.

La démocratie participative nécessite un apprentissage et les élus ont la responsabilité d'en promouvoir la mise en place pour une participation active des citoyens.

Lors d'assemblées générales des comités de quartier, les représentants de la municipalité exhortent (à juste titre) la population à s'impliquer activement dans les réunions publiques en cours et à venir sur la mise en place du PLUI.

Rien n'empêche d'aller au-delà des réglementations et être précurseur vers d'autres pratiques.

Travailler dans la concertation et mutualiser les compétences et savoir-faire, doit permettre d'inventer un urbanisme plus intelligent, d'emblée plus opérationnel et plus réactif face aux enjeux environnementaux, économiques et sociétaux qui entourent aujourd'hui les projets. Ces nouvelles pratiques ne sont régies par aucun cadre réglementaire et se développeront par la conviction qu'un travail en commun sera plus efficace.

Les décideurs doivent accepter d'être influencés par les citoyens avant de prendre une décision.

La recevabilité des projets doit être démontrée par des analyses rigoureuses qui montrent la pertinence et l'apport des projets au patrimoine collectif et à la vitalité de la municipalité.

2. Etablir un tableau d'indicateurs et de pondérations (voir l'exemple de Montpellier : AURA) :

Il conviendrait de réfléchir comme d'autres communes l'ont déjà fait à des indicateurs permettant une évaluation plus correcte et plus complète des projets :

- **Commerces de proximité ;**
- **Présence d'arrêts minute devant les commerces et les boîtes postales ;**
- **Charte commerciale ;**
- **Densité à l'hectare ;**
- **Logements sociaux ;**
- **Trame bleue ;**
- **Trame verte ;**
- **Espaces verts ;**
- **Equipements publics ;**
- **Energies renouvelables ;**
- **Liaisons par cycles ;**
- **Desserte transports collectifs ;**
- **Stationnement véhicules particuliers : résidents et visiteurs ;**
- **Rapport Surfaces perméables/Surfaces imperméables ;**
- **Réseaux d'eaux pluviales utilisés ;**
- **Récupérateurs d'eau de pluie ;**
- **Présence de composteurs ;**
- **Eclairage public solaire et/ou à Led ;**
- **Citoyenneté ;**
- **Réseau Internet (fibre) ;**
- **Réseau électrique autonomes ;**
- **Risques climatiques ;**
- **Risques sismiques ;**
- **Risques technologiques ;**
- **Etc ...**

Prévoir des réunions : une à deux par an organisées par la municipalité avec les comités de quartiers et les associations qui permettront, au travers d'une grille d'analyse, d'établir un bilan et un suivi des aménagements.

Etablir une critique et des constats d'éventuelles erreurs pour enrichir l'expérience collective ;

La participation publique implique une communication et une information plus complètes, dans un langage compréhensible au plus près des citoyens.

Des expertises contradictoires diffusées par tous les moyens (vidéo, conférences, documents, médias, etc ...) sont un préalable à tous débats et permettront une « éducation citoyenne indispensable » avant toutes décisions, dans un climat « apaisé ». Cette démarche implique un temps d'élaboration plus adapté (charte d'Athènes 2003).

En résumé :

- **Etablir de la confiance ;**
- **Transmettre de l'information ;**
- **Développer l'éducation citoyenne ;**
- **Etablir une participation effective ;**
- **Définir des codécisions ;**
- **Etablir un système gagnant-gagnant ;**
- **Tenir compte des contraintes de proximité.**

L'urbanisme est complexe et il impacte les personnes et les biens sur le long terme.

Cela dépasse le temps des mandatures et on ne peut laisser sur un tel sujet des prises de décisions irréversibles qui engagent le futur des générations. Il faut savoir tirer les leçons des erreurs du passé.

L'urbanisme doit être plus démocratique et plus participatif. Car l'approche multidisciplinaire maximise l'intelligence collective, maîtrise l'innovation et garantit l'adéquation de l'ouvrage au besoin. Cette considération de portée générale est particulièrement vraie pour des thèmes en mutation accélérée.

L'utilité publique (sous forme d'enquête) a souvent occulté les conséquences sur les populations riveraines. Elle ne s'est pas toujours adaptée et n'a toujours prise en compte la singularité des lieux, l'historique des quartiers et sa morphologie. Citons comme exemple le comité de quartier de St Eloi qui a dénoncé auprès du commissaire enquêteur la révision du PLU à plan masse sur son secteur, notamment les hauteurs permises aux abords du canal de Rompsay dans une zone pavillonnaire. Le premier projet privé d'envergure issu de ce PLU n'est qu'un sombre constat de ce qui avait été dénoncé par la population lors de l'enquête « d'utilité publique » et qui n'a pas été pris en compte par les élus. Comment rétablir la confiance perdue ?

L'intérêt général de la densification et le respect à la lettre de ce principe apparaît pour les citoyens confrontés à cette démarche comme un acte dogmatique et source de recettes fiscales.

Aucun programme n'est suffisamment précis pour répondre à tous les problèmes concrets des citoyens.

L'élaboration de cette charte de l'urbanisme a pour but d'aider à répondre à ces manquements.

Plusieurs principes ou objectifs à prendre en compte sont mis en avant.

3. La densification par hectare qui pose des questions :

Enjeux de la densification :

Densification :

Avant d'en développer le contenu, des questions s'imposent :

- Densification : pourquoi ?
- Densification : jusqu'où ?
- Densification : pour qui ?
- Densification : par qui ?
- Densification : partagée ?
- Densification : à quel prix ?
- Densification habitations - densification commerciale - densification des zones artisanales ?
- Comment sont calculées les densifications par hectare ? Cimetières et lacs sont-ils pris en compte ?

Les politiques ont choisi la démarche la plus facile pour répondre à certains enjeux par une densification des « années 60 ».

Mais les textes et les engagements pris sont plus approfondis : d'où le décalage actuel.

Les enjeux sont plus complexes que la simple densification. L'urbanisme est compliqué et cela nous impacte sur le long terme. La densification doit paraître équitable pour les citoyens.

Même si la densification peut apparaître plus utile et plus nécessaire à certains quartiers que d'autres, il faut tenir compte de la situation réelle du quartier et cela passe par l'écoute des habitants et par une évaluation sur le terrain.

Charte d'Athènes 2003 : « l'aménagement du territoire et l'urbanisme doivent chercher à sauvegarder et/ou développer davantage les éléments traditionnels, les mémoires partagées et l'identité de l'environnement urbain, incluant les traditions locales, le caractère du bâti et les méthodes de construction,....., des quartiers historiques, les espaces ouverts et les zones vertes, ceux-ci contribuant à la mise en valeur du cadre de vie et du « bien être en ville ».

Certaines habitations existantes et l'historique du quartier (mémoire du quartier) doivent être pris en compte afin d'éviter que les citoyens aient le sentiment d'être écartés, exclus de toute considération et ainsi effacer toutes les étapes qui ont construit leur environnement, leur « bien-être » et leur « chez soi ».

Les conflits engendrés par ce manque conduisent à des pertes de temps et d'énergie et ne conduisent pas à une citoyenneté apaisée.

La réalité de la densification sur le terrain pose question dans de nombreux domaines :

- Acoustique ;
- Intimité visuelle ;
- Convivialité ;
- Sécurité ;
- Ensoleillement ;
- Civisme ;
- Promiscuité ;
- Circulation ;
- Stationnement, etc....

Ces domaines reviennent systématiquement lors des réunions avec les comités de quartier et doivent trouver des réponses convaincantes et concertées.

L'enjeu ne doit pas être de densifier partout et par principe, ni de remplacer chaque petite parcelle d'espace vert par une construction, mais bien de permettre au plus grand nombre de personnes de bénéficier de conditions de vie meilleures à un coût non supérieur.

Densification sans effet pervers, cette densification doit intégrer les comportements, voire les incivilités.

Il ne faut pas densifier pour densifier : le tissu urbain existant doit respecter les masses. Les hauteurs des immeubles doivent être adaptées aux largeurs des voies existantes et à l'existence de petites ruelles faisant le charme de certains quartiers, d'où cet « esprit village » ou cette « identité de quartiers » qui permet de conserver et de maintenir « l'âme des quartiers » comme par exemple à Laleu ou à Aytré.

Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité :

« Veiller à ce que les règles de hauteur et d'implantation des constructions permettent de construire en continuité de l'existant pour un renouvellement urbain cohérent ».

Une architecture intelligente et respectueuse de l'environnement immédiat devra être recherchée.

Il convient de trouver le juste équilibre entre l'intérêt général porté par les élus (partie fixe) et l'intérêt privé citoyen (partie négociable).

Si la densification à R+2 ou R+3 semble admissible pour l'ensemble des citoyens, une hauteur supérieure pose la question de sa viabilité et de l'impact sur le caractère et la singularité d'un quartier.

La masse des immeubles (liée au nombre de logements) impacte très fortement les paysages et l'environnement immédiat.

Il convient de mettre en place une instance de concertation et de codécision pour une densification supérieure à R+2 ou R+3.

Cette instance déterminera sur le terrain l'impact du projet et permettra de valider ou non cette plus grande densification.

Cette instance sera composée des élus responsables, des promoteurs, des commerçants concernés, du comité de quartier et des collectifs existants ainsi que les riverains immédiats.

Un ou deux médiateurs aux compétences reconnues pourraient être utiles au dialogue.

Action possible : le zonage doit être établi en concertation avec les habitants des quartiers.

Quelques réflexions des quartiers pour la densification à l'hectare :

- Quartier de Beauregard : Scénarii possibles pour un projet d'envergure.

290 logements soit 60 logts/hectare.

440 logements soit 90 logts /hectare.

580 logements soit 120 logts /hectare.

La limite se situe dans l'acceptation des habitants en fonction des déclarations pré-électorales du Maire.

- Pour Tasdon : Zones UC et UC+ : densité de construction.

Environ 250 logts /hectare constructions actuelles.

- Pour les Hauts de Bel Air : Zones UC et UD.

Avec le mélange des différentes zones d'urbanisme, des R+9 à forte densité côtoient les habitats individuels en R+1 à faible densité. Des inquiétudes existent sur des possibilités de voir de petits collectifs « casser » le paysage urbain homogène de la zone pavillonnaire et déstructurer ce quartier ordonné au niveau d'une seule voie de transit (Avenue de Vienne). Le Comité de Quartier pense que l'urbanisation et son corollaire architectural spécifique devrait être plutôt « sanctuarisé » que remis en cause par des règles générales qui peinent à traduire les spécificités pourtant souvent importantes pour créer du lien social ou tout simplement une qualité de vie équilibrée.

- Pour Saint Eloi :

La densification doit tenir compte de l'environnement en se fondant dans le paysage existant, tant d'un point de vue architectural que de la hauteur des constructions. Sauf cas exceptionnel, les immeubles ne devraient pas atteindre R+3. Pour toute construction supérieure à R+2, une concertation de validation devra réunir les élus, les comités de quartier et les citoyens concernés pour éviter de refaire l'opération OPUS. Par ailleurs, les réalisations ne devraient pas défigurer certaines rues pour en faire un couloir/tunnel. L'ensoleillement des maisons adjacentes devrait être préservé. Les différents réseaux tels que eaux usées, eaux pluviales, électricité seraient mis en adéquation avec les nouveaux volumes. Une densification exagérée a une incidence sur la circulation, le stationnement des voitures et la sécurité des personnes, qu'il convient d'étudier avant toutes nouvelles constructions. Pour cela, il faudrait définir des indicateurs appropriés à chaque zone. Les espaces verts doivent être préservés, voire amplifiés avec l'aménagement de trouées entre les immeubles (conforme au **Décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre I^{er} du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme**). Enfin, la densification doit être le moyen de favoriser une certaine mixité avec la cohabitation de jeunes, de seniors, d'actifs et de retraités d'une part et de logements locatifs à accession de propriété et sociaux, d'autre part.

Dans certaines chartes de l'urbanisme :

On veillera à trouver la juste densité en fonction du lieu : Celle-ci sera précisée en fonction de la localisation du nouveau quartier, de sa connexion avec son contexte et l'éventuel centre rural ou urbain le plus proche.

Selon la localisation, les chiffres repères sont les suivants :

- ❖ 25 logements/ha dans un milieu rural - « Village 15' à pied ».
- ❖ 25 logements/ha en périphérie de ville - « Ville 10' à vélo ».
- ❖ 40 logements/ha en ville - « Ville 15' à pied ».
- ❖ 60 logements/ha en cœur de ville.

L'investisseur argumentera la densité proposée sur la base d'une évaluation détaillée.

La densité à l'hectare peut être approchée de manière différente : grands ensembles, petits immeubles, habitations individuelles.

4. Qualité architecturale : Quelle identité pour la ville et la CDA ? :

« L'architecture est d'intérêt public » et « la construction appartient aussi à celui qui la regarde »

Le PLUI doit intégrer la place de l'architecture dans la construction.

Nous devons lutter contre la standardisation et l'uniformisation des constructions.

Une charte architecturale doit être mise en place avec les architectes, paysagistes et les habitants.

Les matériaux locaux traditionnels et les formes de toitures, plus respectueuses des patrimoines bâtis (pierres de tailles, tuiles, etc...) doivent être plus intégrés dans les architectures actuellement développées. Sans évacuer les possibilités de formes nouvelles, celles-ci doivent trouver une juste harmonie avec l'existant et faire un rappel du passé.

Pour une ville touristique comme La Rochelle, qu'offrirons nous de spécifique pour attirer le tourisme ? Quelle identité ? Quelle originalité ?

Catherine Jacquot : présidente du conseil national de l'ordre des architectes a écrit : « ...le permis d'aménagement, c'est pour faire de la qualité. Dans un pays aussi touristique que la France, on n'a pas le droit de détériorer des bourgs et des paysages ».

La prise en compte du patrimoine existant et des paysages doit faire l'objet d'une véritable concertation avec les habitants avec une diffusion d'informations au plus près des communes.

Une concertation (voir place du citoyen), dès la décision de construire, permettrait une plus grande adaptabilité et une meilleure acceptabilité des projets.

Livre blanc des architectes : « il reste que la conception d'un bâtiment dans ses rapports avec le site, la qualité de sa volumétrie, de sa structure et de ses matériaux sont des valeurs architecturales qui doivent être réaffirmées comme telle ».

5. Place de la voiture en ville, une amie envahissante :

Aujourd'hui la grande majorité des grandes villes ont engagé une réflexion sur leur compatibilité avec l'automobile. Or, les constats sont les mêmes mais les solutions pour y remédier sont très différentes.

Quatre griefs sont principalement reprochés à l'automobile :

- Elle est critiquée pour le bruit qu'elle génère ;
- Elle a un impact négatif sur la sécurité ;

- Elle est considérée comme une source majeure de pollution urbaine ;
- Elle occupe massivement l'espace : Stationnements et circulations.

En fonction des villes, les tentatives de changement sont différentes. On utilise des méthodes brutales et punitives en interdisant ou/et en supprimant des places de stationnements ou/et en réduisant la largeur des rues ou/et on les limite par d'autres moyens tels que la mise en place de taxes au profit des communes (prix du stationnement, péages divers, etc ...). Cette sélection par l'argent est malgré tout peu démocratique.

Néanmoins, des moyens plus doux sont à privilégier comme les parkings gratuits et surveillés à l'extérieur des villes avec des modes de transport en commun suffisamment cadencés pour être utilisés (bus, métro, tramway).

Toutefois, la question de la gratuité des transports se pose. Alors, quelles places à d'autres alternatives peut-on mettre en place ? (téléphérique urbain, etc ...).

Le problème de tous les transports en commun reste la fréquence des passages et les horaires. Les circuits de transports sont au cœur de l'aménagement du territoire : liaison logement/travail, liaison logement/commerces et services, liaisons travail/travail, liaison pour visiteurs et liaison pour le tourisme.

Pour des villes comme La Rochelle avec des géographies particulières, il faut reconnaître que certains types de transport comme le tramway sont encore trop onéreux pour les villes moyennes. Or, la présence d'une entreprise comme Alstom au sein de la CDA aurait pu faciliter son implantation.

Les gros projets avec un apport conséquent de population (ex caserne Mangin, canal de Romsay) doivent prendre en compte l'apport complémentaire de véhicules.

6. Les stationnements :

Le problème rencontré du fait de la densification concerne plus particulièrement les stationnements des véhicules. Même si la place de l'automobile dans la ville doit diminuer fortement dans l'avenir, les conditions générales actuelles (trajet pour le travail, absence de transport public souple et adapté, liberté de déplacement et convivialité) impliquent la prise en compte des conditions de stationnement.

Un exemple simple de calcul permet de comprendre la situation. Pour une construction de 450 logements dans un quartier, la fourchette raisonnable actuelle du nombre de voitures est de 450 à 600 véhicules.

Le PLU actuel impose une réduction de 25% de parkings obligatoires dans les immeubles, soient plus de 100 voitures auxquelles il n'y a pas de réponse, sinon l'utilisation du domaine public par les places de stationnement payants.

Mais sont aussi à prendre en compte les visiteurs, les clients des commerces, les chalands, les livreurs, les artisans et les services de santé (à la personne par exemple).

Fort est de remarquer qu'il n'y a pas de politique d'aménagement de stationnements publics (même minimum). Alors pourquoi ce constat ?

Est-ce que les transports publics existants ou à venir dans un futur immédiat permettront une réduction significative du nombre de voitures ? Rien n'est moins sûr !

De nombreuses questions restent sans réponse :

- L'usage des deux roues, motorisés ou pas et de la marche (même avec des aménagements nécessaires qu'il faut développer pour la sécurité) peuvent-ils répondre à la problématique des flux de circulation ?
- Même si les transports publics amélioreront dans un futur proche la situation, en particulier pour se rendre au centre-ville (cadencement) et pas pour autant se rendre dans les autres quartiers, peut-on dans l'actuelle situation se passer de la voiture, en particulier pour les déplacements vers l'extérieur pour les zones commerciales, par exemple ?

- Sous quelles échéances réalistes, des changements notables sont possibles avec la centralité des services, des commerces et des services publics divers ? Est oubliée dans cette question, la place nécessaire aux personnes arrivant de l'extérieur ou en visite chez les habitants des logements concernés.
- Si des politiques volontaristes tendent vers la mise en place d'équipements nouveaux et adaptés permettant de répondre à des questions de transports pendant un certain temps, quelques années s'écouleront avant d'en arriver à une situation répondants aux exigences évoquées. Que fait-on entre temps ? Les véhicules se garent où ils peuvent et la verbalisation est quasi systématique.
- Est-ce que les habitants continueront de rechercher la ville telle qu'elle se dessine avec ses carences ?

La charte ne remet pas en cause les objectifs quant à la diminution de l'usage de la voiture et la promulgation d'autres types de transports. Se pose donc bien « l'acceptabilité sociale » en cas de carences d'alternatives pratiques, efficaces et adaptées aux besoins réels des habitants.

Malgré tout, il ne faut pas oublier que les modes de transports sont en relation avec les besoins des personnes :

- Par rapport à des moments d'urgence, de rapidité, de complémentarité d'utilisation des services (services éparpillés).
- Les mêmes personnes peuvent utiliser selon leurs besoins tous les types de transport, en fonction de leurs destinations d'usage. La pénalisation systématique de la voiture ne peut évacuer l'usage de la voiture : travail, enseignement, professionnel, achats et types d'achats, soins, santé, lien travail-domicile, démarches administratives diverses, visites extérieures, loisirs, etc ...
- Les transports et les besoins sont des liaisons : centre et quartiers (dans les deux sens), quartier-quartier, quartier-périphérie, périphérie-périphérie, urbain-rural, etc ...

Le problème des transports est lié à la gestion des flux et des tranches horaires. Une planification s'impose et des priorités sont à fixer. La gestion quartiers/centre-ville est prioritaire mais une planification reste à étudier pour assurer un juste équilibre entre les contraintes et les solutions. La situation à venir risque d'être largement intenable. Les quartiers vont être saturés et les réseaux routiers ne sont pas adaptés aux densifications envisagées.

Nous affirmons que des débats doivent être organisés dans les quartiers et les élus doivent être à l'écoute des habitants. Une réelle pédagogie sera à mettre en place avec un dialogue ouvert entre les élus et les citoyens. Il faut imposer aussi aux promoteurs un nombre de stationnements correspondant au nombre de logements. La municipalité doit construire des stationnements publics assez près des nouvelles constructions pour les livraisons, chalands et autres véhicules dans des proportions raisonnables afin d'éviter de construire des parkings relais déguisés.

Des expérimentations sont à promouvoir. Par exemple, établir un ratio entre le nombre de stationnements sur la voie publique par rapport au nombre de logements dans la zone concernée.

Les réponses apportées sont insuffisantes et ne concernent que l'implication du privé. Le PLU impose aux promoteurs un quota de parkings sur la parcelle construite. Mais la réalité sur le terrain est tout autre et montre que la place de stationnement n'est pas toujours liée à l'achat de l'appartement. Par conséquent, cela conduit vers des stationnements extérieurs anarchiques. En cas de revente de l'appartement, quelle assurance a-t-on pour faire respecter les engagements initiaux ? Il serait nécessaire de statuer dans ce domaine. Les élus ont la responsabilité de répondre aux situations issues des usages et des pratiques.

De nombreux quartiers de La Rochelle très anciens n'ont pas la structure de rue et de voirie adaptée à l'augmentation de la circulation liée à la densification.

Ce constat conduit à une situation non apaisée, pose des problèmes de sécurité et n'est pas susceptible de répondre au nécessaire partage des circulations entre tous les usagers.

Pour répondre à ce besoin, il faut envisager les possibilités d'élargissement des voies et des trottoirs en fonction de la situation du projet. Cette option d'élargissement des voies doit être intégrée dans les règles du PLUI.

Cette solution aurait l'avantage d'éviter les effets de couloirs des projets immobiliers et de favoriser l'accessibilité à tous.

Repousser totalement l'automobile hors des zones urbaines dans des délais inadaptés, c'est sans doute se préparer à faire face à des situations intenables. Or, concernant le lien emploi-habitation, la ville considère que les habitants de La Rochelle travaillent dans la ville. La réalité est plus complexe que cela et mérite une autre analyse plus poussée.

Avec le covoiturage et l'auto partage ainsi que la mise en place d'une économie de la fonctionnalité, on s'aperçoit que les transports ont un impact important sur le bien vivre des citoyens.

Les tentatives de changement :

Plusieurs types d'alternatives en fonction des villes :

Méthodes brutales et punitives : interdiction, suppression de stationnements, réduction de la largeur des rues, etc ...

Autres moyens : les taxes (prix du stationnement, péages divers).

Avec la sélection par l'argent, donc peu démocratique.

Moyens plus doux :

Parkings gratuits à l'extérieur des villes (surveillés) avec des modes de transport en commun (bus, métro, tramway).

La question des transports gratuits se pose.

Quelles places à d'autres alternatives ? Téléphérique urbain par exemple.

Le problème de tous les transports en commun reste les fréquences de passage et les horaires. Les circuits de transports sont au cœur de l'aménagement : liaison logement/travail, liaison logement/commerces et services, les liaisons travail-travail, liaison pour visiteurs et tourisme.

Pour des villes comme La Rochelle avec des géographies particulières, certains types de transport (tramways) sont encore trop onéreux pour les villes moyennes.

Stationnements et circulation :

L'usage des deux roues, du vélo, de la marche (même avec les aménagements nécessaires qu'il faut développer) peuvent-ils répondre à la problématique de la circulation ?

- Même si les transports publics amélioreront dans un certain futur la situation, en particulier pour se rendre au centre-ville (meilleur cadencement) et pas pour autant se rendre dans les autres quartiers, peut-on dans la situation actuelle se passer de la voiture, en particulier pour les déplacements vers l'extérieur (zones commerciales) ;
- Sous quelles échéances réalistes, des changements notables sont-ils possibles ? Centralité des services, commerces, services publics divers ;
- Quid des personnes arrivant de l'extérieur ou en visite chez les habitants des logements concernés ?

Si des politiques volontaristes tendent vers la mise en place d'équipements nouveaux et adaptés permettant de répondre à des questions de transports, un certain temps, voire quelques années s'écouleront avant d'en arriver à une situation répondant aux exigences évoquées. C'est la raison pour laquelle on parle de ville en transition afin d'organiser le passage d'une situation vers une autre.

Que fait-on entre temps ? Les véhicules se garent où ils peuvent, une verbalisation systématique est entreprise ?

Les habitants continueront ils d'habiter la ville ?

La charte ne remet pas en cause les objectifs quant à la diminution de l'usage de la voiture et la promulgation d'autres types de transports. Se pose donc bien « l'acceptabilité sociale » en cas de carences d'alternatives pratiques, efficaces et adaptées aux besoins réels des habitants.

« Politique volontariste »—« politique autoritaire »

Il ne faut pas oublier que les modes de transports sont en relation avec les besoins des personnes :

- Par rapport à des moments d'urgence, de rapidité, de complémentarité d'utilisation des services (services éparpillés).
- Les mêmes personnes peuvent utiliser selon leurs besoins tous les types de transport, en fonction de leur destination d'usage. La pénalisation systématique de la voiture ne peut évacuer les différents usages de la voiture selon :
 - Travail, enseignement, professionnel ;
 - Achats et types d'achats ;
 - Soins, santé... ;
 - Lien travail-domicile ;
 - Démarches administratives diverses ;
 - Visites extérieures ;
 - Loisirs.

➤ Les transports et les besoins sont des liaisons :

Centre et quartiers (dans les deux sens), quartier-quartier, quartier-périphérie, périphérie-périphérie, urbain-rural.

Le problème des transports est lié à la gestion des flux et des tranches horaires. Une planification s'impose et des priorités sont à fixer.

La gestion quartiers/centre-ville est prioritaire, mais une planification reste à étudier pour assurer un équilibre entre les contraintes et les solutions.

La situation à venir risque d'être intenable et les quartiers vont être très vite saturés.

Il faut imposer aux promoteurs un nombre de stationnements correspondant au nombre de logements et respecter, à minima, la norme actuelle de 1,2 place par logement à construire.

La municipalité doit construire des stationnements publics près des nouvelles constructions pour les livraisons, chalands et autres dans des proportions raisonnables afin d'éviter de construire des parkings relais déguisés.

Des expérimentations sont à promouvoir.

Etablir un ratio : nombre de stationnements sur la voie publique rapporté au nombre de logements dans la zone concernée.

7. La circulation :

De nombreux quartiers de La Rochelle très anciens n'ont pas la structure de rues et de voiries adaptées à l'augmentation de la circulation liée à la densification.

Ce constat conduit à une situation non apaisée, pose des problèmes de sécurité et n'est pas susceptible de répondre au nécessaire partage des circulations entre tous les usagers.

Pour répondre à ce besoin, il doit être étudié les possibilités d'élargissement des voies et des trottoirs en fonction de la situation du projet ? A intégrer dans les règles du PLUI.

Cette solution aurait l'avantage d'éviter les effets de couloirs et de faciliter l'accessibilité à tous.

Repousser totalement l'automobile hors des zones urbaines dans des délais inadaptes, c'est sans doute se préparer à faire face à des situations intenable.

8. Le lien Habitat-Travail pour les citoyens :

En dehors des grands principes évoqués, les principaux arguments développés pour justifier la densification s'articulent autour de deux grands axes :

- La perte de populations et la nécessité de rapprocher les habitants de leurs lieux de travail.
- Le problème lié à l'impact des impôts locaux en tant que recette pour la commune afin de compenser la diminution des dotations de l'état.

En ce qui concerne le lien habitat – travail, des nuances importantes doivent être abordées. Pour les ménages actuels, nombreux sont ceux qui sont en double emploi, un pour l'homme et un pour le conjoint avec la réalité que ces deux emplois sont rarement au même endroit (dans la même commune) : Par exemple : un dans La Rochelle, un autre à Rochefort ou en périphérie de la ville.

Pour un résident permanent à la rochelle ou dans l'agglomération, sa vie professionnelle le verra certainement changer de lieu, voire de métier : Les zones géographiques d'emplois se situent plutôt en périphérie de la ville et un examen plus approfondi de cette situation doit être envisagé.

Sans réflexion pour une relocalisation des emplois, y compris dans les services et les commerces, le projet de densification n'est pas en phase avec les réalités du terrain.

Etablir un lien absolu entre travail et lieu de vie ne correspond pas à la réalité d'aujourd'hui. Et densifier pour récupérer des recettes fiscales n'est pas recevable par le fait que de nombreux projets correspondent à des soucis d'exonération fiscale de la part de personnes plus aisées que la moyenne.

Analyse du lien Habitat-Travail :

Le choix du lieu de résidence n'est pas directement lié au travail. Cependant, il est souvent lié.

La disjonction entre le lieu de travail et le lieu de d'emploi s'accroît (CNRS/idées reçues sur la densité).

La part que représente le travail dans la vie d'un homme est en constante diminution.

En 2020, il vivra 800.000 Heures dont 66.000 Heures consacrées au travail.

Au début du siècle, l'homme travaillait 200.000 Heures dans une vie qui en comptait 500.000 (120.000 Heures travaillées en 1950 sur 600.000 Heures).

Aujourd'hui, le travail représente moins de 10 % de la durée de vie.

La conséquence est évidente, le rapport à l'habitat a changé et le logement n'est plus uniquement le lieu privilégié du repas et du coucher. Le « cadre de vie » impacte davantage « l'art de vivre » et l'environnement, pris au sens large, devient primordial.

Les changements d'emplois sont deux fois supérieurs aux changements de logements : 90% des déménagements au sein d'une région ne sont pas motivés par la volonté de se rapprocher d'un emploi, mais pour des raisons familiales ou liées à l'environnement ou au logement lui-même.

Cette évolution a souvent permis aux habitants de rester dans leurs quartiers. Auparavant, la situation professionnelle était plus stable.

9. Nature en ville-végétalisation-enseulement :

Une réflexion doit être apportée concernant la part réservée à l'enseulement dans les aménagements. Un équilibre reste à trouver pour l'apport énergétique dû au soleil et à la protection thermique afin de lutter contre les îlots de chaleur.

Enseulement (accès au soleil) :

Il porte sur :

- Santé, nature, bien être ;
- Environnement ;
- Transition énergétique ;
- Orientation des immeubles et toitures.

Le PLU actuel donne bien des indications d'orientation des immeubles par rapport au soleil :

« Dans un souci de développement durable, sous réserve de la protection des sites et des paysages, il est recommandé :

- d'apporter un grand soin à la composition des plans de voirie et à l'implantation des nouveaux bâtiments dans la parcelle,

*- de concevoir les bâtiments de manière à ce qu'ils bénéficient aux mieux des **apports solaires afin de les utiliser pour l'éclairage naturel**, le chauffage et/ou la production d'électricité, tout en veillant à leur confort thermique d'été » (page 11 du règlement écrit du PLU Modification N° 2 approuvée le 27 février 2014).*

Il est bon de rappeler que l'intérêt général concerne aussi les habitants actuels : **leur cadre de vie ne doit pas se détériorer**. Par conséquent, il faut prévoir des règles afin d'éviter une modification de l'enseulement des pavillons et des immeubles préexistants. Car, un jardin exposé au soleil devient un jardin « nord » si un immeuble de plus d'un étage se construit sur le côté Sud. Il faut exiger sur les plans une projection des ombres prévisibles. L'exemple de la construction de l'immeuble « Opus » sur le canal de Rompsay est un exemple flagrant du manque d'enseulement de la rue Berlioz et de construction de taille démesurée par rapport à l'environnement. Cette rue est très étroite et les préconisations du PLU n'ont pas été respectées.

D'autre part, **la hauteur des immeubles devrait être adaptée à la largeur des rues**. Il faut éviter la proportionnalité mathématique entre la largeur de la rue et la hauteur des immeubles. Il est nécessaire d'intégrer le postulat suivant : Faire en sorte que les immeubles soient de hauteur faible quand la rue est étroite.

La prise en compte de l'apport solaire passif doit être privilégiée. Il faut noter l'importance de l'orientation des bâtiments dans les échanges thermiques. La disposition sur le terrain permet d'orienter les pièces de vie au sud pour un gain d'énergie en solaire passif. **L'approche bio climatique des constructions doit être développée. Les logements traversant sont à privilégier pour mettre les pièces de vie au soleil.**

L'enseulement des espaces publics doit être pris en compte : effet couloir, ombres. Les constructions doivent permettre de libérer des espaces de passages ensoleillés, y compris pour les constructions avoisinantes.

La charte doit porter un engagement dans ce domaine car la jurisprudence actuelle ne permet pas de lutter contre ce préjudice.

Confort thermique estival :

L'évolution prévisible du climat (augmentation prévue des températures) et les effets dus à des périodes de canicules plus fréquentes appellent à être vigilant vis à vis de l'exposition au soleil pendant ces périodes.

Le meilleur moyen de lutter contre ces périodes de très fortes chaleurs est de protéger les façades des immeubles par l'ombre des arbres. Il en est de même pour les espaces publics, les voiries.

Cela permet d'abaisser les températures de surface.

L'étage supérieur des arbres (la canopée) est en soi un écosystème et les arbres de moyen ou grand développement (en fonction du lieu) doivent être implantés le long des parcours piétons, cycles, espaces de promenade et au cœur des îlots d'immeubles.

Le ratio surface arborée/surface aménagée doit être établi et imposé à tout nouveau projet.

Réduction de l'effet d'îlots de chaleur :



Sur le plan de l'adaptation aux changements climatiques, divers moyens permettent aux municipalités de réduire l'effet d'îlot de chaleur :

Verdissement des sols et plantation d'arbres, réductions des stationnements asphaltés par des aménagements paysagers, toitures terrasse paysagées et verdies, protection des ruelles (importance de la ventilation des espaces : Eviter les habitations trop serrées).

Le choix des matériaux avec l'apport de nouvelles technologies innovantes doit être encouragé.

Le règlement de zonage doit permettre de régir la plantation et l'abattage des arbres.

Par une diminution de la densification, les ratios parties végétalisées et de « pleine terre » peuvent être augmentés.

Les toitures végétalisées peuvent permettre un meilleur environnement pour les logements situés au-dessus de ces terrasses en permettant une meilleure intégration des équipements techniques localisés.



L'isolation acoustique et la capacité de transformer la toiture inutilisée en aire de détente, apporte une plus-value incontestable aux logements.

Espaces de nature et paysages :

La trame verte constitue un outil indispensable à la densité bâtie recherchée. Elle permet de restaurer un taux d'absorption de CO2.

Cette trame verte peut s'améliorer par des aménagements dus à la coupure des boulevards existants et de la rocade (ex : Bd Jean Moulin).

Couverture par endroits de la rocade, élargissement des passages existants....

Par quartier, l'établissement d'un ratio doit être mis en place : surface réservée aux espaces de nature en pleine terre rapportée à la surface totale du secteur d'étude.

Après de nombreuses enquêtes réalisées, la demande en espaces verts de proximité est exprimée par les citoyens.

Pour information, 56% des personnes enquêtées réclament plus d'espaces verts à proximité immédiate de leurs logements.

Ainsi, le square de proximité est privilégié.

Les espaces verts améliorent le paysage urbain : satisfaction d'ordre esthétique, facteur régulateur de la densification.

Avant d'aller plus en avant, il est nécessaire de noter l'article R151-43⁷ du décret N° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre I^{er} du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme.

A la lumière de cet article de loi, nous pouvons dire que :

Il est indispensable de prévoir pour chaque résidence un minimum d'espaces verts (espaces de jeux compris) en pourcentage de la surface au sol.

Les espaces verts de cheminement, de loisirs, d'espaces de jeux, d'activités physiques, sont des lieux de convivialité, d'équilibre, d'apaisement et de zones de détente.

Ils sont des lieux de pratiques physiques : marche à pieds, vélos, course à pieds.....

En plus de l'aspect écologique et de biodiversité, ce sont des moyens de diminution de la pollution et de régulation de la qualité de l'air.

L'urbanisation intensive et une forte densité de population à l'hectare est source de :

- Violence ;
- Promiscuité ;
- Agressivité ;
- D'agression sonore ;
- Facteur aggravant de la non mixité sociale.

Objectifs :

- Préservation des squares existants ;
- Recensement par quartier ou village de l'existant ;
- Création de nouveaux squares à l'occasion de réaménagement.

⁷ Référence : Voir pièce jointe N° 2



Le jardin dans les villes: recoudre le tissu urbain
la construction effrénée de logements n'a pas
permis d'intégrer la question des paysages dans la
société moderne;
le souci de l'écologie, et la volonté de construire
autrement doit amener les paysagistes à
intervenir de plus en plus

Val de la Moulinette et marais de Tasdon :

Le val de la moulinette et la zone des marais de Tasdon sont au cœur de la ville et contribue au patrimoine paysager de celle-ci.

Une réflexion plus globale sur le devenir de cette zone doit être effectuée car cela peut conditionner l'approche et les aménagements envisagés : Si la zone reste une friche telle qu'elle est aujourd'hui, la tendance sera de se fermer la vue pour les habitants vers les marais avec des murs et des façades fermées. Si cette zone est aménagée « intelligemment », il peut au contraire y avoir le souci de l'ouverture vers ce milieu : Cela change fondamentalement la logique (Ex : création de chemin piétonnier).

« 1200 ans pour façonner un paysage, 30 ans pour le détruire... !!! »

Notre responsabilité collective doit nous inciter à des concertations plus ouvertes.

Une réflexion doit s'engager le plus rapidement possible sur le devenir de la zone située entre la rue des Jards et le boulevard Jean Moulin.

Actions possibles :

- Dégager, rénover le petit pont de pierre du chemin de La moulinette ;
- Rétablir le chemin de la Moulinette avec son canal jusqu'à l'avenue Jean Moulin avec une jonction vers l'existant au-delà de l'avenue ;
- Remettre en valeur les jards existants : les nettoyer ;
- Retrouver une partie du paysage initial : Visibilité des trames et levées ;
- Eviter la prolifération de la végétation récente sans rapport avec le préexistant ;
- Créer des voies piétonnes et cyclables depuis la rue des Peupliers et longeant l'arrière de la rue des Jards jusqu'à la foire exposition. Réhabilitation des anciens cheminements en assurant une continuité au-dessus de la rue Jean Moulin.
- Permettre un cheminement en périphérie des marais pour faciliter l'appropriation et l'usage des habitants (Villeneuve les salines-Tasdon-Aytré) ;
- Utiliser les restes de la plateforme remblayée pour créer une zone de jeux, de repos et de promenade ;
- Entretien des levées entre les marais : Mécaniquement ou par animaux (vaches, moutons) ;
- Remise en état et valorisation des anciens chenaux et organiser le traitement des eaux de pluie s'y déversant ;

➤ Panoramique sur les marais si téléphérique urbain : Voir le paragraphe des alternatives possibles.



10. La place du végétal et de la biodiversité :

La ville est un écosystème à appréhender dans sa diversité de biotopes et de biocœnes qu'il faut gérer avec une vision d'ensemble et la méthodologie des réserves naturelles (connaissance des milieux, de la flore présente, de l'état des populations, avec une gestion des populations dans leur globalité au lieu d'une gestion zonale et en favorisant les successions végétales sur le temps long).

Il devient possible de proposer une acceptation de la biodiversité urbaine reposant sur la flore locale spontanée (dont une part de la flore méditerranéenne – calcicoles notamment) et les espèces cultivées traditionnelles et mettre en œuvre une gestion responsable de la biodiversité favorisant les taxons rares, menacés, protégés et excluant les espèces envahissantes et la flore ornementale favorisant l'uniformisation et la banalisation des espaces végétalisés. Etablir un inventaire et un suivi de la biodiversité urbaine. Composer et ne pas se battre contre la nature ; valoriser les fonctions écosystémiques en lieu et place d'investissements coûteux et destructeurs (selon une approche subsidiaire).

L'établissement d'une « charte de la biodiversité » urbaine servant à harmoniser la végétalisation des bâtiments et des parcelles privées/publics peut être réalisé pour communiquer sur l'exemplarité des pratiques de la ville.

Une priorité pour La Rochelle en 2050 serait de faire de la végétalisation au maximum, de mettre la gratuité des transports pour zéro voiture en ville, d'installer des ruches sur les immeubles et de monter des corridors verts bio diversifiés.

Or, la trame verte constitue un outil indispensable à la densité bâtie recherchée. Elle permet de restaurer un taux d'absorption de CO₂. Elle peut aussi s'améliorer par des aménagements dus à la coupure des boulevards existants et de la rocade (ex : Bd Jean Moulin). L'utilisation d'une couverture par endroits de la rocade et d'élargissement des passages existants peut être un bon compromis.

Par quartier, l'établissement d'un ratio : surface réservée aux espaces de nature en pleine terre rapportée à la surface totale du secteur étudié doit être effectué. Après de nombreuses enquêtes réalisées, la demande en espaces verts de proximité est exprimée par les citoyens : 56% se sont prononcés pour plus d'espaces verts à proximité immédiate de leurs logements. Ainsi, le square de proximité reste à privilégier.

Les espaces verts améliorent le paysage urbain et offrent une satisfaction d'ordre esthétique. C'est un facteur régulateur de la densification. Les espaces verts de cheminement, de loisirs, d'espaces de jeux,

d'activités physiques, sont des lieux de convivialité, d'équilibre, d'apaisement et de zones de détente. Ce sont aussi des lieux de pratiques physiques : marche à pieds, vélos, course à pieds, etc ...

En plus de l'aspect écologique et de biodiversité, ils sont des moyens de diminution de la pollution et de régulation de la qualité de l'air.

La valorisation des services écosystémiques d'approvisionnement doit pouvoir s'effectuer par :

- Plantation de variétés fruitières traditionnelles dans les **espaces verts publics**.
- Mise en place de jardins partagés (en élargissement de la trame verte, en zones sujettes à inondations ou submersion) ;
- Politique de soutien à l'apiculture urbaine (mise à disposition des toitures adaptées des **bâtiments publics et de zones du domaine public** accompagnées d'une normalisation des containers-ruchers) ;
- Conversion de friches industrielles en zones d'agriculture urbaine.

La gestion des eaux pluviales par les services écosystémiques de régulation peut être effectuée en quelques points :

- Sanctuarisation des marais de la ville et de tous espaces naturels relictuels ;
- Limitation des zones imperméabilisées qui augmentent les phénomènes de crues (voiries drainantes, noues infiltrantes, etc...) ;
- Ne pas construire de parkings enterrés (par conséquent bétonnés) dans des zones humides faisant fonction de « tampon hydrométrique ». L'exemple de la zone UCM du quartier de St Eloi où il est imposé (par les règles d'urbanisme) des parkings enterrés dans un secteur où le bureau de recherches géologiques et minières a qualifié d'aléa moyen le retrait-gonflement des argiles dans cette zone. Cette non prise en compte constitue un déni des coûts de construction et des prises de risques imposées aux opérateurs privés... et donc à la population.
- Inscription dans une logique de dé-bétonisation (ex : Paris) redonnant place et fonction à l'arbre et à l'espace vert en ville ;
- Inclusion d'au moins 20 % de pleine terre dans les différentes zones ;
- Imposition de structures alvéolaires végétalisées pour tous les nouveaux parkings (en plus des 20 % de pleine terre) ;
- Favoriser les noues infiltrantes, les zones ripariennes, de bas-marais et les prairies inondables ;
- Conservation en mémoire que l'urbanisation intensive est largement responsable des phénomènes de crues (Paris le 2 juin 2016 et Nord-Est de la France le 8 juin 2016) ; planifier la rénovation et la densification urbaine par quartier ;
- Ne pas ignorer que La Rochelle s'est construit en partie sur un bris argilo-vasard à fort risque de liquéfaction du fait de sa proportion en particules d'argiles supérieure à 20 % et avec un indice de plasticité supérieur à 10. Nos élus ne peuvent continuer à ignorer ces éléments dans un contexte de montée des eaux et d'exposition à des risques de type « Xynthia ».
- Favoriser les toitures végétalisées ou cultivées ou écosystémisées (et taxer les toitures non végétalisées/cultivées ou non productrices d'énergies renouvelables) ;
- Augmenter par un facteur deux les volumes réglementaires des ouvrages d'infiltration des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle (nouvelles constructions, zones artisanales, commerciales et industrielles existantes) ;
- Lancer une expérimentation à grande échelle et encadrée par les services de l'Etat de valorisation des eaux pluviales dans l'habitat ;
- Sur la question de l'eau, la limitation des zones imperméables, afin de favoriser l'infiltration de l'eau dans la terre pour recharger les nappes phréatiques et le développement de la végétation, source de fraîcheur,

doivent être mis en avant avec en amont la préconisation de matériaux de couverture des surfaces et des dispositifs de recueillement des écoulements, limitant ainsi la pollution des eaux pluviales, retardent leur écoulement et favorisent leur réutilisation. Ce développement de systèmes de réutilisation des eaux pluviales avec une participation citoyenne dans ces dispositifs doit être mis en œuvre.

La régulation des ambiances thermiques par les plantations et la végétalisation (services écosystémiques de régulation) et l'établissement d'une cartographie thermique de la ville mettant en évidence les « hot spots » et les inerties séquentielles trop importantes peuvent accroître la réflexion d'ensemble.

De la même manière, la végétation contribue également à diminuer le phénomène d'îlot de chaleur. Non seulement, chaque bâtiment doit être vu non comme un objet isolé et statique mais comme un élément d'une organisation spatiale évolutive.

Si la trame verte est normalement bien intégrée dans tous les dossiers urbains des architectes, les jardins partagés ou les pôles verts doivent pouvoir accepter des plantes dépolluantes ou des herbes médicinales/aromatiques non dangereuses pour l'Homme. Cette technique liée à l'endobiogénie se complète parfaitement avec l'urbanisation des espaces.

Il s'agit par-là de favoriser l'implantation de plantes aromatiques émettrices de molécules favorables à la santé en développant les services écosystémiques culturels pour :

- Développer l'information et la formation des enfants et des adultes sur la faune et la flore, le maraîchage, l'arboriculture et l'apiculture (en filières biologiques et permaculture) ;
- Favoriser les activités pédagogiques et/ou artisanales valorisant la biodiversité locale selon une gestion durable.

La recherche d'un optimum conciliant l'ensemble des paramètres de conception d'un urbanisme environnemental et à faible impact énergétique conduit à faire évoluer le plan de masse d'une zone de manière concrète.

Non seulement, le végétal a un impact sur le plan de masse d'une zone mais le traitement des déchets doit être aussi valorisé pour tendre vers l'autonomie énergétique.

Prenons l'exemple de l'hôpital du « Lankenau Medical center », près de Philadelphie, qui a décidé de mettre en place un programme qui s'intéresse à la sensibilisation, à une alimentation saine en développant un jardin biologique avec l'association « Greener Partners ». Ce petit potager attenant permet également l'organisation d'ateliers pédagogiques afin de fournir les clés d'une alimentation équilibrée.

Par ailleurs, comme les fondations Léa Nature et Lescuyer situés à La Rochelle qui favorisent la sauvegarde de la nature et préviennent des impacts de la dégradation de l'environnement sur la santé, l'association Noées ne peut que s'inscrire dans cette logique positive de s'orienter vers une part plus importante du végétal et de la biodiversité. L'hôpital public de La Rochelle, ne pourrait-il pas suivre cet exemple ?

Une charte de l'urbanisme ne peut ignorer la question de l'eau :



11. Quelle est la place de l'eau dans la ville ?

Rendre l'eau à la terre, c'est respecter les cycles naturels et en particulier celui de l'eau, c'est contribuer à améliorer le climat ou à limiter sa dégradation, c'est privilégier des solutions naturelles (végétation, zones humides) aux solutions techniques coûteuses (énormes réservoirs de stockage des eaux d'orage en ville...), et cela contribue à limiter les risques d'inondations en cas de fortes pluies orageuses (toutes les eaux ne sont pas conduites aux réseaux qui, s'ils sont saturés, débordent).

Les villes sont, à leur manière, de petites géographies à dominante minérale, imperméables : Voiries et immeubles démultiplient les surfaces exposées à la pluie et au soleil. Il en résulte une propension forte au ruissellement ainsi qu'à un réchauffement diurne sans grande possibilité de dissipation nocturne compte tenu de l'inertie de la matière minérale.

Les solutions préconisées pour, à la fois, favoriser la dissipation de chaleur et réduire les risques d'inondation, consistent à restaurer des surfaces perméables pour l'infiltration, à imposer une surface minimale de pleine terre plantée lors de la conception des projets, à favoriser la végétalisation des surfaces minérales et à multiplier les plans d'eau ou ambiances humides. Ce sont les PLU qui fixent les mesures telles que le débit maximum d'eau de pluie rejetée dans les réseaux, les obligations d'infiltration des eaux de pluie sur la parcelle, les surfaces en pleine terre à réserver sur les parcelles, les coefficients de végétalisation en cas de construction, etc...

Afin de recréer le cours naturel de l'eau en ville, seul à même de permettre de rééquilibrer l'impact environnemental et climatique des zones urbaines, il faut redonner sa place à l'eau dans les villes, notamment en développant des liens amont-aval propres aux bassins hydrographiques, mais en l'adaptant à l'échelle du micro bassin dans lequel l'eau pluviale et le ruissellement suivront un cycle plus proche de celui de l'eau dans son cours naturel à l'échelle du bassin-versant.

Les substrats (terre, sable, complexe humique recomposé, etc...) retiennent l'eau : Ils ralentissent ainsi la vitesse d'écoulement et évitent la surcharge des collecteurs en même temps qu'ils conservent une relative fraîcheur sous le soleil. La végétation, en plus de porter de l'ombre et de réduire l'ensoleillement, consomme de l'eau excédentaire et rafraîchit l'air lorsqu'elle la transpire (évapotranspiration). Les plans d'eau rafraîchissent l'air par évaporation et procurent des surfaces qui réfléchissent davantage le rayonnement solaire que les toits ou les chaussées.

En amont, les matériaux de toiture et les dispositifs de recueillement des écoulements, en hauteur, au sol ou en sous-sol, limitent la pollution des eaux pluviales, retardent leur écoulement et favorisent leur réutilisation. La végétalisation des toits, moins coûteuse que celle des façades, permet aussi de rafraîchir et de dépolluer l'air tout en offrant une meilleure isolation thermique au bâtiment couvert.

Selon une étude du ministère canadien de l'Environnement, **la présence de toitures vertes sur seulement 6 % des toits des villes canadiennes ferait descendre la température d'environ 1,5 °C** et ferait ainsi économiser près de 5 % des coûts de climatisation dans tous les immeubles climatisés des villes. La validation de cette hypothèse en France (système constructif et climat différent) était à l'étude en 2013. La toiture végétalisée absorbe l'eau dont une partie est utilisée par les plantes, une autre est évaporée (atmosphère moins sèche, plus saine) et une autre évacuée par les canalisations avec un retard favorisant le bon écoulement. Ce retard permet d'éviter ainsi des inondations en sous-sol en cas de trop fortes pluies. Annuellement, un toit végétal pourrait absorber jusqu'à 50 % de la quantité d'eau tombant sur les toits. En outre, la qualité des eaux de ruissellement est améliorée car elles se chargent de matières organiques. L'eau provenant des toitures peut être renvoyée à la terre par des puits d'infiltration ou des noues.

Certains revêtements au sol (enrobés de voirie ou parkings poreux) offrent également le moyen de ralentir le ruissellement, et des parcs inondables sont préférables à des bassins d'orage enterrés. Par temps caniculaire, il est possible de rafraîchir l'air en procédant à l'humidification contrôlée des chaussées avec une eau non potable et d'équiper les *hotspots* avec des brumisateurs d'eau potable.

Entre bâti et voirie, entre ville et périphérie, des aires de collecte – fossés, noues – des eaux de ruissellement en provenance des toits ou des dalles (l'eau ayant transité par la voirie carrossable est trop polluée) permettraient de créer des ceintures ou des « pas japonais » amorçant les *trames bleues-trame vertes* instaurées par le Grenelle de l'environnement. Afin d'éviter d'être dépendant des seules pluies pour créer des zones humides et de se retrouver sans plan d'eau l'été, l'apport d'eau grise traitée est recommandable.

Propositions :

- **Limitation des zones imperméables, afin de favoriser l'infiltration de l'eau dans la terre pour recharger les nappes phréatiques, et le développement de la végétation, source de fraîcheur ;**
- **En amont, la préconisation de matériaux de couverture des surfaces et des dispositifs de recueillement des écoulements, qui limitent la pollution des eaux pluviales, retardent leur écoulement et favorisent leur réutilisation ;**
- **Mise en œuvre à grande échelle de toitures vertes ;**
- **Développement de systèmes de réutilisation des eaux pluviales ;**
- **Justification des noues (ex : Rue de Périgny), sources de nuisances : moustiques et ragondins, entretien difficile.**

12. Villes et eaux pluviales :

La gestion de l'eau de pluie dans les villes, c'est souvent la gestion de son évacuation : La collecter dans des émissaires qui ne soient pas saturés, construire des bassins pour stocker les eaux d'orage engendre des dépenses importantes. De plus, eaux de pluie et eaux usées sont souvent évacuées ensemble, ce qui oblige un traitement coûteux en station d'épuration pour les eaux de pluie. Les villes sont consommatrices d'eau, tant pour les besoins de leurs habitants que ceux des activités, nettoyage des chaussées, arrosage des parcs et jardins. Cette eau, à l'origine souvent potable (et coûteuse), se mêle après usage aux eaux de ruissellement, moins polluées, dans un réseau dit unitaire, pour finir en station d'épuration.

Il apparaît qu'un nombre important d'usages pourrait se contenter d'une eau non potable, ce qui justifierait, à l'instar de Paris ou de villes parcourues par des rivières ou des canaux, de disposer d'une autre ressource en eau, laquelle n'est pas nécessairement mise en réseau. Par ailleurs, des réseaux de collecte d'eaux pluviales permettent de moduler les moyens de les assainir (phyto-épuration) et de réduire les volumes d'eau à traiter en station d'épuration.

Même si la consommation d'eau potable a diminué dans les villes désindustrialisées, elle n'en demeure pas moins un poste de dépense important pour les ménages ou les collectivités : **son économie est utile à la première occasion**, c'est-à-dire à chaque fois qu'un usage autorise le recours à une eau moins coûteuse,

moins propre, ou tout simplement que la consommation d'eau potable peut être réduite (par les pratiques) quand elle est indispensable.

Plusieurs solutions alternatives peuvent être mises en œuvre pour pallier le puisage dans la ressource naturelle. Cela nécessite dans tous les cas la mise en place d'un stockage de capacité adapté en fonction du type d'alimentation de ce stockage et des besoins.

L'alimentation de cette réserve pourrait se faire suivant le cas de figure par la récupération de l'eau de pluie ou de l'eau issue de la vidange ou du renouvellement quotidien de l'eau des bassins des piscines.

Les expériences qui ont été réalisées en milieu urbain, et qui concernent l'aménagement pour favoriser le ruissellement de l'eau, l'ouverture ou la réouverture de rivières, etc..., montrent que **la réussite de ces projets tient aussi dans l'implication et dans la participation des citoyens à leur mise en œuvre**. Ces démarches participatives permettent le renforcement du lien social à travers l'éducation et la sensibilisation à l'environnement, et sont porteuses de développement par la mise en place de nouvelles techniques (créatrices d'emploi), impliquant une vision à long terme pour une meilleure implication des citoyens dans l'adaptation de leur cadre de vie.

Propositions:

La mise en place de dispositifs collectifs de récupération des eaux de pluie.

Deux exemples : **La Halle du marché de la ville de Saint-Denis** a équipé sa toiture d'un système de récupération des eaux de pluie afin de les stocker dans un bassin enterré, en les destinant au nettoyage de la voirie et à l'alimentation des sanitaires. Ce système, s'il reste encore à améliorer, a permis un pas vers les usagers pour communiquer sur les eaux pluviales. Cette approche pédagogique s'avère nécessaire pour changer les habitudes et optimiser une gestion globale des eaux de pluie.

À **Paris**, une étude de faisabilité a été réalisée pour un **dispositif de recyclage des eaux pluviales pour le nettoyage des camions bennes** de la ville. L'étude portait sur les critères économiques, écologiques et pédagogiques. Les conclusions ont conduit à concevoir une cuve de 50 m³, option conciliant la pertinence environnementale à la rentabilité à moyen terme.

13. Le droit à l'eau pour tous :

Un constat préoccupant : Le territoire national dispose dans l'ensemble d'une bonne couverture d'alimentation en eau potable et en assainissement, mais de trop nombreuses personnes, aujourd'hui encore, ne disposent pas d'accès à l'eau potable et ne bénéficient pas d'équipement d'assainissement.

L'avis de la Commission nationale consultative des Droits de l'Homme (CNCDDH) du 23 juin 2011 souligne ainsi : « On peut encore dénombrer en France plus de deux millions de personnes pour qui le droit à l'eau potable et à l'assainissement reste insatisfait ».

L'Assemblée générale de l'ONU a voté en 2010 la déclaration 64/292, qui reconnaît le droit à l'eau et à l'assainissement comme un droit fondamental de l'être humain.

Au niveau national, une proposition de loi visant à la mise en œuvre effective du droit humain à l'eau potable et à l'assainissement a été déposée à l'Assemblée, le 18 septembre 2013. Cette proposition de loi a été travaillée sous la coordination de la Fondation France Libertés : « Le droit à l'eau traduit deux exigences, celle que chaque être humain dispose de suffisamment d'eau pour satisfaire ses besoins fondamentaux et celle de la réalisation d'un équipement garantissant à chacun l'hygiène, la santé, la dignité et la salubrité ».

Or, les fontaines ont disparu des parcs, des jardins, des écoles (souvent remplacées par des distributeurs de boissons sucrées ou de l'eau en bouteille) et des places publiques. Certaines villes choisissent de valoriser leur réseau de distribution d'eau potable et communiquent sur la qualité de cette dernière et son accessibilité. Elles font de cet enjeu un véritable outil de mise à l'œuvre du droit à l'eau. Et pour certaines villes

touristiques, comme Londres ou Venise, la promotion de l'eau du robinet devient un enjeu environnemental face aux quantités phénoménales de déchets que représentent les bouteilles en plastiques jetées. Le droit à l'eau est bafoué, les citoyens étant de facto mis devant l'obligation de devenir des « consommateurs ».

Toutefois, quelques exemples existent comme à Hyères dans le Var, 55 000 habitants, qui a décidé d'augmenter le nombre de bornes-fontaines disponibles dans l'espace public et d'en disposer 25 dans les écoles et 10 dans les parcs et sur les plages de la ville. Selon un rapport, cette opération nécessite un faible investissement, de l'ordre de 1.000 € par fontaine, et la consommation d'eau est modérée, de l'ordre de 50 m³ par borne-fontaine. Mais aussi à Paris où le patrimoine fontainier compte en 2013 plus de 1.200 points d'eau signalisés, dont près de 400 en extérieur des sanisettes. Eau de Paris vient en appui de cette politique en distribuant chaque année des jerricans, des gobelets, des gourdes et des cartes de localisation des fontaines aux acteurs sociaux qui font des maraudes afin de rencontrer les populations les plus précarisées et les plus marginalisées. L'ambition de la collectivité parisienne est aussi de favoriser l'accès à l'eau en hiver comme en été, sur l'espace public, notamment pour les sans-abri. La régie, en concertation avec les services sociaux, veille à maintenir ouvert en période hivernale le plus grand nombre possible de fontaines, en fonction des besoins identifiés.

Propositions:

- **L'installation et l'entretien dans chaque quartier de points d'eau potable destinés à l'accès public, gratuits et non discriminatoires ;**
- **L'installation et l'entretien de toilettes publiques gratuites par quartier accessibles à toute personne*.**

* Nota : il peut s'agir le cas échéant, de prendre des dispositions pour permettre à ces personnes d'avoir accès à des équipements existants déjà utilisés par le public (par exemple gymnases, piscines, etc...).

14. Construction bas carbone :

Il est nécessaire de rappeler l'objectif de la stratégie nationale bas carbone :

« Par rapport à 2013, l'objectif dans le scénario est de parvenir à baisser les émissions de GES de 54% à l'horizon 2030 ».

Dans le projet PADD/CDA/PLUI, il est mentionner :

- *« Réduire de 30% les émissions de CO2 sur le territoire » ;*
- *Produire un site bas carbone « Atlantech » comme image du territoire est significatif, mais il doit s'appliquer sur l'ensemble des nouveaux projets une démarche bas carbone.*

Toutefois, le projet de construction de 1.200 logements/an sur la CDA pendant au moins 5 ans conduit à la production de 120.000 à 180.000 tonnes d'émission de CO2 pour les 50 prochaines années.

En 2012, 5829 logements étaient vacants (chiffre de la CDA), alors que fait-on de ces logements ? Quelle politique de la ville pour la réhabilitation ? Un bâti, même bien rénové consomme davantage qu'un bâti neuf ? Mais la réutilisation du gros œuvre permet d'économiser des émissions de CO2 pendant plusieurs années.

Un bâtiment rénové peut donc avoir un meilleur bilan qu'un bâtiment neuf.

Une politique de recensement des sites, de financement des rénovations (financement privé absent) doit être impulsée.

« Construire ou réhabiliter » doit être au cœur des réflexions et des choix. Cela demande une attention particulière.

Exemple de construction « gourmande » en GES (gaz à effet de serre) :

Terrassement-parois étanchéité du parking-pieux béton –remblais, etc...



La technique de construction est tributaire du site (sol, nappe phréatique...). Le choix du lieu de construction et le nombre d'étages envisagés doit être abordé sous le critère de la consommation des GES.

La ville a-t'elle effectué un bilan carbone du premier projet privé important (OPUS) dans le quartier de St Eloi ? Incluant terrassement-parois étanchéité du parking-pieux béton-remblais, infrastructures souterraines pour les grues de chantier, etc ... ?

Une pondération d'un projet doit être établie dans ce sens et un indicateur doit être étudié pour tenir compte de cet enjeu.

Plusieurs questions doivent se poser pour une stratégie bas carbone :

- Où s'implanter ?
- Quelles surfaces sont nécessaires pour répondre aux besoins ?
- Quels choix de matériaux ?

La logique technico-économique ne doit pas être le principal moteur.

15. Le rapport aux énergies renouvelables pour la recherche de l'autonomie :

On ne peut rechercher la performance énergétique en la dissociant de l'objectif premier du bâtiment, à savoir la qualité globale de l'ouvrage : confort des occupants, qualité d'usage, obsolescence et valeur verte du bâtiment, quatre notions intimement liées à la performance énergétique.

Pour réussir la mise en place d'une stratégie énergétique, il est nécessaire de désigner un responsable compétent dans le domaine de l'énergie, avec une lettre de mission claire. Il doit mettre en place un groupe de travail et se fixer un cap en s'inscrivant dans la durée. Des indicateurs fiables et mesurables doivent être mis en place.

Pour intégrer la performance énergétique et les objectifs de confort dans les projets immobiliers, il est nécessaire de mobiliser des compétences pluridisciplinaires et redonner de l'élan à la créativité architecturale. Mais il faut aussi stimuler l'innovation dans les modes constructifs et les systèmes, réaffirmer l'importance de la prise en compte des usages et du confort.

Il s'agit d'avoir une approche intégrée, associant performance énergétique et qualité d'usage. Elle utilise les leviers de performance disponibles en matière de :

- **Confort et bioclimatique : forme, orientation, zonage, effets de tampon thermique, lumière naturelle et protections solaires. Ces principes de bioclimatique s'appliquent à une architecture qui joue avec le climat : le soleil, le vent, la lumière ; l'inertie thermique des matériaux, pour offrir dans chaque zone des conditions de confort qui requièrent un minimum d'énergie.**
- **Performance de l'enveloppe : isolation, proportions des surfaces opaques et vitrées, étanchéité à l'air, inertie thermique ;**
- **Sources d'énergie : raccordement aux réseaux, énergies renouvelables ou de récupération ;**
- **Systèmes énergétiques : ventilation, chauffage, froid, éclairage ;**
- **Moyens de mesure et de comptage.**

De cette démarche maîtrisée, il en résultera la conception d'un bâtiment nécessairement performant et confortable, sans que cela ne déstabilise forcément l'équilibre économique du projet ni ne nuise à sa qualité architecturale.

Pour concevoir un urbanisme énergétiquement performant, il faut raisonner en termes de performance énergétique à l'échelle d'un quartier ou d'un territoire, avec l'idée sous-jacente d'une évolution vers le territoire à énergie positive aussi appelé « Tepos ».

Or, ce territoire quasi autonome en énergie est un projet qui se construit sur le long terme. Un projet de quartier zéro énergie à court terme relève de l'opération de démonstration. Car un projet d'urbanisme doit intégrer les mesures conservatoires nécessaires pour tendre vers l'autonomie énergétique à long terme.

L'urbaniste doit intégrer la flexibilité, l'évolutivité des espaces et des usages afin que le quartier ou le territoire conserve une bonne capacité d'adaptation aux évolutions économiques, sociales et des modes de vie.

Il doit en être de même pour l'énergie car il est important d'identifier les potentiels d'interaction et de mutualisation des énergies au-delà des limites du projet et des programmes.

L'urbanisme environnemental n'implique pas automatiquement des surcoûts car il existe toujours un programme qui présente un bilan localisé bioclimatique et énergétique favorable et modulaire.

16. La modularité et l'évolutivité des blocs :

Dans cette évolutivité de l'habitat, quelques risques sont à éviter :

- **Des choix limités de structures de logements privilégiant les jeunes couples sans enfant et présents transitoirement, entraînant des changements rapides et incessants ne favorisant pas la citoyenneté et le tissu social.**
- **Des habitants qui ne s'impliquent pas dans la vie du quartier, car très peu présents.**

La société est beaucoup plus changeante qu'autrefois. L'évolution passée des habitats montre l'adaptation établie par les occupants avec l'adjonction plus ou moins réussie de pièces supplémentaires au fur et à mesure de l'évolution de la cellule familiale et du pouvoir d'achat des résidents.

Les logements doivent pouvoir évoluer au fil du temps et la structure des logements offerts dans un quartier doit être large et variée pour permettre à des couples de trouver des réponses évolutives dans leurs quartiers en fonction de leurs futurs besoins.

Pour qu'il soit durable, le logement doit être capable de s'adapter à l'évolution des familles qui les occupent.

Il doit être intergénérationnel et communicant et doit pouvoir répondre en termes d'espaces aux besoins de convivialité, toutes générations confondues.

Les espaces communs doivent être suffisamment larges et volumineux pour éviter l'effet de « boîte » et « d'enfermement ».

Les promoteurs peuvent aussi réfléchir lors de l'achat des appartements à une plus grande personnalisation avec l'acheteur. Et la réintégration de l'urbanisme commercial dans le projet intercommunal pour rééquilibrer l'activité centre-ville/périphérie peut s'effectuer.

Il faut mettre tous les moyens afin d'éviter la fuite des commerces (anciens ou nouveaux) vers les zones commerciales en augmentant le seuil maximum de surface. Il devient nécessaire de prévoir des lots extensibles si des commerces sont localisés au rez de chaussée des immeubles.

17. Les flux de transport :

Tous les flux de transport doivent être pris en compte : énergie, informatique, logistique, économique et humains. Toutefois, celui des transports collectifs demeure le plus prépondérant et le plus important aux yeux des habitants.

Le problème rencontré du fait de la densification concerne plus particulièrement les stationnements des véhicules.

Même si la place de l'automobile dans la ville doit diminuer fortement dans l'avenir, les conditions générales aujourd'hui (trajet pour le travail, absence de transport public souple et adapté, liberté de déplacement et convivialité) impliquent la prise en compte des conditions de stationnement.

Comme nous l'avons explicité précédemment pour le stationnement et la circulation, les réponses apportées sont insuffisantes et ne concerne que l'implication du privé. Le PLU impose aux promoteurs un chiffre normalisé et réglementaire de 1,2 place de parking par logement construit.

Or, la réalité du terrain démontre que la place n'est pas toujours liée au logement et conduit vers des stationnements extérieurs anarchiques.

Après plusieurs années et en cas de revente du lot, il n'y a plus de respect des engagements initiaux. Il serait nécessaire de mettre les élus devant leur responsabilité afin de ne pas cautionner ces situations issues des usages et des pratiques locales.

La municipalité doit intégrer au plus près des projets les stationnements utiles pour les visiteurs, les livraisons et les stationnements occasionnels.

Dans le domaine public, une intégration de ce type de flux doit être adaptée avec un aménagement paysager qui peut améliorer l'embellissement des voies. Celles-ci ne sont pas ajustées à l'augmentation des flux de véhicules liée à la densification et nous imposent plus de sécurité routière pour un partage nécessaire des voie de circulation.

L'élargissement des voies et des trottoirs doit être intégré en fonction du projet et favorisera l'accessibilité à tous pour un meilleur ensoleillement. Quelques exemples de réalisations dans les illustrations de la balade urbaine nous permettent de réfléchir à ce risque.

18. L'urbanisme commercial :

Il apparait nécessaire d'intégrer l'urbanisme commercial dans le PLUI pour y inscrire des préconisations et des prescriptions concernant le commerce. Un débat doit être ouvert, pas uniquement entre élus et commerçants, mais aussi en concertation avec les citoyens. C'est la seule possibilité de faire connaître les enjeux aux habitants et d'être à leur écoute afin de connaître leurs attentes.

En dehors des compétences de chacun (CDA, élus, CDAC) et des réglementations, les choix d'aménagements peuvent donner des avantages concurrentiels au centre-ville et dans les quartiers :

- Donner un cadre de vie ;
- Créer des lieux de promenades-commerces ;
- Promouvoir des ambiances urbaines ;
- Permettre des « achats plaisirs » par l'attractivité.

Car prévoir des aménagements, trop reculés des grands axes (anciennement commerçants par exemple : Rue Normandin, Bd SAUTEL, etc ...) ne favorise pas les achats. Seuls ces aménagements peuvent permettre la réinstallation de petits commerces et des services : trottoirs, embellissement, rue fleurie et lieu où l'envie de se promener et de profiter du temps qui passe permet cette approche.

C'est par une politique urbaine de qualité et volontariste que les élus participeront à la réintroduction des commerces de proximité dans le centre-ville et dans les quartiers, même si ce n'est pas suffisant, cela reste un préalable.

Il est nécessaire d'anticiper et de provoquer des changements en établissant des grilles et des documents pour peser dans les décisions de la CDAC (commission départementale d'aménagement commercial). Cela permettra d'avoir du poids dans le débat public et plus généralement concernant son pouvoir avec l'appui des citoyens. Il faut sortir des objectifs de concurrence et de déséquilibre commercial entre les centres ville et les périphéries.

Des règles établies et des zonages doivent dégager du foncier, pas uniquement pour les logements. La densification peut aussi contribuer à développer cette solution et offrir des prix plus adaptés.

Ceci permettra d'arrêter le mitage et l'extension du commerce périphérique pour :

- Mener une politique de rachat des locaux vacants ;
- Acquérir du foncier pour maîtriser les coûts ;
- Favoriser une politique des petits commerces « à loyer modéré ».

Des exemples de dispositions dans les PLU existent comme à Brest où la transformation des locaux du rez-de-chaussée en logements est interdite, tout comme la transformation de logements du rez-de-chaussée en banques, assurances, mutuelles et agences immobilières.

19. Des alternatives à prendre et des questions qui se posent :

Une étude approfondie sur la possibilité de mettre en place une liaison maritime Aytré/Les Minimes/Le vieux port/Le port de pêche avec ou sans véhicule doit pouvoir trouver sa place dans cette urbanisation souhaitée.

Sur quelques affouillements en cours (quartier de St Eloi), celles-ci ont provoqué des désordres sur les immeubles avoisinants et la voirie publique, entraînant des dégâts plus ou moins variés. Par conséquent, il est souhaitable d'exiger un état des lieux contradictoire obligatoire avec un expert, le promoteur et les résidents avant le début des travaux et après la fin des travaux à la charge du promoteur qui doit figurer dans le PLUI. Si tel n'est pas le cas, la charte de l'urbanisme n'aura pas force de loi en cas de souci majeur.

Les promoteurs ont la fâcheuse habitude de mettre les façades d'immeuble en limite de propriété même si les trottoirs ne font pas 1,40 m de large. Malgré l'arrêté pris, nombreux sont les lieux pour lesquels le trottoir n'atteint pas les 1,40 m de large (minimum légal) car des obstacles divers rétrécissent le trottoir : pylônes d'EDF, de téléphone, de bornes d'incendie, etc... En cas de présence d'un trottoir de moins de 1,40 m, il est nécessaire de prévoir systématiquement des arcades ou le retrait de la limite de propriété ou une autre solution en cas de nouvelle construction.

Beaucoup de quartiers de La Rochelle et des autres communes de la CDA ont des trottoirs très étroits gênants le déplacement, non seulement les PMR (notamment ceux à fauteuil roulant) mais aussi ceux avec une poussette et/ou tenant souvent un enfant à la main.

A la lumière des constructions récentes (immeuble de la rue Dompierre et avenue de Cognehors), les sorties de poubelles sur les trottoirs étroits posent de nombreux problèmes. Les containers bloquent parfois les passages réservés aux piétons et aux personnes à mobilité réduite. Il faut prévoir un sas poubelle en terrain privé de l'immeuble et accessible directement aux éboueurs sur la voie publique, ce qui permettrait de résoudre cette situation très désagréable et non sécurisante pour tous les piétons.

20. Conclusion et remerciements :

Ce document de travail a été élaboré pour rédiger la charte d'urbanisme en annexe avec la participation des comités de quartiers et des associations avec les réflexions des habitants, des professionnels et des particuliers, etc.... Des citoyens, tout simplement, qui vivent à La Rochelle et se sentent concernés par l'évolution de la ville.

Ces citoyens n'attendent pas des élus une grande analyse sociologique sur le « Rochelais » qui souhaiterait que « rien ne change ». Ils ont soif de « bon sens » et de pragmatisme dans les réflexions d'urbanisme.

Cette charte est l'espoir d'un retour à un climat de confiance souvent défié ces dernières années avec les nombreuses révisions de PLU ayant abouties à de trop nombreux recours, synonymes d'un manquement dans la mission des décideurs.

La Rochelle a mis des centaines d'années pour se façonner une image où il fait bon vivre. Ne détruisons pas cet acquis par un bétonnage et une densification de la ville déraisonnable qui ne répondent pas aux attentes des concitoyens. Les participants à la rédaction de cette charte ont l'espoir de retrouver dans le futur PLUI l'intégration des différentes réflexions exprimées dans ce document de synthèse. Ils attendent un engagement politique des décideurs sur le contenu de celle-ci.

Nous ne voulons pas que notre ville ressemble à cette agglomération :



Pour l'ensemble de ces réflexions issues des différents ateliers et réunions de concertation mensuelles de citoyens depuis septembre 2015, nous vous proposons la charte d'urbanisme en annexe ci-dessous :

ANNEXE

Réfléchir pour construire son agglomération en 2030, voire 2050

CHARTRE D'URBANISME

Préambule

Située au milieu de l'arc atlantique et au centre d'un secteur géographique attractif, la communauté d'agglomération multiplie sa population et atteint près de 160.000 habitants locaux. Désormais, cette association de 28 communes s'oriente vers une densification cohérente et innovante en phase avec la transition énergétique afin de lutter contre le réchauffement climatique.

En concertation avec les citoyens et dans le cadre d'un projet ambitieux de renouvellement urbain, elle s'inscrit dans la perspective de maintien des catégories sociales modestes dans la ville et sa région.

Ainsi, la ville de La Rochelle et la CDA entendent répondre à la demande des rochelais (es) et pictocharentais (es) en logements durables, accessibles et de qualité.

Les objectifs majeurs de La Rochelle et de la CDA sont de :

- Faciliter l'acquisition des logements réalisés sur son territoire pour favoriser l'implantation de jeunes actifs, des familles et des salariés modestes ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- Organiser l'offre de transport public avec un maillage adapté ;
- Développer les modes de transport alternatifs ;
- Définir les besoins d'équipements communaux et intercommunaux ;
- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles en privilégiant la biodiversité ;
- Prendre en compte les enjeux littoraux et climatiques ;
- Mesurer les risques sismiques et technologiques ;
- Développer l'accessibilité numérique du territoire, etc...

Afin de réaliser ces objectifs, l'ensemble des communes préconisent, en concertation avec les citoyens, la mise en place de la présente charte d'urbanisme.

Entre :

La commune de La Rochelle et la CDA, représentées par son Maire, Monsieur....., en vertu d'une délibération du conseil municipal du et du.....

Et :

La Société.....

Représentée par M.....

Domiciliée à.....

Il a été convenu ce qui suit :

La Société susnommée, qui s'apprête à réaliser sur le territoire de la commune de La Rochelle, auAvenue/rue.....

..... logements locatifs ou en accession à la propriété.

Elle se conformera aux éléments à prendre en compte dans la présente convention.

1. La participation des citoyens

Des pistes existent comme en premier lieu, une confiance retrouvée, des informations adaptées, une éducation citoyenne, une participation effective, du gagnant – gagnant, de la proximité, de la codécision, des référendums électroniques localisés par quartier, etc ...

Cette charte doit aider à retrouver un climat de confiance entre les élus et les citoyens sur le sujet de l'urbanisme. Il devient nécessaire pour les parties prenantes d'éviter les recours administratifs et par conséquent de gagner en délai et en efficacité. La recevabilité des projets doit être démontrée par des analyses rigoureuses qui montrent la pertinence et l'apport des projets au patrimoine collectif et à la vitalité de la municipalité.

2. La densification par hectare

L'enjeu ne doit pas être de densifier partout et par principe, ni de remplacer chaque petite parcelle d'espace vert par une construction, mais bien de permettre au plus grand nombre de personnes de bénéficier de conditions de vie meilleures à un coût non supérieur.

Il convient de mettre en place une instance de concertation et de codécision pour une densification supérieure à R+2 ou R+3. Le zonage doit être établi en concertation avec les habitants des quartiers.

3. Qualité architecturale, évolutivité des blocs et charte commerciale

La prise en compte du patrimoine existant et des paysages doit faire l'objet d'une véritable concertation avec les habitants avec une diffusion d'informations au plus près des communes. Une concertation qui rendrait la place au citoyen, dès la décision de construire, permettrait une plus grande adaptabilité et une meilleure acceptabilité des projets.

Les logements doivent pouvoir évoluer au fil du temps et la structure des logements offerts dans un quartier doit être large et variée afin de permettre à des couples de trouver des réponses évolutives dans leurs quartiers en fonction de leurs futurs besoins. Pour qu'il soit durable, le logement doit être capable de s'adapter à l'évolution des familles qui les occupent.

Il apparaît nécessaire d'intégrer l'urbanisme commercial dans le PLUI pour y inscrire des préconisations et des prescriptions concernant les locaux. C'est par une politique urbaine de qualité et volontariste que les élus participeront à la réintroduction des commerces de proximité dans le centre-ville et dans les quartiers, même si ce n'est pas suffisant, cela reste un préalable. Des règles établies et des zonages doivent dégager du foncier, pas uniquement pour les logements. La densification peut aussi contribuer à développer cette solution et offrir des prix plus adaptés.

4. Place de la voiture en ville et circulation

Des moyens plus doux sont à privilégier avec des parkings gratuits et surveillés à l'extérieur de la ville afin d'accroître aussi l'utilisation des modes de transport en commun suffisamment cadencés. Pour ces derniers, il s'avère nécessaire de reprendre aussi les horaires de passage et son cadencement. Les circuits sont au cœur de l'aménagement du territoire : liaison logement/travail, liaison logement/commerces et services, liaisons travail/travail, liaison pour visiteurs et liaison pour le tourisme.

Pour répondre à ce besoin, il doit être étudié les possibilités d'élargissement des voies et des trottoirs en fonction de la situation du projet. Ces dispositions doivent être intégrées dans les règles du PLUI. Celles-ci pourront faire réfléchir sur les possibles effets de couloirs des constructions tout en facilitant l'accessibilité à tous.

5. Les stationnements et les flux de transport

Il demeure nécessaire de garder un nombre de stationnements correspondant au nombre de logements et de respecter, à minima, la norme actuelle de 1,2 place par logement à construire. La municipalité doit construire des stationnements publics près des nouvelles constructions pour les livraisons, chalands et autres dans des proportions raisonnables afin d'éviter de construire des parkings relais déguisés. Des expérimentations sont à promouvoir, telle qu'établir un ratio : nombre de stationnements sur la voie publique rapporté au nombre de logements dans la zone concernée.

La ville doit intégrer au plus près des projets des stationnements utiles pour les visiteurs, les livraisons et les stationnements occasionnels. L'élargissement des voies et des trottoirs doit être intégré en fonction du projet et favorisera aussi l'accessibilité à tous pour un meilleur ensoleillement.

6. Le lien Habitat-Travail pour les citoyens

Pour un résident permanent à la rochelle ou dans l'agglomération, sa vie professionnelle le verra certainement changer de lieu, voire de métier. Les zones géographiques d'emplois se situent plutôt en périphérie de la ville et un examen plus approfondi de cette situation doit être envisagé.

Sans réflexion pour une relocalisation des emplois, y compris dans les services et les commerces, le projet de densification n'est pas en phase avec les réalités rencontrées.

7. Nature en ville et végétalisation

La charte doit porter un engagement dans ce domaine car la jurisprudence actuelle ne permet pas de lutter contre ce préjudice. Les espaces verts améliorent le paysage urbain : satisfaction d'ordre esthétique, facteur régulateur de la densification. Notre responsabilité collective doit nous inciter à des concertations plus ouvertes.

L'évolution prévisible du climat (augmentation des températures) et les effets des périodes de canicules plus fréquentes appellent à être vigilant vis à vis de l'exposition au soleil pendant ces périodes.

Le meilleur moyen de lutter contre ces périodes de très fortes chaleurs est de protéger les façades des immeubles par l'ombre des arbres. Il en est de même pour les espaces publics et les voiries. Le choix des matériaux utilisés avec l'apport de nouvelles technologies innovantes doit être encouragé.

8. L'ensoleillement, la place du végétal et de la biodiversité

Le cadre de vie général des habitants actuels ne doit pas se détériorer. La hauteur des immeubles doit être adaptée à la largeur des rues. La prise en compte de l'apport solaire passif doit être privilégiée. Il faut noter l'importance de l'orientation des bâtiments dans les échanges thermiques. L'approche bio climatique des constructions doit être développée. Les logements traversant sont à privilégier afin d'orienter les pièces principales de vie au soleil.

Les espaces verts améliorent le paysage urbain et offrent une satisfaction d'ordre esthétique. Si la trame verte est normalement bien intégrée dans tous les dossiers urbains d'architectes, les jardins partagés ou les pôles verts doivent pouvoir accepter des plantes dépolluantes ou des herbes médicinales/aromatiques non dangereuses pour l'Homme. Cette technique liée à l'endobiogénie se complète parfaitement avec l'urbanisation des espaces.

La rédaction d'une « charte de la biodiversité » urbaine servant à harmoniser la végétalisation des bâtiments et des parcelles privées/publics peut être réalisée pour communiquer sur l'exemplarité des pratiques de la ville. La trame verte constitue un outil indispensable à la densité bâtie recherchée. Elle permet de restaurer un taux d'absorption de CO₂.

9. La place de l'eau dans la ville et le droit à l'eau pour tous

Afin de recréer le cours naturel de l'eau en ville, seul à même de permettre de rééquilibrer l'impact environnemental et climatique des zones urbaines, il faut redonner sa place à l'eau dans les villes, notamment en développant des liens amont-aval propres aux bassins hydrographiques, mais en l'adaptant à l'échelle du

micro bassin dans lequel l'eau pluviale et le ruissellement suivront un cycle plus proche de celui de l'eau dans son cours naturel à l'échelle du bassin-versant.

Des solutions possibles :

- ✚ Limitation des zones imperméables, afin de favoriser l'infiltration de l'eau dans la terre pour recharger les nappes phréatiques, et le développement de la végétation, source de fraîcheur ;
- ✚ En amont, la préconisation de matériaux de couverture des surfaces et des dispositifs de recueillement des écoulements, qui limitent la pollution des eaux pluviales, retardent leur écoulement et favorisent leur réutilisation ;
- ✚ Mise en œuvre à grande échelle de toitures vertes ;
- ✚ Développement de systèmes de réutilisation des eaux pluviales ;
- ✚ Justification des noues.

Plusieurs propositions sont réalisables pour faciliter l'accès à l'eau :

- ✚ L'installation et l'entretien dans chaque quartier de points d'eau potable destinés à l'accès public, gratuits et non discriminatoires ;
- ✚ L'installation et l'entretien de toilettes publiques gratuites par quartier accessibles à toute personne.

10. Villes et eaux pluviales

La gestion de l'eau de pluie dans les villes est souvent liée à évacuation. Son économie est utile et plusieurs solutions alternatives peuvent être mises en œuvre pour pallier au puisage dans la ressource naturelle. Dans tous les cas, cela nécessite la mise en place d'un stockage de capacité adapté en fonction du type d'alimentation et des besoins. La réussite de ces projets tient aussi dans l'implication et dans la participation des citoyens à leur mise en œuvre.

11. Le bâtiment bas carbone

« Construire ou réhabiliter » doit être au cœur des réflexions et des choix. Cela demande une attention particulière. Une pondération d'un projet doit être établie dans ce sens et un indicateur doit être étudié pour tenir compte de cet enjeu.

Plusieurs questions doivent se poser pour une stratégie bas carbone :

- ✚ Où s'implanter ?
- ✚ Quelles surfaces sont nécessaires pour répondre aux besoins ?
- ✚ Quels choix de matériaux ?

La logique technico-économique ne doit pas être le principal moteur.

12. Le rapport aux énergies renouvelables pour la recherche de l'autonomie

Il s'agit d'avoir une approche intégrée, associant performance énergétique et qualité d'usage. Elle utilise les leviers de performance disponibles en matière de :

- ✚ Confort et bioclimatique : forme, orientation, zonage, effets de tampon thermique, lumière naturelle et protections solaires. Ces principes de bioclimatique s'appliquent à une architecture qui joue avec le climat : le soleil, le vent, la lumière ; l'inertie thermique des matériaux, pour offrir dans chaque zone des conditions de confort qui requièrent un minimum d'énergie.
- ✚ Performance de l'enveloppe : isolation, proportions des surfaces opaques et vitrées, étanchéité à l'air, inertie thermique ;
- ✚ Sources d'énergie : raccordement aux réseaux, énergies renouvelables ou de récupération ;
- ✚ Systèmes énergétiques : ventilation, chauffage, froid, éclairage ;
- ✚ Moyens de mesure et de comptage.

Dans cette démarche maîtrisée pour la recherche de l'autonomie, il en résulte la conception d'un bâtiment nécessairement performant et confortable, sans que cela ne déstabilise forcément l'équilibre économique du projet ni ne nuise à sa qualité architecturale.

Pour conclure ces chapitres et après s'être conformée à l'ensemble des éléments énumérés, la société mettra en place un tableau d'indicateurs et de pondérations en prévoyant des réunions annuelles (une à deux) organisées par la municipalité. Les comités de quartiers et les associations y seront invités pour donner leurs avis. Au travers d'une grille d'analyse, cela permettra d'établir un bilan et un suivi des aménagements avec des indicateurs tels que :

- + Commerces de proximité ;
- + Présence d'arrêts minute devant les commerces et les boîtes postales ;
- + Charte commerciale ;
- + Densité à l'hectare ;
- + Logements sociaux ;
- + Trame bleue ;
- + Trame verte ;
- + Espaces verts ;
- + Equipements publics ;
- + Energies renouvelables ;
- + Liaisons par cycles ;
- + Desserte transports collectifs ;
- + Stationnement véhicules particuliers : résidents et visiteurs ;
- + Rapport Surfaces perméables/Surfaces imperméables ;
- + Réseaux d'eaux pluviales utilisés ;
- + Récupérateurs d'eau de pluie ;
- + Présence de composteurs ;
- + Eclairage public solaire et/ou à Led ;
- + Citoyenneté ;
- + Réseau Internet (fibre) ;
- + Réseau électrique autonomes ;
- + Risques climatiques ;
- + Risques sismiques ;
- + Risques technologiques ;
- + Etc ...

La Ville et la CDA s'engagent dans une démarche partenariale à réviser l'ensemble des clauses de la charte tous les deux ans.

- Pour la ville de **La Rochelle**,
- Son **Maire**
- ou son **Représentant par Délégation**,

M.

Pour la **Société**
Son **Directeur Général**,

M.

- Pour la **CDA**, de **LA ROCHELLE**
- Son **Maire**
- **ou son Représentant par Délégation,**

M.

Pour la **Société**
Son **Directeur Général,**

M.

ANNEXES COMPLEMENTAIRES

Pièce jointe N° 1 : Charte de modération des prix du foncier.

Pièce jointe N° 2 : 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.

Pièce jointe N° 1

CHARTRE DE MODERATION DES PRIX DU FONCIER

Préambule

Située au bord de l'océan Atlantique dans un secteur géographique attractif pour les migrations de populations, la ville de La Rochelle et ses 80.000 habitants, s'intègre à la communauté d'agglomération qui compte approximativement 160.000 habitants. Son ensoleillement annuel moyen approche les 2.100 heures et sa pluviométrie avoisine les 670 millimètres.

Désormais, cette cité historique s'oriente vers la construction, en concertation avec les citoyens, d'un parc immobilier cohérent et innovant en phase avec la transition énergétique pour lutter contre le réchauffement climatique. Dans le cadre d'un projet ambitieux de renouvellement urbain, elle s'inscrit dans la perspective de maintien dans la ville des catégories sociales modestes et d'un développement durable et solidaire.

Ainsi, la commune et la CDA entendent répondre à la demande des rochelais (es) et pictocharentais (es) en logements durables, accessibles et de qualité.

Les objectifs majeurs de La Rochelle et de la CDA sont :

- lutter contre la hausse des coûts de l'immobilier grâce à un prix du foncier attractif ;
- préserver les espaces naturels et la biodiversité ;
- faciliter l'acquisition des logements réalisés sur son territoire ;
- favoriser l'implantation de jeunes actifs, des familles et des salariés modestes qui y travaillent.

Afin de réaliser ces objectifs, elles préconisent en concertation avec les citoyens et en cohérence avec la charte de l'urbanisme, la mise en place de la présente charte des promoteurs.

Entre :

La commune de La Rochelle et la CDA, représentées par son Maire, Monsieur....., en vertu d'une délibération du conseil municipal du et du.....

Et :

La Société.....

Représentée par M.....

Domiciliée à.....

Il a été convenu ce qui suit :

La Société susnommée, qui s'apprête à réaliser sur le territoire de la commune de La Rochelle, au ...
Avenue/ rue.....

..... logements locatifs ou en accession à la propriété.

Elle se conformera aux prescriptions de la présente convention.

1) La maîtrise du prix du foncier pour un territoire accessible aux familles :

- pour les programmes en accession :

. un prix du foncier maximum de 400 € HT/m² SP⁸ pour un terrain nu, dépollué, ne nécessitant pas de fondations spéciales.

. un prix du foncier maximum de 450 €HT/m² SP pour un terrain nu, dépollué, ne nécessitant pas de fondations spéciales dans certaines parties du territoire : (à définir par CDA ou ville) et dans un périmètre de 500 m autour des pôles de transport en commun lourd (gares et pôles d'échanges).

- prix actualisé chaque année suivant l'indice du coût de la vie.

2) L'insertion du projet dans son environnement urbain, dans une démarche de développement durable et de Haute Qualité Environnementale :

L'attention du maître d'ouvrage sera essentiellement portée sur :

- la qualité architecturale et environnementale de la construction, son intégration dans le quartier existant (épannelage), son orientation (héliodon), les matériaux utilisés en phase avec l'histoire du site concerné, le mouvement et la fluidité de ses façades traitées ;
- *Un parti urbain à respecter :*
 - Prise en compte de l'existant et de l'historique du lieu notamment en termes de patrimoine urbain et architectural ;
 - Implantation bioclimatique d'immeuble BBC (30 kW/H au maximum par m² et par an) dans la parcelle ;
 - Découpage du foncier créant des parcelles développant inférieures à 4 000 m² SP afin de garantir à l'avenir des mutations urbaines aisées.
- la réduction des gaz à effet de serre (GES strictement inférieur à 5), une meilleure efficacité énergétique et un recours plus systématique aux énergies renouvelables ;
- la préconisation de matériaux de couverture des surfaces et des dispositifs de recueil des écoulements, qui limitent la pollution des eaux pluviales, retardent leur déversement et favorisent leur réutilisation ;
- l'obligation de mettre en œuvre des toitures vertes, photovoltaïques et/ou solaire thermique ;
- les relations entre les bâtiments programmés et l'espace public environnant, avec le traitement spécifique des RDC, des accès « parkings » et du mobilier urbain notamment ;
- le traitement soigné des escaliers, circulations, et autres espaces communs dans un souci de pérennité et d'optimisation des charges communes ;
- le traitement soigné des ouvertures, des ferronneries et des toitures ;
- la possibilité de poursuivre une démarche HQE et/ou BPas et/ou BPos ;
- les aspects environnementaux et novateurs à privilégier dans les opérations, en fonction de leur contexte urbain (gestion des énergies, des flux pollués, entretien, produits de construction, confort acoustique, visuel et olfactif, qualité de l'eau, de l'air intérieur, chantier à faibles nuisances, autres...) ;
- la prise en compte dans les choix des matériaux, des coûts de leur vieillissement et de leur entretien qui pèseront sur les charges de copropriété.

8 - Surface de plancher

3) **La programmation du projet :**

L'attention du maître d'ouvrage portera sur les objectifs suivants :

- Limitation de la taille des bâtiments : celle-ci doit tendre à ne pas dépasser 40 unités par copropriété (avec leurs parkings liés). Néanmoins, les immeubles locatifs sociaux peuvent dépasser ce nombre jusqu'à 80 logements, pour optimiser la gestion ultérieure, en respectant une cinquantaine de logements par parcelle. Des adaptations à la baisse en fonction de la situation géographique et géologique de la zone à construire seront possibles.
- Le nombre de logements desservis par étage ne dépassera pas, sauf contrainte exceptionnelle, 4 ou 5 appartements.
- l'éclairage naturel des parties communes.

Des immeubles agréables à vivre, des logements spacieux

La surface de plancher moyenne par logement sera de 65 m² pour l'ensemble de l'opération :

Nombre de logements = Surface de plancher totale de l'opération divisée par 65.

Cette moyenne pourra se situer entre 65 m² et 90 m² pour les opérations groupées d'habitat individuel ;

Et aussi :

- des logements développant au moins les surfaces habitables moyennes suivantes : T2 = ou > 45 m², T3 > 60 m², T4 > 75 m², T5 > 85 m², 50 m² pour une maison ;
- des espaces de rangement optimisés : celliers, placards ;
- des balcons assez profonds (2,3 m) permettant leur usage réel, autorisant du stockage non vu depuis l'extérieur pour en garantir l'esthétique ;
- une attention toute particulière portée à l'isolation phonique intérieure au sein même du logement, notamment entre les chambres ;
- paliers communs généreux au-delà des normes en vigueur, éclairés naturellement ;
- des revêtements de qualité, durables et d'entretien aisé dans les parties communes ;
- des bâtiments neufs d'habitation de deux logements ou plus, qui seront « équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement » pour l'usage de véhicules électriques et dans lesquels des points de charge seront posés permettant la recharge normale, avec comptage individualisé, d'un véhicule électrique."

Des immeubles sains et économes en énergie, ressources naturelles et en charges

La répartition des logements par type (T1, T2, T3, T4 et T5) sur chaque parcelle sera négociée avec les élus.

Ces logements devront :

- Choisir des matériaux de construction présentant un bon bilan carbone, peinture sans solvant, dalle sans PVC, colle non toxique, le tout garantissant la qualité de l'air intérieur et la santé des résidents ;
- Favoriser un choix de matériaux s'inscrivant dans le développement durable ;
- Éviter les logements mono-orientés à partir des trois pièces (une épaisseur de bâtiment favorisant la multi-orientation des logements, la ventilation naturelle des pièces d'eau, l'éclairage naturel des pièces d'eau, des circulations communes et des parkings) ;
- Ménager des séparations jour/nuit d'au moins une chambre avec ses équipements sanitaires pour permettre des usages différenciés ;

- Privilégier si possible, la ventilation naturelle des pièces humides et la VMC dans les salles de bain. Pour privilégier la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments, ne pas installer de systèmes à filtres pour le renouvellement ;
- Prévoir des espaces de rangement optimisés, de manière à éviter les stockages inesthétique dans les parties communes et sur les balcons (une cave ou un cellier par logement si possible à partir du T3 et des linéaires de placards suffisants pour les petits logements T1 – T2) ;
- Donner la préférence à un mode de chauffage à énergie renouvelable et économique pour les futurs occupants : géothermie, gaz de méthanisation, solaire, gaz (cf. certification habitat-environnement) ;
- Le chauffage de type alternatif à l'électrique est privilégié. Au cas où le chauffage électrique serait retenu, il sera accompagné de convecteurs à inertie avec système de régulation piloté ;
- L'isolation thermique sera renforcée et optimisée ;
- Favoriser la réversibilité des équipements de chauffage et de production d'eau chaude favorisant (et donc la circulation des fluides). Des conduits assez larges pour permettre cette réversibilité seront pré-posés ;
- Comporter un traitement optimisé et esthétique des contraintes acoustiques (pas de pièges à sons visibles de la rue et en façade) ;
- Réaliser des balcons bien dimensionnés donnant si possible sur les parties arrière des immeubles et non sur les grandes artères circulantes ;
- Favoriser les déplacements doux avec des locaux ou abris vélos identifiés, sécurisés, intégrés en rez-de-chaussée des immeubles ou locaux extérieurs au bâtiment. Ces emplacements vélo répondront aux normes en vigueur ;
- Être pré-cablés (existence des fourreaux), et équipés pour l'informatique, la domotique, etc... ;
- Utiliser des procédés constructifs permettant une mutation/réversibilité des bâtiments (transformation de logements en locaux commerciaux/bureaux/activité et vice/versa) ;
- Installer chaque fois qu'il est possible, des colonnes enterrées sur l'espace privé accessible depuis l'espace public, sinon prévoir des locaux pour les ordures ménagères et pour le tri sélectif en RDC à proximité de la voirie pour faciliter leur présentation à la collecte ; le cas échéant, des locaux OM spécifiques pour les activités/services en pied d'immeuble, des locaux pour les encombrants contenant des espaces adaptés pour les D3E (déchets d'équipements électriques et électroniques) ;
- Pour les constructions individuelles : des remises pour l'outillage de jardinage, les déchets verts et le compostage.

La livraison des logements ne pourra être effective que si les travaux sont entièrement terminés, y compris dans les espaces publics liés à la construction du bâtiment.

Espaces réservés aux commerces :

Il conviendra de réserver un traitement qualitatif des rez-de-chaussée qui seront, de préférence et si le contexte urbain s'y prête, dédiés à des locaux pour l'accueil de commerces de proximité de qualité, dont les hauteurs sous plafond de devront pas être inférieures à 4 mètres ;

- A titre indicatif, il est proposé de prévoir pour les opérations totalisant plus de 40 logements, 1 m² de commerce pour 75 m² SP logement.

- Pour les secteurs sans vocation commerciale, on recherchera en priorité la création de petits locaux d'activités et de services communautaires (laverie, salles de réunions) contribuant au lien social et à l'animation urbaine.

Les parkings :

Ils devront faire l'objet d'un traitement particulier en ce qui concerne leurs accès, la sécurité publique (gestion des flux), leur esthétique, leur éclairage et la limitation de l'emprise des bateaux sur l'espace public.

A cet égard, on s'efforcera de faire en sorte que la largeur des portes des garages donnant sur la voirie ne dépasse pas 2,5 mètres.

D'autre part, les programmes doivent prévoir une indivision à la vente des parkings liés au logement et inclure une place pour un T1 ou un T2 et deux places pour un logement supérieur ou égal à un T3.

Les espaces libres non construits :

Ils devront conjuguer l'esthétique, la pérennité du mobilier urbain en concevant une organisation du bâti qui tende à favoriser les espaces en pleine-terre (limitation des zones imperméables, pour favoriser l'infiltration dans la terre et recharger les nappes phréatiques, développer l'implantation de végétaux locaux économes en eau et source de fraîcheur).

- Pour ce faire, un paysagiste sera associé aux études en amont.
- Les aires engazonnées seront alimentées par un branchement spécifique en eau non alimentaire (développement de systèmes de réutilisation des eaux pluviales).
- L'arrosage sera plutôt automatique sur les petites parcelles de pelouse.
- Les transparences de clôtures en bordure de l'espace public seront privilégiées, valorisant ainsi la qualité des cheminements piétons.
- Des espaces collectifs socialisés seront créés au pied des immeubles pour permettre le lien social et la ré-humanisation (espace barbecue, potager, verger, légumerie, etc...).

En matière de mobilier urbain :

Il sera implanté des corbeilles à proximité des accès, l'éclairage sera déterminé en fonction des ambiances recherchées en différenciant les espaces principaux et ceux moins fréquentés.

Dans chaque quartier des points d'eau potable destinés à l'accès public, gratuits et non discriminatoires seront installés et entretenus avec possibilité de mise hors gel.

L'hygiène publique :

Elle sera garantie par l'installation et l'entretien de toilettes publiques gratuites par quartier accessibles à toute personne (cela peut être assuré par l'accès 24H/24H à une partie d'un édifice public : salle de sport, etc...)

L'art dans la ville :

Dans chaque programme, il sera envisagé d'intégrer une œuvre d'art d'artistes locaux dans ou à proximité du programme. Il sera défini par concours en liaison avec la collectivité et l'opérateur (locatif ou accession, bureau, commerces) en concertation avec les futurs riverains et visible de l'espace public.

Cette œuvre devra être livrée en même temps que le programme.

4) Faciliter l'acquisition des logements par des habitants et des salariés du territoire :

La commune et la CDA de La Rochelle agissent de façon continue pour faciliter l'acquisition, par les rochelais et les salariés qui y travaillent, des logements réalisés sur son territoire.

A cette fin, il est effectué des courriers, courriels, etc...:

- par les services de La Rochelle et de la CDA auprès des entreprises du territoire ayant manifesté des besoins de logements pour leurs personnels ;
- par les promoteurs auprès des autres entreprises du territoire de plus de 50 salariés (adresses des entreprises fournies par les services de la CDA de la Rochelle) ;
- mise en ligne de l'information sur les sites internet dédiés de la CDA de La Rochelle et diffusion de l'information par newsletter aux entreprises du territoire et partenaires sociaux ;
- une participation à des initiatives/manifestations communales ou communautaires le cas échéant en direction des habitants et/ou salariés du territoire y compris utilisation des supports locaux de communication (insertion d'encarts dans les journaux municipaux, sur les sites internet des villes, etc...).

5) Les conditions de commercialisation du projet :

La commune et la CDA de La Rochelle agissent de façon continue contre le renchérissement foncier sur son territoire.

Dans ce cadre, la société signataire de la présente charte se conformera au dispositif d'encadrement mis au point avec la ville et la CDA :

- Sur la base d'une connaissance fine des prix du marché par quartier, obtenue notamment par le croisement des études effectuées d'une part par les opérateurs du logement (promoteurs, bailleurs, agences immobilières, notaires...) et d'autre part, par les services de la ville, les prix de sortie des opérations en accession à la propriété seront diminués de 10 % (voir cartographie en annexe) ;
- De plus, une diminution supplémentaire de 15 % sera pratiquée pour les acquéreurs primo accédant, dont le nombre sera défini en amont par la collectivité et l'opérateur lors de chaque programme en fonction de l'équilibre économique de l'opération.
- Une priorisation exclusive se fera auprès des habitants et des salariés primo-accédant, résidents de la ville et de la CDA pendant deux mois minimum selon des modalités à déterminer avec chaque opérateur.
- Au moment de la commercialisation, l'acte de vente, engageant l'acquéreur, comportera des clauses anti spéculatives ou pacte de préférence qui visent à encadrer toutes mutations à titre onéreux que l'acquéreur envisagerait de réaliser dans un délai de neuf ans à compter de la signature de l'acte authentique de vente.

Les promoteurs privilégieront les « propriétaires occupants » dans l'objectif d'atteindre au moins 80 % des logements vendus dans chaque programme. Il sera demandé aux investisseurs de s'aligner sur les montants des loyers encadrés.

La société signataire de la présente convention s'engage à fournir à la ville, la réalité des prix de vente de chacun des logements et les éléments d'information d'ordre sociologique concernant les acquéreurs et notamment les occupants, en conservant les conditions d'anonymat requises par la loi (on évitera à cet égard, de désigner les lots auxquels les dites informations se rapportent) et de préciser notamment : *grille des prix par logements et par niveaux ; le lieu de résidence antérieur de la famille ; la taille de la famille ; le nombre des enfants et année de naissance ; la catégorie socioprofessionnelle des adultes habitant le logement ; le statut des acquéreurs (investisseurs, résidence principale, ...) ; les âges des adultes habitant le logement ; et si possible leur lieu de travail.*

La Ville et la CDA s'engagent dans une démarche partenariale à réviser l'ensemble des clauses de la charte tous les deux ans.

- Pour la ville de **La Rochelle**,
- Son **Maire**
- ou son **Représentant par Délégation**,
M.

Pour la **Société**
Son **Directeur Général**,

M.

- Pour la **CDA**, de **LA ROCHELLE**
- Son **Maire**
- ou son **Représentant par Délégation**,

Pour la **Société**
Son **Directeur Général**,

M.

M.

Pièce jointe N° 2

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 :

- *Paragraphe 3 : Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions*

Article R151-43

Afin de contribuer à la qualité du cadre de vie, assurer un équilibre entre les espaces construits et les espaces libres et répondre aux enjeux environnementaux, le règlement peut :

- 1° Imposer, en application de l'article L. 151-22, que les surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables d'un projet représentent une proportion minimale de l'unité foncière. Il précise les types d'espaces, construits ou non, qui peuvent entrer dans le décompte de cette surface minimale en leur affectant un coefficient qui en exprime la valeur pour l'écosystème par référence à celle d'un espace équivalent de pleine terre ;*
- 2° Imposer des obligations en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations, d'aires de jeux et de loisir ;*
- 3° Fixer, en application du 3° de l'article L. 151-41 les emplacements réservés aux espaces verts ainsi qu'aux espaces nécessaires aux continuités écologiques, en précisant leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires ;*
- 4° Délimiter les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et définir des règles nécessaires à leur maintien ou à leur remise en état ;*
- 5° Identifier, localiser les éléments de paysage et délimiter les sites et secteurs à protéger au titre de l'article L. 151-23 pour lesquels les travaux non soumis à un permis de construire sont précédés d'une déclaration préalable et dont la démolition est subordonnée à la délivrance d'un permis de démolir, et définir, s'il y a lieu, les prescriptions nécessaires pour leur préservation ;*
- 6° Délimiter dans les documents graphiques les terrains et espaces inconstructibles en zone urbaine en application du second alinéa de l'article L. 151-23 ;*
- 7° Imposer les installations nécessaires à la gestion des eaux pluviales et du ruissellement ;*
- 8° Imposer pour les clôtures des caractéristiques permettant de préserver ou remettre en état les continuités écologiques ou de faciliter l'écoulement des eaux.*