



**SCHÉMA DE
DÉVELOPPEMENT
URBAIN
DURABLE**

2025



Préambule / Rapport	5
I. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET OBJECTIFS	13
Axe n°1 : Faire de l'armature urbaine un moteur de l'attractivité des villes insulaires	14
• Orientation 1.1 : Conforter les centres urbains existants	17
• Orientation 1.2 : Structurer les centralités secondaires	18
• Orientation 1.3 : Concilier attractivité pérenne et saisonnière	19
Axe n°2 : Permettre aux pôles urbains de répondre aux enjeux, sociaux et sociétaux, du logement en Corse	20
• Orientation 2.1 : Lutter contre la spéculation foncière et immobilière	24
• Orientation 2.2 : Améliorer l'offre de logements en résidence principale	25
• Orientation 2.3 : Réduire les inégalités d'accès au logement	26
• Orientation 2.4 : Améliorer l'offre sociale	27
Axe n°3 : Inscrire les espaces périurbains au cœur du développement territorial	28
• Orientation n°3.1 : Maîtriser le développement des espaces périurbains	33
• Orientation n°3.2 : Créer une identité périurbaine	34
• Orientation n°3.3 : Faire de ces espaces des pôles d'équilibre	35
Axe n°4 : Coordonner la stratégie urbaine et l'offre de mobilité	36
• Orientation n°4.1 : Garantir à tous l'accès aux mobilités du quotidien	41
• Orientation n°4.2 : Connecter les territoires urbains	42
• Orientation n°4.3 : Organiser une gouvernance partagée entre les acteurs de la mobilité	43
Axe n°5 : Faire des pôles urbains insulaires un modèle de développement vertueux	44
• Orientation n°5.1 : Rendre les villes résilientes à l'égard des changements climatiques et sociétaux	47
• Orientation n°5.2 : Repenser le modèle de développement urbain pour concilier cadre de vie, usages et durabilité des aménagements	49
II. ANNEXES	51
Annexe 1 : Délibération n°22/078 de l'Assemblée de Corse approuvant le rapport relatif à la reconnaissance du fait urbain insulaire dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse	52
Annexe 2 : Comptes-rendus des ateliers	79
Annexe 3 : Logigramme (tableau synthétique du SDUD)	125



Le Schéma de Développement Urbain Durable de la Corse : une approche nouvelle et territorialisée des politiques urbaines

Dans un contexte sans précédent, marqué à la fois par : (i) le processus portant sur l'évolution institutionnelle de la Corse avec le Gouvernement ; (ii) l'évolution prochaine du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC) et ; (iii) l'objectif ZAN (zéro artificialisation nette en 2050), il est nécessaire d'interroger la question du développement de l'île à travers notamment l'aménagement des zones urbaines.

Aussi, le Conseil Exécutif a souhaité élaborer un premier Schéma de Développement Urbain Durable (SDUD) pour l'ensemble des territoires urbains insulaires. Ce schéma a vocation :

- à fournir un cadre cohérent aux interventions financières de la Collectivité de Corse ;
- à sortir de la logique de l'urgence des dispositifs financiers de la Politique de la ville ;
- à assoir un cadre spécifique et adapté aux réalités locales.

Le SDUD apparaît dès lors comme un document clé, indispensable pour territorialiser les politiques publiques de la CdC et renforcer la cohérence des interventions financières de la CdC, de ses agences et offices. Cela s'avère d'autant plus essentiel que la prise en compte du fait urbain mobilise d'ores et déjà des volumes budgétaires importants.

Ce document stratégique, se veut comme le pendant, au bénéfice des territoires urbains, des dispositifs mis en place par la CdC en faveur de l'intérieur et de la montagne, à travers le Schéma d'Aménagement, de Développement et de Protection du Massif de Corse (SADPM). Ces deux schémas sont des outils essentiels pour mieux accompagner les communes et intercommunalités dans la mise en œuvre de leur projet de territoire, en favorisant l'équité entre les pôles urbains, périurbains et les villages.

A l'instar du PADDUC, il a enfin vocation à répondre aux grands défis du XXI^{ème} siècle auxquels est confrontée la Corse : changement climatique, crise du logement, sobriété foncière.

A travers ces différentes ambitions, le Conseil Exécutif réaffirme également sa volonté de voir l'échelon communal s'administrer librement, au travers du strict respect des compétences du bloc communal et de la mise en œuvre des stratégies de développement propres à chaque territoire.

I. L'urbanisation croissante du territoire insulaire

Aujourd'hui, selon les derniers chiffres INSEE, 86% de la population Corse vit dans l'aire d'attraction d'une ville et l'ensemble des pôles urbains insulaires concentrent 44% des habitants de l'île.

Les aires d'attraction des agglomérations ajacciennes et bastiaises, abritent à elles seules 223 000 personnes. D'autres territoires connaissent également une forte évolution de leur urbanisation ; c'est par exemple le cas de Corti, Portivechju, Bunifaziu, Calvi, l'Isula, Pruprà, Biguglia, Lucciana, San Fiurengu ou encore U Borgu.

Le basculement de ces communes proches s'explique, entre autres, par la résidentialisation galopante à laquelle elles ont dû répondre. Cette dernière résulte notamment de la dynamique démographique très favorable, observée à l'échelle territoriale, portée par le solde migratoire, dont les pôles urbains insulaires sont les principaux bénéficiaires.

Sur la période 2010-2021 notamment, ils affichaient une croissance annuelle moyenne de +1,1%, soit 2420 habitants supplémentaires par an. Or, cette évolution démographique est près de trois fois supérieure à celle observée en France. Elle a eu pour conséquence de transformer la structure même du territoire insulaire, notamment au regard des équilibres sociaux, territoriaux et culturels, mais surtout fonciers et urbanistiques qui le constituent.

Si les villes ont toujours bénéficié d'une attractivité importante, celle-ci s'est vue renforcée de façon notable au cours des dernières décennies, comme en témoigne l'accélération de l'urbanisation autour des villes et leur extension de plus en plus loin des centres. En effet, sur la dernière décennie, les territoires urbains insulaires ont représenté 42,3% de la consommation foncière à l'échelle territoriale, soit 1028 ha environ, dont près de 340 ha sur le périmètre de la CAB et de la CAPA.

Force est de constater que cet étalement urbain s'est réalisé avant tout au profit du logement, particulièrement de l'habitat individuel. Celui-ci s'est développé davantage que le travail et les services, accentuant ainsi les charges de centralités sur les villes qui concentrent le plus d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et culturelles que les espaces urbains périphériques.

En effet, les villes regroupent, selon l'INSEE, 58 % des emplois de l'île. À l'inverse, les couronnes périurbaines, à vocation davantage résidentielle, offrent moins d'emplois qu'elles n'abritent d'actifs (seulement 68 emplois pour 100 actifs résidents). Ce déséquilibre se traduit alors par des trajets domicile-travail plus fréquents entre la zone de résidence et celle de l'activité. De plus, ce développement quasi monofonctionnel des territoires périurbains a fortement accentué les disparités spatiales et sociales au sein des agglomérations et a entraîné une paupérisation de certains centres-villes.

Par ailleurs, les villes Corses sont aussi confrontées à une multitude de difficultés liées aux questions de saisonnalité touristique, de mobilité intra et inter urbaine, de tension immobilière et foncière, d'accès au logement, d'augmentation des inégalités économiques et sociales, ou encore d'adaptation au changement climatique.

Aussi, l'évolution du fait urbain ces dernières décennies a non seulement contribué à transformer l'organisation spatiale des villes insulaires, mais aussi à appréhender les politiques publiques relatives au développement urbain sous divers prismes : économique, environnemental, social voire sociétal.

II. Les outils réglementaires et le soutien de la CdC aux politiques urbaines

Pour répondre aux difficultés générales des villes, l'Etat a créé au début des années 1980 la politique de la ville. Celle-ci va se matérialiser au travers de dispositifs contractuels tels que : les Contrats de Plan Etat-Région (CPER), les Dotations de Solidarité Urbaine, le Pacte de relance, la création de Zones Urbaines Sensibles (ZUS) ; ou encore le Contrat de ville, institutionnalisé dans les années 1990.

Elle va, par la suite, évoluer avec d'autres lois et la création de l'Agence Nationale du Renouveau Urbain (ANRU), permettant ainsi la réalisation d'opérations de grandes envergures. En outre, depuis 2018, le plan national Action Cœur de Ville (ACV) et le dispositif de Revitalisation des Territoires (ORT) complètent ces politiques interventionnistes, dans le but de prioriser l'amélioration du cadre de vie des populations vulnérables.

Ainsi, depuis quarante ans, l'Etat est le seul prescripteur de la politique urbaine. Jusqu'à présent, le soutien de la Collectivité de Corse aux actions menées par les villes s'est principalement axé sur les règles définies par l'Etat, sans véritable prise en compte des spécificités locales en matière d'aménagement urbain.

Depuis le premier CPER en 1984, la CdC soutient financièrement - aux côtés de l'Etat, des ex-Départements (CD) et des collectivités locales - la réalisation de projets urbains, sans pour autant qu'elle puisse participer en amont à la définition des principales orientations. Ainsi, les villes de Bastia, Ajaccio et plus récemment Portivechju ont bénéficié de 5 M€ dans le cadre du CPER 2015-2020, de 25 M€ (CdC et ex-CD) pour le Programme de Rénovation Urbain, et de plus de 19 M€ dans le cadre du PNRU à Portivechju et Bastia.





Dans le cadre du règlement d'aides aux communes, intercommunalités et territoires « Territorii, pieve à paesi vivi », c'est plus de 41 M€ qui ont été affectés depuis 2020 aux territoires de la CAB et de la CAPA et de leurs communes membres, ainsi qu'à la ville de Portivechju. Parmi les dispositifs mobilisant des fonds propres de la CdC, peuvent être cités :

- la Dotation Quinquennale : les trois principales communes d'Aiacciu, Bastia et Portivechju ont bénéficié respectivement d'un soutien de 7,6 M€, 3,9 M€ et 2,2 M€.
- le Fonds de Territorialisation qui est intervenu en soutien des territoires urbains à hauteur de 4,9 M€ depuis 2020.

La « Charte Urbaine » a également permis de soutenir massivement les agglomérations bastiaise et ajaccienne, ainsi que la commune de Portivechju, sur la période 2020/2024 (7,7 M€ de crédits).

Plus généralement, les communes d'Aiacciu, Bastia et Portivechju ont bénéficié respectivement d'un soutien au titre de ce règlement d'aides, tous dispositifs confondus, de 10,5 M€, 8,9 M€ et 7M€.

Par ailleurs, les territoires urbains ont également été subventionnés par les fonds européens FEDER, notamment à travers la mise en œuvre du programme des Investissements Territoriaux Intégrés (ITI) sur la période 2014/2020 : 14 M€ qui ont bénéficié à aux territoires de la CAPA (4,8 M€), de la CAB (7,5 M€) et de Portivechju-Bunifaziu (1,7M€).

Cette forte contribution de la CdC justifie à elle seule l'adoption d'un schéma à destination des aires urbaines et à travers celui-ci, la mise en œuvre d'une stratégie d'intervention de la CdC à destination des territoires urbains de l'île, y compris lors des grandes opérations relevant des programmes contractualisés.

III. La reconnaissance du fait urbain insulaire

Les outils législatifs, réglementaires et financiers (évoqués dans la partie précédente) ont conféré à la politique de la ville un caractère plus administratif que stratégique. Ils ont, en quelque sorte, contribué à en faire une politique d'exception, ciblée sur certains quartiers. En effet, le principe du zonage, consacré par le législateur, a considérablement limité la prise en compte globale des problématiques rencontrées par les territoires urbains.

En effet, la forte croissance démographique dans le périurbain, l'attractivité saisonnière liée au tourisme, le renforcement de la spéculation foncière et immobilière, les inégalités économiques et sociales impactent fortement le pilotage et la mise en œuvre des politiques publiques au sein des agglomérations.

Par ailleurs, le développement rapide de zones commerciales périphériques (autour desquelles s'agrègent bureaux, logements et activités de loisirs) a entraîné une désertification des centre villes, lesquels connaissent également une forte vacance commerciale préjudiciable à leur attractivité économique. Le bassin d'Aiacciu illustre ce phénomène récent sur lequel il convient de s'interroger.

A cela s'ajoute, une faible diversité de transports en commun (lignes urbaines ou interurbaines) et une insuffisance de voies de circulations douces qui accentuent les problèmes de mobilités dans les déplacements pendulaires, générant ainsi une dépendance à l'automobile.

Enfin, les zones aéroportuaires et maritimes, cœur économique et lieux d'attractivités de la vie urbaine, sont aussi des sources de nuisances pour les habitants : engorgement de la circulation, pollution atmosphérique, bruit. etc.

Ainsi, les villes corses présentent une spécificité certaine qu'il convient de prendre en considération par des orientations et des choix politiques adaptés aux enjeux. Dans ce contexte, l'Assemblée de Corse a approuvé en Juin 2022 le rapport relatif à la reconnaissance du fait urbain insulaire, autorisant le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer la concertation nécessaire à l'élaboration du schéma de développement urbain durable (SDUD).

IV. Méthodologie relative à l'élaboration du SDUD

L'identification et la définition des territoires urbains insulaires étaient un préalable indispensable à l'élaboration du SDUD.

Dès 2015, et afin de répondre au défi du rééquilibrage territorial, le PADDUC posait les principes d'une armature urbaine à l'échelle insulaire, confortant un maillage efficient en infrastructures, équipements et services.

Aussi, à partir de cette dernière, ainsi que de critères issus de la loi littoral et de données socio-économiques et géographiques, le SDUD propose de structurer le développement urbain autour des quatre catégories de polarités :

- **Territoires urbains structurants à l'échelle territoriale :** CAB / CAPA / Communes membres / Corti / Portivechju
- **Territoires urbains structurants à l'échelle infra-territoriale :** Bunifaziu / Calvi / L'isula Rossa / Prupia
- **Territoires urbains en devenir :** Biguglia / Lucciana / San Fiorenzu / U Borgu
- **Territoires d'objectifs urbains :** A Ghisunaccia / A Penta di Casinca / Grussetu è Prugna / I Prunelli di Fiumo'Orbu / Sartè / Vicu

Le critériologie utilisée a été validé par l'Assemblée de Corse dans sa délibération du 3 juin 2022 (cf. annexe n°2 de la délibération précitée).

Par ailleurs, l'élaboration du présent schéma s'est appuyée sur une large concertation (annexe n°3 de la délibération sus-visée) avec les territoires concernés afin de confronter les points de vue, de partager les retours d'expériences et de s'adapter aux réalités de terrain. Elle s'est déclinée autour de 4 grandes étapes :

- 1 séminaire de lancement le 19 juillet 2022 à Corti ;
- 1 diagnostic territorial établi grâce à l'organisation de 56 réunions bilatérales entre septembre 2022 et mars 2023 ;
- 5 ateliers thématiques organisés entre septembre 2022 et mars 2023 ;
- 1 séminaire de restitution final le 17 novembre 2023 à Corti.

L'ensemble cette phase préparatoire a mobilisé 32 communes, 9 EPCI et 1 PETR. Ont également participé de façon active à la démarche : l'ensemble des directions opérationnelles, agences et offices de la CdC ; les services de l'Etat (DREAL, DDT, Banque des Territoires etc.) ; des bureaux d'études en urbanisme et aménagement du territoire ; une société publique locale d'aménagement (SPL) ; ainsi que le Conseil de l'Ordre des architectes de Corse.



V. Contenu et périmètre d'intervention du SDUD

En croisant à la fois les enjeux de la CdC et ceux des territoires concernés, proportionnellement à leurs besoins et à leurs niveaux de développement, il a été défini une stratégie commune de développement urbain.

Cette stratégie s'articule autour de cinq axes d'intervention :

- **L'axe 1 « Faire de l'armature urbaine un moteur de l'attractivité des villes insulaires »** est dédié à la question de l'attractivité économique des pôles urbains, à la dynamique de quartiers, et à la saisonnalité. Il devra permettre la réalisation d'actions visant à renforcer l'armature urbaine insulaire, de sorte qu'elle devienne un véritable moteur de l'attractivité de ces espaces.
- **L'axe 2 « Permettre aux pôles urbains de répondre aux enjeux, sociaux et sociétaux, du logement en Corse »** est consacré à la mise en œuvre d'opérations qui permettront de garantir à tous l'accès au logement et à des parcours résidentiels adaptés.
- **L'axe 3 « Inscrire les espaces périurbains au cœur du développement territorial »** a pour ambition de parvenir à équilibrer et maîtriser le développement des zones périurbaines, au cœur d'un bassin de vie cohérent.
- **L'axe 4 « Coordonner la stratégie urbaine et l'offre de mobilité »** a pour but de participer à la mise en œuvre des objectifs du Schéma Régional des Infrastructures et services de transport (SRIT) en favorisant les projets structurants qui contribueront à faire de la mobilité, pour tous les citoyens, un gage de connexion entre les territoires.
- **L'axe 5 « Faire des pôles urbains insulaires un modèle de développement vertueux »** aborde la thématique de la résilience des villes et de leur capacité d'adaptation face au changement climatique et sociétaux.

Ces cinq axes sont déclinés en 15 orientations stratégiques et 38 objectifs opérationnels dont le détail est développé dans le corps du document.

Par ailleurs, s'agissant du périmètre d'intervention du schéma, seules les trois premières catégories de territoires urbains précitées seront concernées par le futur règlement d'aides afférent au schéma : la CAB et la CAPA ainsi que leurs communes membres, Corti, Portivechju, Bunifaziu, Calvi, L'isula Rossa, Prupia, Biguglia, Lucciana, San Fiurenu ; U Borgu.

En effet, il convient de rappeler que la caractérisation en tant que « Territoires d'objectifs urbains » (A Ghisunaccia / A Penta di Casinca / Grussetu è Prugna / I Prunelli di Fiumo'Orbu / Sartè / Vicu) avait pour unique but de permettre à ces territoires de participer à la phase de concertation. Le SDUD étant amené à s'interroger sur l'urbain de demain, il semblait essentiel d'associer ces communes à la démarche. L'objectif était de prendre, d'ores et déjà, en compte leurs problématiques, sans pour autant leur appliquer le cadre réglementaire qui découlera du schéma.

Conclusion



L'année 2025 sera donc une année charnière pour la CdC, car elle sera marquée à la fois par la révision des règlements d'aides à destination du bloc communal et par la poursuite de la territorialisation des politiques publiques qu'elle porte, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Malgré un contexte budgétaire contraint, des appels à projets (AAP) thématiques destinés aux territoires urbains pourraient être proposés dès le deuxième semestre 2025 afin de permettre la mise en œuvre effective du SDUD.

En parallèle, la révision de l'ensemble des règlements d'aides à destination des territoires, qu'il s'agisse de dispositifs généraux (dotation quinquennale, dotation école etc.) ou de dispositifs spécifiques (comité de massif, logement, rénovation énergétique, eau, etc.), sera menée durant l'année 2025 pour une entrée en vigueur dès le début de l'année 2026.

La déclinaison opérationnelle de ce premier SDUD permettra donc aux territoires urbains d'avoir une meilleure visibilité sur les outils et dispositifs proposés par les services de la CdC, des agences et offices, et garantir également une optimisation et une rationalisation de leurs interventions respectives.

Enfin, il s'agira de poursuivre et de renforcer le dialogue permanent entre les communes et la CdC dans une logique de co-construction ; comme cela a déjà été engagé dans le cadre de la rédaction du SDUD ou encore lors de l'élaboration des grands projets d'aménagements tels que le réaménagement du quartier Gare-Fangu à Bastia, le projet de requalification de l'entrée de ville d'Aiacciu, l'Opération de Revitalisation du Territoire de Corti, etc.

En conséquence, il est proposé à l'Assemblée de Corse d'adopter le Schéma de Développement Urbain Durable (SDUD) Corse pour la période 2025-2030.

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

AXE 1

Faire de l'armature urbaine un moteur de l'attractivité des villes insulaires

Orientation 1.1

Conforter les centres urbains existants

Objectif 1.1.1

En redynamisant les centres-villes

Objectif 1.1.2

En favorisant un cadre de vie dynamique et apaisé

Objectif 1.1.3

En améliorant l'accessibilité des centres-villes

Orientation 1.2

Structurer les centralités secondaires

Objectif 1.2.1

En créant les conditions nécessaires à la mise en place d'une vie de quartier

Objectif 1.2.2

En organisant la complémentarité fonctionnelle entre les territoires

Objectif 1.2.3

En créant un réseau de centralités urbaines

Orientation 1.3

Concilier attractivité pérenne et saisonnière

Objectif 1.3.1

En faisant de l'attractivité saisonnière un atout de développement au service d'une vie à l'année

Objectif 1.3.2

En s'appuyant sur l'identité des villes insulaires

Objectif 1.3.3

En repensant l'aménagement urbain pour tenir compte des affluences saisonnières

AXE 2

Permettre aux pôles urbains de répondre aux enjeux, sociaux et sociétaux, du logement en Corse

Orientation 2.1

Lutter contre la spéculation foncière et immobilière

Objectif 2.1.1

En faisant des documents d'urbanisme locaux de véritables outils de lutte contre le phénomène spéculatif

Objectif 2.1.2

En luttant contre le phénomène de vacance des logements

Objectif 2.1.3

En créant les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'opérations portées par la puissance publique

Orientation 2.2

Améliorer l'offre de logements en résidence principale

Objectif 2.2.1

En participant au rééquilibrage du parc de logements grâce à une valorisation du patrimoine foncier et bâti public

Objectif 2.2.2

En donnant la priorité aux logements permanents pour l'attribution des aides financières pour la construction ou la rénovation de logements

Orientation 2.3

Réduire les inégalités d'accès au logement

Objectif 2.3.1

En adaptant l'habitat aux nouveaux modes de vie

Objectif 2.3.2

En répondant aux défis de l'évolution démographique et sociétale

Objectif 2.3.3

En permettant aux ménages d'accéder à un logement et de réaliser des parcours résidentiels conformes à leurs attentes

Orientation 2.4

Améliorer l'offre sociale

Objectif 2.4.1

En accompagnant le parc privé en dehors du périmètre des OPAH

Objectif 2.4.2

En encourageant le recours à des dispositifs en faveur de la mixité sociale

Objectif 2.4.3

En rénovant le parc privé et public existant

AXE 3

Inscrire les espaces périurbains au cœur du développement territorial

Orientation 3.1

Maîtriser le développement des espaces périurbains

Objectif 3.1.1

En valorisant des formes urbaines moins consommatrices d'espace

Objectif 3.1.2

En accompagnant l'aménagement des nouveaux secteurs à enjeux

Objectif 3.1.3

En aidant à la transformation des zones commerciales/artisanales périphériques

Orientation 3.2

Créer une identité périurbaine

Objectif 3.2.1

En encourageant les démarches de planification urbaines et le recours à l'urbanisme de projet

Objectif 3.2.2

En améliorant la qualité architecturale et l'insertion paysagère de ces espaces

Orientation 3.3

Faire de ces espaces des pôles d'équilibre

Objectif 3.3.1

En recréant l'espace du commun

Objectif 3.3.2

En renforçant la mixité fonctionnelle

AXE 4

Coordonner la stratégie urbaine et l'offre de mobilité

Orientation 4.1

Garantir à tous l'accès aux mobilités du quotidien

Objectif 4.1.1

En développant l'intermodalité et les mobilités nouvelles

Objectif 4.1.2

En veillant à faciliter l'accès à l'offre de transport

Orientation 4.2

Connecter les territoires urbains

Objectif 4.2.1

En modernisant les infrastructures et les modes de transport

Objectif 4.2.2

En adaptant les solutions de mobilité aux spécificités des territoires

Orientation 4.3

Organiser une gouvernance partagée entre les acteurs de la mobilité

Objectif 4.3.1

En développant la coopération entre les territoires et entre les acteurs de la mobilité

Objectif 4.3.2

En encourageant une gouvernance innovante en matière de mobilité

AXE 5

Faire des pôles urbains insulaires un modèle de développement vertueux

Orientation 5.1

Rendre les villes résilientes à l'égard des changements climatiques et sociétaux

Objectif 5.1.1

En généralisant les démarches d'aménagement durable

Objectif 5.1.2

En développant les énergies renouvelables et en favorisant l'utilisation de ressources locales dans la mise en œuvre des projets

Orientation 5.2

Repenser le modèle de développement urbain pour concilier cadre de vie, usages et durabilité des aménagements

Objectif 5.2.1

En déployant des opérations d'aménagement publiques exemplaires

Objectif 5.2.2

En valorisant le patrimoine bâti existant et le foncier à l'intérieur du tissu urbain

Objectif 5.2.3

En soutenant la rénovation et l'amélioration énergétique des bâtiments



ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET OBJECTIFS

5 AXES

15 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

39 OBJECTIFS OPÉRATIONNELS



Axe n°1

**Faire de l'armature urbaine
un moteur de l'attractivité
des villes insulaires**

UNE ARMATURE URBAINE ÉQUILBRÉE GRÂCE À UNE COMPLÉMENTARITÉ DES FONCTIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES VILLES DE L'ÎLE.

La notion d'**attractivité** constitue le **fil rouge** du premier axe du schéma de développement urbain durable (SDUD), car elle renvoie aux **dimensions** proprement **urbaines, sociales, culturelles et politiques des villes**. En effet, si elles peuvent être associées à une fonction de production, elles sont aussi un **support d'identité** et un lieu offrant bien-être et qualité de vie aux habitants. Cette dernière est devenue un enjeu majeur, en termes d'attractivité, au regard de la propension à la mobilité des ménages, qui recherchent de plus en plus le meilleur compromis entre opportunités professionnelles et qualité de vie. En effet, la situation géographique, le climat, le cadre de vie, l'offre urbaine (qualité des espaces publics et des équipements, services aux particuliers, commerces, etc.), la sécurité, l'offre scolaire et universitaire deviennent des éléments de plus en plus décisifs dans les choix de localisation résidentielle.

S'agissant des **villes corses**, elles constituent indéniablement des **territoires attractifs**, comme en témoignent la dynamique démographique et la dynamique de construction dont elles bénéficient depuis plusieurs décennies. Toutefois, il n'en demeure pas moins qu'elles sont en même temps confrontées à d'importantes **difficultés, renforcées par le phénomène de saisonnalité touristique**, telles que : la **muséification** des centres historiques ; la **vacance** des logements et commerces ; l'augmentation significative des **prix du foncier et de l'immobilier** ; des problématiques de **stationnement** ; ou encore diverses **nuisances** qui impactent la qualité de vie des habitants et usagers de ces espaces.

L'**enjeu** pour les territoires urbains n'est donc plus seulement d'afficher une dynamique démographique positive, mais que celle-ci s'inscrive dans un **contexte de développement où la qualité de l'offre urbaine permette d'attirer et de stabiliser ménages et entreprises durablement**.

Cette **ambition** se veut à la fois **qualitative et différentielle**. Elle incarne ainsi la volonté de **s'appuyer sur le potentiel de chaque territoire**, en proposant de faire fonctionner les différences territoriales dans une **perspective de complémentarité et de réciprocité**. Pour ce faire, il est indispensable **d'accompagner les territoires vers leurs propres modèles de développement**, tous ne remplissant évidemment pas les mêmes fonctions et ne répondant pas aux mêmes besoins.

Axe n°1

FAIRE DE L'ARMATURE URBAINE UN MOTEUR DE L'ATTRACTIVITÉ DES VILLES INSULAIRES

Pour relever les défis de l'attractivité des territoires urbains, le Schéma de Développement Urbain Durable propose 3 grandes orientations déclinées en 9 objectifs opérationnels :

Orientation 1.1

Conforter les centres urbains existants

Objectif 1.1.1

En redynamisant les centres-villes

Objectif 1.1.2

En favorisant un cadre de vie dynamique et apaisé

Objectif 1.1.3

En améliorant l'accessibilité des centres-villes

Orientation 1.2

Structurer les centralités secondaires

Objectif 1.2.1

En créant les conditions nécessaires à la mise en place d'une vie de quartier

Objectif 1.2.2

En organisant la complémentarité fonctionnelle entre les territoires

Objectif 1.2.3

En créant un réseau de centralités urbaines

Orientation 1.3

Concilier attractivité pérenne et saisonnière

Objectif 1.3.1

En faisant de l'attractivité saisonnière un atout de développement au service d'une vie à l'année

Objectif 1.3.2

En s'appuyant sur l'identité des villes insulaires

Objectif 1.3.3

En repensant l'aménagement urbain pour tenir compte des affluences saisonnières

Orientation 1.1

CONFORTER LES CENTRES URBAINS EXISTANTS

- ▶ Maintenir et renforcer à la fois les **fonctions de centralité** existantes et l'influence de ces centres-villes sur la vie culturelle, sociale et économique à l'échelle insulaire.
- ▶ **Améliorer l'offre de logements** dans les centres urbains afin qu'elle réponde aux besoins des habitants permanents.
- ▶ Favoriser la **préservation des commerces en centre-ville** et limiter les possibilités d'implantation d'un commerce en périphérie.

Objectif 1.1.1

En redynamisant les centres-villes

- Optimisation de l'offre commerciale grâce à des opérations participant à la lutte contre la vacance commerciale, à la diversification économique et au maintien des emplois en centre-ville.
- Maintien des habitants grâce à la mobilisation des friches urbaines pour la réalisation de projets d'ensemble (habitat/commerces/services).

Objectif 1.1.2

En favorisant un cadre de vie apaisé et dynamique

- Amélioration de la qualité des espaces publics et structuration du maillage urbain.
- Soutien à la création d'équipements et/ou d'aménagement publics qui facilitent la mise en place d'animations ponctuelles ou régulières renforçant ainsi l'attractivité des centres-villes.
- Prise en compte de la santé publique dans le cadre de la planification locale et de l'aménagement opérationnel (environnement sonore, pollution atmosphérique, prise en compte des sites pollués etc.) notamment en développant les études d'impact en santé.
- Renforcement de l'attrait des centres-villes grâce à des aménagements destinés à améliorer le cadre de vie, (équipements et services publics à destinés aux familles, aux jeunes ménages mais également aux seniors).

Objectif 1.1.3

En améliorant "l'accessibilité" des centres-villes

- Organisation des capacités de stationnement à l'intérieur et à l'extérieur des centres-villes.
- Optimisation de la gestion des déplacements dans les centres-urbains grâce à l'aménagement de voies douces, la facilitation de la déambulation piétonne ou encore l'amélioration de l'offre de transports en commun.
- Prise en compte des besoins spécifiques de différentes catégories de résidents ou usagers (personnes handicapées et/ou en perte d'autonomie ; familles etc.)

Orientation 1.2

STRUCTURER LES CENTRALITÉS SECONDAIRES

- ▶ Reconstruire des **relations de synergie** entre les différents pôles urbains.
- ▶ Mener une réflexion globale autour de la **mutualisation des moyens et des infrastructures**, afin de parvenir à une répartition harmonieuse de l'offre et répondre ainsi aux besoins des administrés à une échelle plus pertinente.
- ▶ Encourager les collectivités à **penser collectivement le développement urbain**.

Objectif 1.2.1

En créant les conditions nécessaires à la mise en place d'une vie de quartier

- Organisation et facilitation des déplacements pour l'accès aux services du quotidien.
- Structuration du maillage urbain autour d'espaces publics / lieux de rencontres.
- Promotion de la mixité fonctionnelle et sociale dans les opérations d'aménagement.

Objectif 1.2.2

En organisant la complémentarité fonctionnelle entre les territoires

- Relocalisation de services/activités/équipements qui participent à l'attractivité des centres.
- Renforcement de l'équilibre population/emploi en facilitant l'implantation d'activités dans les centralités secondaires.
- Valorisation du foncier / patrimoine immobilier public par l'intermédiaire d'opérations d'aménagement globales.

Objectif 1.2.3

En créant un réseau de centralités urbaines

- Amélioration de l'offre de mobilité entre les espaces périphériques et les centralités existantes pour favoriser les échanges et développer les liens entre les territoires.
- Elaboration de documents stratégiques (SCoT, PLU-I etc.) pour promouvoir un maillage en territoires d'équilibre.
- Intégration dans les missions futures du CRPV la mise en réseau des acteurs du fait urbain en élargissant son périmètre d'intervention et ses compétences.

Orientation 1.3

CONCILIER ATTRACTIVITÉ PÉRENNE ET SAISONNIÈRE

- ▶ **Annualiser l'attractivité touristique** afin de renforcer l'attractivité globale des villes, de sorte qu'elle se répartisse de façon équilibrée dans le temps et permettre que celle-ci ait un **impact positif global sur le territoire**, à différents points de vue, notamment économique, mais aussi s'agissant de l'entretien et du dimensionnement des réseaux publics.
- ▶ **Faire du patrimoine architectural et historique** des centres urbains insulaires **un vecteur d'attractivité** non seulement touristique, mais aussi culturelle à destination des populations locales.

Objectif 1.3.1

En faisant de l'attractivité touristique un atout de développement à l'année

- Soutien aux commerces du quotidien.
- Lutte contre la « musée-ification » des centres historiques en diversifiant les modèles de développement.
- Diversification des usages des bâtiments à forte valeur patrimoniale dans le cadre de leur réhabilitation.

Objectif 1.3.2

En s'appuyant sur l'identité des villes insulaires

- Valorisation des ressources touristiques des territoires : recherche amélioration et/ou d'harmonie architecturale dans les quartiers à forte valeur patrimoniale notamment.
- Mise en place de stratégies de marketing territorial pour stimuler le rayonnement culturel des territoires et créer du lien entre les différents sites.
- Valorisation de nouvelles pratiques touristiques / mutation de certains sites.

Objectif 1.3.3

En organisant la complémentarité fonctionnelle entre les territoires

- Soutien aux études relatives à l'évaluation des capacités d'accueil des territoires.
- Soutien aux démarches de programmations urbaines.
- Prise en compte du surcoût financier lié aux contraintes techniques des travaux de rénovation dans les secteurs à forte valeur patrimoniale.



Axe n°2

Permettre aux pôles urbains de répondre aux enjeux, sociaux et sociétaux, du logement en Corse



TERRITORIALISER LES POLITIQUES DE L'HABITAT ET DU LOGEMENT AFIN DE GARANTIR, À TOUS LES MÉNAGES, L'ACCÈS AU LOGEMENT ET À UN PARCOURS RÉSIDENTIEL ADAPTÉ À LEURS BESOINS DANS LES VILLES INSULAIRES.

Le logement constitue une matière première, bâtie et sociale, de l'espace urbain.

Cette notion s'articule autour de **trois dimensions essentielles** :

- **Sociale** : -on but premier, et principal, est de répondre au besoin fondamental pour toute personne de disposer d'un lieu de vie lui permettant de satisfaire ses besoins vitaux.
- **Economique** : -aujourd'hui le logement est aussi considéré comme un bien marchand, durable et localisé, qui s'inscrit dans une logique de marché. En ce sens, la question de l'implantation des logements est d'autant plus prégnante qu'elle va conditionner les dynamiques foncières et immobilières d'un territoire.
- **Urbaine et sociétale** : l'espace habité est le point d'ancrage des mobilités, de l'emploi, des loisirs, mais aussi des équipements et services. Aussi cette dernière dimension renvoie au fait que le logement est également un outil au service de politiques publiques plus transversales. Dans un contexte marqué par le changement climatique et par le vieillissement de la population notamment, elle incite les pouvoirs publics, à penser, voire repenser, la façon d'habiter le territoire, afin de répondre aux évolutions sociales et sociétales auxquelles il est, ou sera, confronté.

C'est pourquoi, elle est **au cœur des préoccupations de la puissance publique**, depuis près de 40 ans, comme en témoignent les nombreux dispositifs mis en place. Elle est d'autant

plus **prégnante pour les territoires urbains insulaires qui sont soumis à une véritable « crise du logement »** du fait de leur « double » attractivité, pérenne et saisonnière.

En effet, la Corse bénéficie d'une croissance démographique parmi les plus dynamiques de tout le territoire métropolitain, en grande partie grâce à un solde migratoire positif. De plus, les derniers chiffres de l'enquête sur la construction neuve, réalisée par la DREAL Corse, révèlent qu'il s'agit du territoire le plus dynamique de France métropolitaine, s'agissant du nombre de logements autorisés pour l'année 2021, ce qui n'était plus arrivé depuis 2019. Cela reflète le véritable attrait dont bénéficie l'île en raison de sa richesse environnementale et patrimoniale, ainsi que du niveau de qualité de vie qu'elle propose.

Or, en parallèle de cette attractivité indéniable, le diagnostic territorial réalisé dans le cadre du SDUD a mis en lumière le fait que l'offre de logement à l'échelle insulaire demeure insuffisante et inadaptée.

A ce jour, le **parc de logements en Corse est composé à 59,3% de résidences principales** (alors que celles-ci composent environ 80% du parc métropolitain), **37,7% de résidences secondaires** et **3% de logements vacants**. Cette faible vacance atteste du caractère tendu du marché immobilier local. Il est d'ailleurs à noter que, parmi les territoires urbains appartenant au périmètre d'intervention du schéma, **8 communes** affichent un parc de logement composé à **plus de 50%** par des **résidences secondaires et occasionnelles**, ce taux pouvant **dépasser les 70%** pour certaines d'entre elles.

En outre, il est aussi ressorti du travail de diagnostic que **les logements** qui constituent le parc actuel, notamment dans les centres-villes, **ne répondent pas aux besoins des ménages en termes de typologie** (surface, nombre de pièces etc.), **ni de standards de confort** (absence d'ascenseur, de climatisation, de places de stationnement etc.).

Par ailleurs, le **parc de logements locatifs sociaux insulaire (LLS)** est le plus petit de France métropolitaine avec **15 599 unités en 2022**, concentrées **majoritairement sur les territoires** de la **CAB** et de **CAPA**. Il représente **10,3% des résidences principales à l'échelle territoriale**, contre 17,4 % au niveau national, **alors que selon l'INSEE la Corse fait partie des régions les plus touchées par la précarité**.

Enfin, sur les dix dernières années, les prix du foncier et de l'immobilier ont augmenté beaucoup plus rapidement en Corse que sur le reste du territoire métropolitain. En effet, le prix du foncier a augmenté en moyenne 4 fois plus vite et le prix de l'immobilier deux fois plus vite (cf. rapport d'information sur les marchés fonciers et immobiliers de Corse n°2019/E3/241 du 26 juillet 2019). En conséquence, aujourd'hui, il existe des secteurs de l'île où certaines catégories de population se trouvent exclues de l'accès au logement, que ce soit en location ou en accession à la propriété. Les pôles urbains s'avèrent particulièrement concernés par cette problématique. En effet, 17 communes sur les 32 relevant du SDUD ont été identifiées, par le rapport d'information susvisé, comme « non-accessibles » en termes de logements.

Pour répondre à ces problématiques, des dispositifs existent, qu'ils soient portés par l'Etat, la Collectivité de Corse, d'autres collectivités. Ils sont constitués à la fois par des aides à la pierre et à la personne. Toutefois, malgré l'augmentation considérable des moyens alloués au secteur du logement, ces différents dispositifs ne constituent qu'une réponse partielle aux problématiques, accentués par le contexte socio-économique actuel.

L'action de la Collectivité de Corse, en matière de politique du logement :

- Adoption en 2019 du règlement des aides « **Una casa per tutti, una casa per ognunu** ».
- Budget consacré au logement **8M€ investis en 2018** (dont une très large part était destinée à la primo-accession) **à 20M€ investis en 2021** (dont la majorité est dédiée au logement social ou à l'aide aux collectivités).
- Construction ou la rénovation de plus de 500 logements communaux sur la période 2018-2022.

L'intervention de la CdC s'inscrit dans le cadre d'une volonté politique affirmée permettant d'agir sur : la spéculation et la dépossession foncière, l'accès au foncier et au logement, le taux de pauvreté, la fracture territoriale importante entre le littoral et l'intérieur de notre île.

Bilan financier actualisé 2018-2023 du règlement des aides au logement :

- Logements sociaux : 23,07 M€
- Logements communaux : 29,98 M€
- Primo accédants : 18,15 M€
- Aides au OPAH : 3,08 M€

Soit un total de 74,43 M€ sur la période 2018/2023

L'enjeu majeur de cet axe d'intervention du SDUD est donc de créer les conditions nécessaires à l'émergence d'une offre de logements, qui réponde aux besoins de chaque territoire urbain et qui soit satisfaisante tant quantitativement que qualitativement.



Axe n°2

PERMETTRE AUX PÔLES URBAINS DE RÉPONDRE AUX ENJEUX, SOCIAUX ET SOCIÉTAUX, DU LOGEMENT EN CORSE

Pour relever les défis liés à la question du logement dans les territoires urbains insulaires, le Schéma de Développement Urbain Durable propose 4 grandes orientations déclinées en 11 objectifs opérationnels

Orientation 2.1

Lutter contre la spéculation foncière et immobilière

Objectif 2.1.1

En faisant des documents d'urbanisme locaux de véritables outils de lutte contre le phénomène spéculatif

Objectif 2.1.2

En luttant contre le phénomène de vacance des logements

Objectif 2.1.3

En créant les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'opérations portées par la puissance publique

Orientation 2.2

Améliorer l'offre de logement en résidence principale

Objectif 2.2.1

En participant au rééquilibrage du parc de logements grâce à une valorisation du patrimoine foncier et bâti public

Objectif 2.2.2

En donnant la priorité aux logements permanents pour l'attribution des aides financières pour la construction ou la rénovation de logements

Orientation 2.3

Réduire les inégalités d'accès au logement

Objectif 2.3.1

En adaptant l'habitat aux nouveaux modes de vie

Objectif 2.3.2

En répondant aux défis de l'évolution démographique et sociale

Objectif 2.3.3

En permettant aux ménages d'accéder à un logement et de réaliser des parcours résidentiels conformes à leurs attentes

Orientation 2.4

Améliorer l'offre sociale

Objectif 2.4.1

En accompagnant le parc privé en dehors du périmètre des OPAH

Objectif 2.4.2

En encourageant le recours à des dispositifs en faveur de la mixité sociale

Objectif 2.4.3

En rénovant le parc privé et public existant

Orientation 2.1

LUTTER CONTRE LA SPÉCULATION FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE

- ▶ **Développer une stratégie foncière** coordonnée, lisible et efficace pour encadrer l'évolution des prix du marché.
- ▶ Encourager la **mise en place d'un urbanisme négocié** entre les acteurs privés et publics du logement, afin d'influer sur le phénomène spéculatif.

Objectif 2.1.1

En faisant des documents d'urbanisme locaux de véritables outils de lutte contre le phénomène spéculatif

- Mobilisation des dispositifs opérationnels pouvant agir sur la spéculation foncière : dispositions réglementaires (écrites et graphiques) des PLU ; orientations d'aménagement et de programmation ; emplacements réservés etc.
- Incitation des collectivités à instaurer un droit de préemption urbain, notamment dans les quartiers à enjeux.
- Incitation à la mise en place de solutions innovantes en matière d'accession à la propriété : Dissociation des prix du foncier et de l'immobilier grâce à la création de structures tels que les Offices Fonciers Solidaires (OFS).

Objectif 2.1.2

En luttant contre le phénomène de vacance des logements

- Accompagnement des collectivités publiques dans l'identification des logements vacants de plus de deux ans en vue de leur réintégration sur le marché immobilier.
- Mise en place de dispositifs d'aides à la remise sur le marché immobilier de biens confrontés à de la vacance structurelle.
- Soutien aux initiatives publiques en faveur de la résidence principale.
- Renforcement du soutien aux propriétaires privés afin qu'ils s'orientent davantage vers des locations en résidence principale (primes dans le cadre des OPAH, etc...).

Objectif 2.1.3

En créant les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'opérations portées par la puissance publique en faveur du logement

- Création d'un environnement institutionnel permettant la mise en œuvre des outils de lutte contre la spéculation foncière et immobilière, en s'appuyant sur les structures déjà existantes (exemple : Office foncier de Corse) ou en permettant d'en créer de nouvelles (exemple : Société Publique d'Aménagement Territoriale).
- Observation des marchés fonciers et immobiliers pour partager et anticiper les grandes tendances et adapter l'offre aux besoins, et plus généralement, donner à l'ensemble des acteurs une vision plus précise du marché local.
- Programmation d'opérations d'aménagement publiques, destinées à favoriser la production de logements, déclinées opérationnellement au travers des documents d'urbanisme locaux.

Orientation 2.2

AMÉLIORER L'OFFRE DE LOGEMENTS EN RÉSIDENCE PRINCIPALE

- ▶ **Définir**, dans les documents stratégiques (PADDUC, Schéma Territorial de l'Habitat, PLH etc.), **les objectifs de production de logements** les décliner dans les documents d'urbanisme pour garantir la mixité de l'offre en accession et en location.
- ▶ **Réviser le règlement des aides aux logements**, afin qu'il réponde davantage aux problématiques spécifiques des territoires urbains.

Objectif 2.2.1

En participant au rééquilibrage du parc de logements grâce à une valorisation du patrimoine public

- Mobilisation du foncier public résiduel à l'intérieur du tissu urbain existant pour permettre la réalisation d'opérations, publiques ou privées, en faveur du logement permanent.
- Mobilisation et/ou changement de destination d'ensembles immobiliers publics, situés dans les centres urbains, afin de permettre la réalisation d'opérations, publiques ou privées, en faveur du logement permanent.
- Création de chartes partenariales entre collectivités locales, bailleurs et promoteurs, visant à coordonner leurs moyens afin de permettre le développement d'une offre de logements adaptées aux besoins des ménages sur les territoires visés.

Objectif 2.2.2

En donnant la priorité aux logements permanents s'agissant de l'attribution des aides financières pour la construction ou la rénovation de logements

- En fonction d'un niveau de contrainte par commune, inspiré du modèle applicable dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Protection de la Montagne (SADPM), aboutir à un taux d'intervention en adéquation avec les charges de centralités assumées par les pôles urbains.
- Prise en compte dans le règlement des aides, de la situation de la commune ou de l'intercommunalité, grâce à :
 - La prise en compte d'un niveau de contraintes des communes (inspiré du modèle applicable dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Protection de la Montagne) dans la détermination du niveau d'intervention des aides publiques.
 - La territorialisation des aides publiques, en prenant en compte les caractéristiques des projets et des porteurs de projets publics (rayonnement du projet, charges de centralités, prix du foncier, etc...).

Orientation 2.3

RÉDUIRE LES INÉGALITÉS D'ACCÈS AU LOGEMENT

- ▶ **Permettre à tous de vivre dans un logement digne et abordable**, en prenant en compte les enjeux sociaux et écologiques d'aujourd'hui et de demain.
- ▶ **Produire une offre de logement diversifiée et adaptée** aux besoins des ménages.

Objectif 2.3.1

En adaptant l'habitat aux nouveaux modes de vie

- Production d'une offre de logements adaptée qualitativement aux besoins de la population « à volume constant », pour tenir compte de l'évolution de la typologie des ménages et en particulier du phénomène de décohabitation.
- Développement de nouvelles formes d'habitats afin de proposer des solutions de logement adapté aux besoins de tous : logements intergénérationnels, habitats inclusifs, pensions de famille, résidences sociales, hôtels sociaux, foyer de jeunes travailleurs etc.

Objectif 2.3.2

En répondant aux défis de l'évolution démographique et sociétale

- Production d'une offre de logements suffisante, d'un point de vue quantitatif, afin de répondre aux besoins découlant de la dynamique démographique dont bénéficient les territoires urbains.
- Prise en compte dans la production de logements des fluctuations démographiques temporaires, liées à des fonctions spécifiques et attirant des populations aux besoins particuliers (exemples : étudiants, travailleurs saisonniers etc.), afin de proposer des produits adaptés.

Objectif 2.3.3

En permettant aux ménages d'accéder à un logement et de réaliser des parcours résidentiels conformes à leurs attentes

- Définition d'un cadre et d'objectifs de production des logements pour garantir la mixité de l'offre, en accession et en location, grâce aux documents de programmation et de planification.
- Amélioration de l'information des demandeurs et leur accompagnement.
- Incitation au développement d'Offices Fonciers Solidaires.

Orientation 2.4

AMÉLIORER L'OFFRE SOCIALE

- ▶ **Augmenter l'offre sociale** afin qu'elle soit cohérente avec la situation socio-économique insulaire.
- ▶ **Optimiser l'utilisation du parc de logements existant**, aussi bien public que privé.
- ▶ **Encourager les bailleurs** à aller au-delà de leur rôle de gestionnaires et **à se positionner comme des producteurs de logements**.

Objectif 2.4.1

En accompagnant le parc privé en dehors du périmètre des OPAH

- Extension de certains dispositifs d'aides, qui aujourd'hui bénéficient uniquement aux logements sociaux conventionnés, aux logements communaux.
- Mobilisation du parc privé, par le développement de l'accession sociale, mais aussi la captation de logements locatifs pour les plus modestes grâce à des dispositifs d'accompagnement adaptés.
- Mise en œuvre des PIG (Programme d'intérêt Général) sur l'ensemble du territoire.

Objectif 2.4.2

En encourageant le recours à des dispositifs en faveur de la mixité sociale

- Caractérisation sociale de l'offre à l'échelle de l'EPCI, afin de définir les besoins des ménages et de développer une politique de mixité des logements territorialisée.
- Inscription, au sein des documents d'urbanisme locaux, d'obligations réglementaires de production de logements sociaux en location et en accession (exemple : servitudes de mixité sociale).

Objectif 2.4.3

En rénovant le parc privé et public existant

- Optimisation du parc de logements sociaux, qu'ils soient publics ou privés, en donnant la priorité à la rénovation/réhabilitation de l'existant, avec une priorité accordée à l'amélioration de la performance énergétique.
- Requalification de l'état des logements des centres anciens en favorisant une synergie de réhabilitation.



Axe n°3

**Inscrire les espaces
périurbains au cœur
du développement territorial**

SORTIR DE LA CONCURRENCE TRADITIONNELLE VILLE/PÉRIURBAIN ET PROFITER DU DYNAMISME DE CES ESPACES, AFIN QU'IL PARTICIPE À UN DÉVELOPPEMENT GLOBAL DE L'ARMATURE URBAINE INSULAIRE.

La **périurbanisation** est un **phénomène ancien**, qui s'est **intensifié** à partir de la seconde moitié du XXème siècle **avec la démocratisation de l'automobile**, et auquel la Corse n'a pas échappé.

Il se définit, d'un point de vue géographique, comme **l'extension des surfaces artificialisées en continuité des agglomérations**. D'un point de vue économique et paysager, la périurbanisation désigne à la fois le **lieu de résidence d'une majorité d'actifs** qui travaillent dans le pôle principal, mais aussi le **lieu d'alternance entre urbain et nature**, grâce à l'importance des espaces ouverts qui le constitue. Il oscille donc entre l'émergence d'une manière spécifique d'habiter, d'aménager le territoire, et une volonté de s'inscrire dans la continuité de la ville, ou de la centralité, à laquelle il se rattache.

Par ailleurs, sur l'ensemble du territoire insulaire, ce mode d'urbanisation s'est articulé autour de trois grandes phases :

- La première, à compter des **années 1960, jusqu'au début des années 1980**, pour répondre aux besoins en logements liés à la fin de la guerre d'Algérie et à la vétusté, voire l'insalubrité, des logements situés dans les centres-villes historiques. En Corse, il s'agit sur l'agglomération ajaccienne des quartiers des Cannes et des Salines, sur l'agglomération Bastiaise il s'agit principalement des quartiers Sud (Lupinu), et du quartier Pifanu-Stagnu sur la commune de Porto-Vecchio.
- La deuxième phase s'est déroulée **entre les années 1980 et 1990**, au cours de laquelle se développent majoritairement des zones commerciales et/ou artisanales, ainsi que des lotissements dédiés à l'habitat individuel. ·A l'échelle du territoire insulaire, cela correspond au développement des zones périphériques de Mezzavia, Furiani ou encore Biguglia.
- La troisième phase a débuté **à compter des années 1990 et se poursuit encore aujourd'hui**. Elle correspond à l'extension des quartiers périurbains existants, voire à la construction de nouveaux lotissements (qu'ils soient à vocation commerciale ou résidentielle) sur d'autres communes limitrophes. Là encore, si l'on se rapporte à l'échelle insulaire, cela correspond avec le développement de communes tels que U Borgu, Lucciana ou encore Sarrulà à Carcupinu.



Ces **différentes vagues de périurbanisation** ont permis de mettre en lumière **deux points essentiels** :

- le premier est qu'il n'existe non pas un mais des périurbains, avec des morphologies et des modes de fonctionnement propre. En Corse, on observe à la fois des villes périurbaines souvent proches des pôles centres, très dynamiques économiquement et démographiquement parlant ; des communes à vocation essentiellement résidentielles avec une population aisée et vieillissante ; enfin des espaces périurbains moins denses, qui se sont développés en marge des villes moyennes, elles-mêmes plus éloignées des pôles urbains principaux et s'inscrivant dans un environnement à dominante rurale.
- Le second point renvoie au manque d'anticipation de ces vagues de périurbanisation. En effet, celles-ci se sont construites autour d'opérations disparates, sans réelle structuration autour d'un projet de territoire, ni travail autour de la morphologie urbaine, contrairement aux quartiers centraux et péricentraux.

C'est pourquoi, aujourd'hui, ces espaces sont confrontés à de **nombreuses problématiques** telles que : **l'absence de centralité** et de structuration par l'espace public et l'absence **de lieux de sociabilisation** ; une **consommation excessive d'espaces** naturels et agricoles ; la **banalisation des paysages** ; **l'absence d'identité** périurbaine ; ou encore une **faible mixité fonctionnelle et sociale**. Ce mode d'urbanisation a aussi mis l'accent sur la problématique de la ville diffuse, en particulier s'agissant des difficultés liées à la mobilité, à la **dépendance** des populations périurbaines **à l'automobile**.

En outre, la périurbanisation de l'habitat a été suivie, dans certains cas, par une périurbanisation des emplois, des services et des commerces. Ainsi, s'est parfois développé une nouvelle proximité, induisant un phénomène de concurrence entre ces espaces.

Enfin, les espaces périurbains ont vieilli avec leurs occupants, sans pour autant que soient pris en compte les changements sociétaux que cela implique, à savoir le vieillissement de la population, le desserrement des ménages, ou la faible performance énergétique des bâtiments.

Or, le périurbain est un espace clé des dynamiques socio-spatiales insulaires.



En 2020, selon l'INSEE, non seulement **86% de la population vivait dans l'aire d'attraction d'une ville**, mais il est aussi à noter que **les communes périurbaines insulaires concentraient 9% de la population soit près de 31 500 habitants** et **enregistrent** depuis les années 1990 **la plus forte croissance démographique à l'échelle de l'île**.

De plus, elles constituent désormais de **véritables pôles d'emplois**, avec pour certaines d'entre elle 113 emplois offerts pour 100 actifs résidents (cf. étude INSEE 2023 Les villes moyennes en Corse).

Ils représentent donc des secteurs à enjeux pour le développement économique et pour le développement de l'offre de logements. Aussi, il semble désormais plus opportun de « faire avec » ce périurbain et de s'interroger sur la meilleure façon de l'organiser, notamment dans un contexte de sobriété foncière et énergétique renforcé par le législateur avec la loi Climat et Résilience du 21 août 2021.

L'enjeu ici est de faire en sorte que les politiques d'aménagement du territoire, qui seront mises en œuvre à l'avenir, soient garantes non seulement d'un développement plus vertueux d'un point de vue environnemental et urbain, mais aussi d'une certaine justice sociale, prenant ainsi le contre-pied des politiques menées jusqu'à présent.

En définitive, les espaces périurbains ont beaucoup à offrir pour l'avenir, d'autant que les marges de manœuvre pour les rendre « plus écologiques et plus durables » sont nombreuses.

Axe n°3

INSCRIRE LES ESPACES PÉRIURBAINS AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Pour relever les défis liés au devenir des espaces périurbains, le Schéma de Développement Urbain Durable propose 3 grandes orientations déclinées en 7 objectifs opérationnels

Orientation 3.1

Maîtriser le développement des espaces périurbains

Objectif 3.1.1

En valorisant des formes urbaines moins consommatrices d'espace

Objectif 3.1.2

En accompagnant l'aménagement des nouveaux secteurs à enjeux

Objectif 3.1.3

En aidant à la transformation des zones commerciales/artisanales périphériques

Orientation 3.2

Créer une identité périurbaine

Objectif 3.2.1

En encourageant les démarches de planifications urbaines et le recours à l'urbanisme de projet

Objectif 3.2.2

En améliorant la qualité architecturale et l'insertion paysagère de ces espaces

Orientation 3.3

Faire de ces espaces des pôles d'équilibre

Objectif 3.3.1

En recréant l'espace du commun

Objectif 3.3.2

En renforçant la mixité fonctionnelle

Orientation 3.1

MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES PÉRIURBAINS

- ▶ **Conforter la place des espaces périurbains dans l'armature urbaine** selon leur typologie et selon le pôle urbain principal auquel ils se rattachent.
- ▶ **Limiter l'étalement** de ces espaces et, par conséquent, leur consommation foncière.

Objectif 3.1.1

En valorisant
des formes
urbaines moins
consommatrices
d'espace

- Evaluation des potentialités de densification des secteurs constructibles pour chaque territoire.
- Incitation à la densification en mobilisant, le foncier disponible en dent creuse du tissu urbain existant.
- Incitation à la mobilisation des friches et des bâtiments (avec changement éventuel de destination) situés dans le tissu urbain existant pour la réalisation de nouveaux projets.

Objectif 3.1.2

En
accompagnant
l'aménagement
des nouveaux
secteurs à
enjeux

- Identification des secteurs à développer en priorité, sur chaque territoire, ainsi que la fonction principale attendue de chacun d'eux.
- Anticipation des connexions futures, ainsi que des besoins en équipements et réseaux publics, grâce à l'utilisation de données telles que la croissance démographique, ou celles relatives à la dynamique de construction sur un territoire.
- Amélioration de la connexion entre ces espaces et le reste du territoire, grâce au renforcement de la trame viaire et de l'offre de transport en commun, mais aussi en permettant aux usagers d'avoir recours à des mobilités décarbonnées.

Objectif 3.1.3

En aidant à la
transformation
des zones
commerciales /
artisanales
périphériques

- Requalification architecturale, esthétique et paysagère de ces espaces.
- Mutation d'usage de certains bâtiments afin d'encourager la mixité fonctionnelle.

Orientation 3.2

CRÉER UNE IDENTITÉ PÉRIURBAINE

- ▶ **Donner une identité à ces espaces**, au même titre que les centres-villes.
- ▶ **Améliorer leur structuration**, la **qualité architecturale** et **l'insertion paysagère** de ces espaces dans leur environnement.

Objectif 3.2.1

En encourageant les démarches de planification urbaine et le recours à l'urbanisme de projet

- Définition d'une stratégie d'amélioration des espaces périurbains, au travers des documents d'urbanisme, SCoT et PLU notamment.
- Intégration, dans les documents d'urbanisme locaux, de démarches de programmation urbaine, en compléments des outils opérationnels réglementaires.
- Elaboration de documents stratégiques, tels que les plans globaux de déplacement (PGD), pour engager une réflexion quant aux modes de transports les plus adaptés, en développant chacun d'eux à sa juste place selon les spécificités de chaque territoire.

Objectif 3.2.2

En améliorant la qualité architecturale et paysagère de ces espaces

- Implantation d'espaces publics structurants et de mobilier urbain au cœur du tissu bâti existant.
- à Mobilisation d'outils tels que les règlements locaux de publicité, les chartes paysagères ou encore les plans paysages, en complément des documents d'urbanisme locaux.
- Transposition des méthodes utilisées dans le cadre du renouvellement urbain pour permettre la requalification de certains quartiers.
- Incitation des porteurs de projets, publics ou privés, à la réalisation des opérations d'aménagement et/ou accompagnement technique pour la conception de ces projets.

Orientation 3.3

FAIRE DE CES ESPACES DES PÔLES D'ÉQUILIBRE

- ▶ **Appréhender ces espaces comme des entités constitutives de l'armature urbaine** insulaire proposant ainsi des fonctions complémentaires à celles des centres-villes.
- ▶ **Conforter les centralités émergentes** en améliorant leur structuration.

Objectif 3.3.1

En recréant
l'espace du
commun

- Création de cheminements piétons, de voies douces et d'aménagements permettant de décloisonner les quartiers.
- Création de lieux de sociabilisation intergénérationnels tels que des parcs urbains, des places, des aires de jeux ou encore des parcours santé.

Objectif 3.3.2

En renforçant la
mixité
fonctionnelle

- Identification des secteurs monofonctionnels et évaluation des besoins, ainsi que de la potentialité de diversification de ces derniers.
- Amélioration de la mixité fonctionnelle de ces espaces grâce aux documents d'urbanisme locaux, notamment en ayant recours à des outils de type orientations d'aménagement et de programmation, ou encore règlement de zone autorisant la surélévation, le changement de destination des bâtiments existants et la cohabitation des usages.

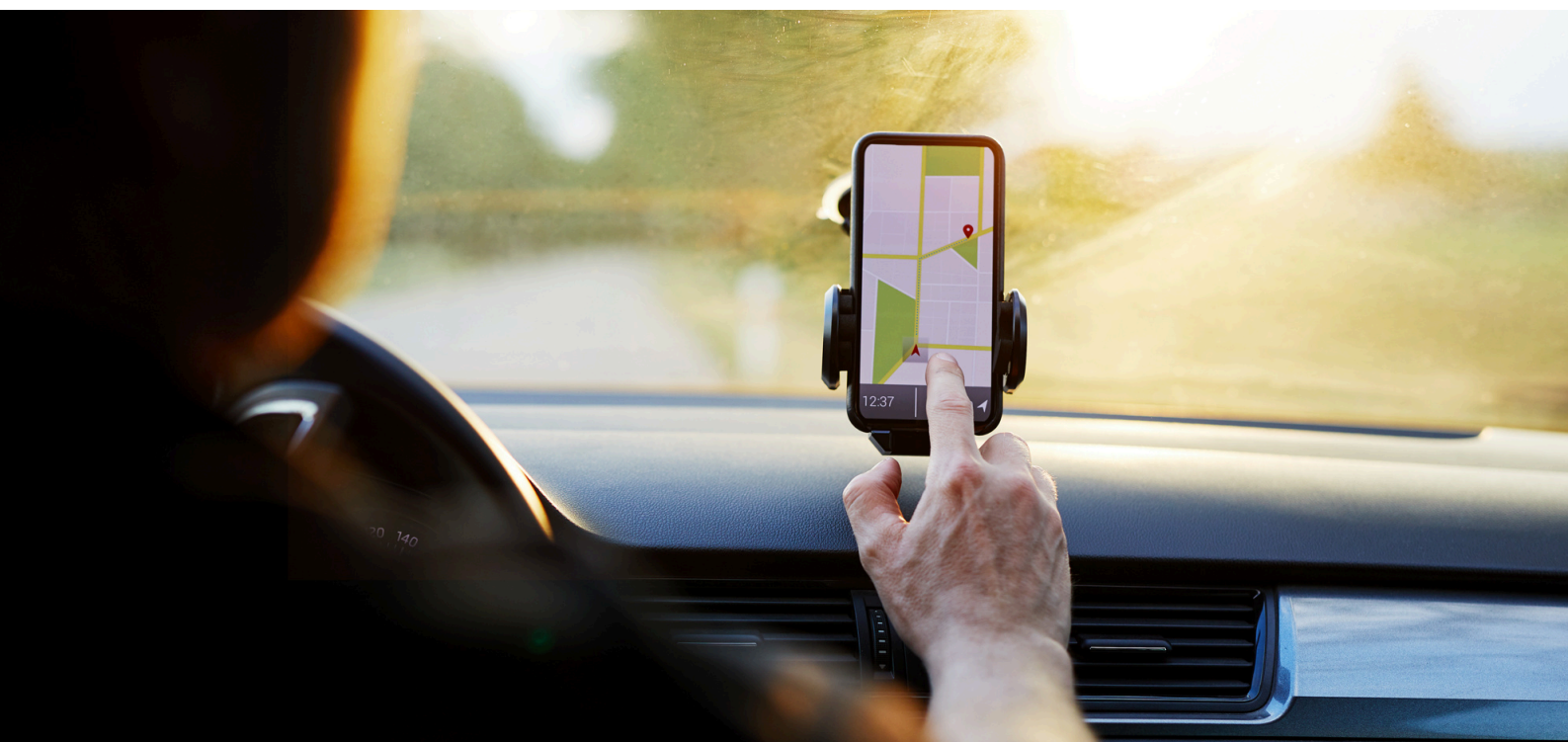


Axe n°4

**Coordonner
la stratégie urbaine
et l'offre de mobilité**

FAIRE EN SORTE QUE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN S'APPUIE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ, AFIN DE RÉDUIRE L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS SUR LES INÉGALITÉS SOCIALES ET L'ENVIRONNEMENT.

Avec **28%** des ménages qui consacrent environ **1600 €** par an à l'achat de carburant, la Corse est le premier territoire métropolitain en termes de vulnérabilité énergétique liée aux déplacements.



La **mobilité** ne se limite donc pas au seul déplacement physique. Elle **renvoie également à :**

- un ensemble de **valeurs sociales** (égalité d'accès à la mobilité ; égalité territoriale en matière d'offres de mobilités ; lutte contre les enclaves ; mobilité sociale ; mobilité professionnelle etc.) ;
- une série de **conditions géographiques** (systèmes de mobilité adaptés à la topographie des territoires dans lesquels ils s'inscrivent : montagne, littoral, présence de cours d'eau, de risques naturels etc.) ;
- un ou plusieurs **dispositifs techniques et technologiques** ;
- une **multitude d'acteurs** (publics/privés ; organisateurs/prestataires/usagers etc.).

Aussi, elle représente **un enjeu majeur en termes d'aménagement du territoire**, notamment **dans les zones urbaines** qui, de tout temps, ont été et sont encore, des **lieux de centralisation des pouvoirs administratifs et politiques**, de **rencontres, d'échanges économiques et culturels**, mais aussi de **production de biens et de services**.

La question de la **part de l'espace urbain dédiée aux déplacements** est donc une **composante** essentielle de la façon dont on appréhende l'aménagement des villes pour l'avenir.

Selon une enquête menée par le CEREMA à l'échelle de la Corse, les principaux motifs de déplacements sont **l'accès aux loisirs (30%)**, aux lieux de **travail (27%)** et aux **commerces (21%)** ; mais aussi **l'accompagnement d'autres personnes (16%)** et l'accès à un **équipement à vocation éducative et/ou de formation (6%)**.

Par ailleurs, cette même enquête révèle qu'à l'échelle insulaire **la majorité des déplacements se font en voiture ou en mode actif** et la **part d'utilisation des transports collectifs** reste **minoritaire**.



QUELQUES CHIFFRES CLÉS

- **67 % des déplacements sont réalisés en voiture**
- **28 % sont réalisés en mode actif** : dont 27 % à pieds, les autres modes actifs sont utilisés de façon anecdotique)
- **3% en transports collectifs** : dont 1,7% sur les agglomérations ajacciennes et bastiaises et les 1,3% restant concernant majoritairement des transports scolaires.

TRANSPORTS COLLECTIFS

- Les Chemins de Fer de la Corse (CFC) qui relie Ajaccio, Bastia et Calvi composé de 67 gares et haltes sur 232 km. La fréquentation est en moyenne de **2.500 à 3.500 voyageurs par jour**.
- Le **réseau d'agglomération de la CAPA** : 2.200.000 voyages par an en 2019
 - 10 lignes régulières, 1 navette Parc-Relais, 3 Transport à la demande dont 1 spécifique pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
 - 1 navette maritime ;
 - 3 navettes gratuites de centre-ville ;
 - une convention Train-Bus avec les CFC.
- Le **réseau d'agglomération de la CAB** : 2.917.717 voyages par an en 2019
 - 19 lignes urbaines dont 1 ligne PMR à la demande ;
 - 10 lots scolaires ;
 - Des services périscolaires (transports de groupes d'élèves vers les infrastructures sportives communautaires).
- Le **réseau de la Communauté de communes Sud-Corse (CCSC) : « A Berlina »**
 - 3 lignes régulières de transport, afin de mailler l'ensemble du territoire à destination du bourg centre, lien de vie et d'activités majeures du Sud Corse ;
 - 2 lignes de centre-ville à Portivechju ;
 - 2 lignes reliant Portivechju à l'aéroport de Figari à l'année.
- Le **réseau de la communauté de communes Ile-Rousse-Balagne, « A Balanina »**
 - 4 lignes régulières ;
 - 1 ligne de centre-ville sur L'Isula ;
 - 6 lignes de transport à la demande (TAD).

CES CHIFFRES METTENT NON SEULEMENT EN LUMIÈRE LE FAIT QUE L'AUTOMOBILE DEMEURE LE MOYEN DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ DES MÉNAGES, MAIS ILS SONT RÉVÉLATEURS DES DIFFÉRENTES PROBLÉMATIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DANS L'ÎLE ET PLUS PARTICULIÈREMENT DANS LES MILIEUX URBAINS.

En effet, malgré une volonté politique forte de diversifier l'offre de mobilité, et un renforcement des transports en commun, ces derniers restent sous-utilisés et de nombreuses difficultés perdurent. Peuvent ainsi être évoqués, de façon non-exhaustive, les éléments suivants :

- **Engorgement routier et saturation des espaces de stationnements** en centre-ville, du fait de la prédominance de la voiture (phénomène accentué en période estivale).
- **Offre de transports inégalement répartie** sur l'ensemble du territoire, avec une disparité particulièrement marquée entre les agglomérations les plus urbanisées et les autres pôles urbains.
- **Manque de connexion** entre les pôles urbains.
- **Ruptures de continuité** des cheminements, voire absence de passages inter-quartiers.
- **Dégradation de la qualité de vie** en raison des pollutions et nuisances liées aux modes de déplacements actuels (phénomène accentué en période estivale).
- **Problématiques liées à la disponibilité foncière** pour développer de nouvelles infrastructures
- **Manque d'accessibilité** et d'adaptation des moyens de transports aux changements sociétaux, notamment au regard du vieillissement de la population.

Il est donc **primordial pour les centres urbains insulaires de construire une vision partagée et à long terme dans ce domaine**. Il s'agira de définir des objectifs **incluant tous les acteurs de la mobilité** urbaine, afin d'aboutir à la **mise en œuvre de stratégies cohérentes et viables** qui permettront de **concilier développement des mobilités, croissance urbaine, transition énergétique, lutte contre le réchauffement climatique et les pollutions diverses**.



Axe n°4

COORDONNER LA STRATÉGIE URBAINE ET L'OFFRE DE MOBILITÉ

Pour répondre aux enjeux de la mobilité dans les territoires urbains insulaires, le Schéma de Développement Urbain Durable propose 3 grandes orientations déclinées en 6 objectifs opérationnels.

Orientation 4.1

Garantir à tous l'accès
aux mobilités du
quotidien

Objectif 4.1.1

En développant
l'intermodalité et les
mobilités nouvelles

Objectif 4.1.2

En veillant à faciliter l'accès
à l'offre de transport

Orientation 4.2

Connecter
les territoires urbains

Objectif 4.2.1

En modernisant les
infrastructures et les
modes de transport

Objectif 4.2.2

En adaptant les solutions
de mobilité aux spécificités
des territoires

Orientation 4.3

Organiser une
gouvernance partagée
entre les acteurs de la
mobilité

Objectif 4.3.1

En développant la
coopération entre les
territoires et entre les
acteurs de la mobilité

Objectif 4.3.2

En encourageant une
gouvernance innovante en
matière de mobilité

Orientation 4.1

GARANTIR À TOUS L'ACCÈS AUX MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

- ▶ **Réduire la place de la voiture individuelle** dans les transports à l'échelle insulaire, en particulier sur les territoires des agglomérations et des communes périurbaines.
- ▶ **Proposer une offre de mobilité satisfaisante et adaptée aux besoins de chacun.**

Objectif 4.1.1

En développant
l'intermodalité
et les mobilités
nouvelles

- Création de nœuds modaux : espaces de co-voiturage ; gare multimodale ; espaces de stationnements en périphérie des villes-centres reliés à l'offre de transport en commun et/ou à des mobilités décarbonées.
- Implantation d'aménagements urbains permettant à la fois de relier les différents modes de transports et de diminuer progressivement la place de la voiture au sein des espaces urbains : cheminements piétons, voies cyclables, signalétique etc.
- Incitation à l'émergence de projets innovants et favorisant la segmentation des transports.

Objectif 4.1.2

En veillant à
faciliter l'accès à
l'offre de
transport

- Mise en place d'une véritable connexion entre les différents modes de transport grâce à la mise en place d'une billettique unique, à une harmonisation des horaires et/ou à une augmentation des fréquences de passage.
- Adaptation des horaires des transports en commun aux besoins de l'ensemble de la population, avec une attention particulière apportée aux besoins des actifs.
- Amélioration de l'information aux voyageurs et de la communication auprès des populations afin d'inciter à la segmentation des déplacements.

Orientation 4.2

CONNECTER LES TERRITOIRES URBAINS

- ▶ **Renforcer l'armature urbaine** insulaire **grâce à une meilleure connexion entre les pôles urbains** qui la constituent.
- ▶ **Faciliter les déplacements** et les échanges, à la fois **des biens, des personnes et des services**.

Objectif 4.2.1

En modernisant
les
infrastructures
et les modes de
transport

- Renforcement des réseaux de transport principaux : routier et ferroviaires.
- Amélioration des connexions entre les axes principaux et les axes secondaires pour proposer des trajets alternatifs.
- Adaptation des transports collectifs et des stations/arrêts aux besoins des usagers : amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et/ou en perte d'autonomie, poussettes, vélos etc.

Objectif 4.2.2

En adaptant les
solutions de
mobilité aux
spécificités des
territoires

- Evaluation des besoins de chaque territoire en termes de déplacement grâce à la réalisation d'études spécifiques.
- Identification du foncier disponible pour accueillir de nouvelles infrastructures et/ou des mobilités nouvelles.
- Organisation et sécurisation des aménagements liés à la mobilité dans le cadre de projets instaurant un partage des voies entre différents modes de déplacements.

Orientation 4.3

ORGANISER UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE ENTRE LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ

- ▶ Inciter les collectivités à **organiser la mobilité à une échelle supra-communale** et sur des **périmètres** qui **transcendent les limites administratives traditionnelles**.
- ▶ Encourager les **démarches de planification de la mobilité**.
- ▶ Mettre **en cohérence la stratégie urbaine et la stratégie des mobilités à l'échelle territoriale**.

Objectif 4.3.1

En développant
la coopération
entre les
territoires et
entre les acteurs
de la mobilité

- Incitation au conventionnement entre l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) territoriale et les EPCI ayant pris la compétence mobilité.
- Incitation à porter les réflexions en termes de mobilité à des échelles telles que les bassins d'emplois et les bassins de vie, afin de construire des réponses qui soient cohérentes avec les besoins des usagers.

Objectif 4.3.2

En encourageant
une
gouvernance
innovante en
matière de
mobilité

- Mise en place d'un mode de gouvernance ascendant.
- Méthode de travail inspirée de la contractualisation multi-partenariale à dupliquer dans le cadre des projets liés à la mobilité.
- Inscription de stratégies de mobilité au sein de documents de planification.



Axe n°5

**Faire des pôles urbains
insulaires un modèle
de développement
vertueux**

PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN PERMETTANT DE CONCILIER PROTECTION ENVIRONNEMENTALE, CRÉATION DE VALEURS FONCIÈRES, PATRIMONIALES ET ÉCONOMIQUES, SANS ACCROÎTRE LES INÉGALITÉS SOCIALES.

La Corse est un territoire doté d'une **richesse environnementale exceptionnelle**, mais aussi particulièrement **vulnérable aux effets du changement climatique**.

En effet, témoignent de cette vulnérabilité : la **multiplication des épisodes de tempête** ; **l'exposition de plus en plus régulière des populations aux risques naturels**, notamment inondation, feux de forêt ou encore submersion marine ; ou encore les **difficultés d'approvisionnement en eau potable et de gestion des ressources** renforcées lors de la saison touristique.

Bien que ces problématiques concernent l'ensemble de l'île, au regard de leur attractivité, de leur développement et des enjeux qui leur sont propres, la question de la résilience des espaces urbains insulaires à leur égard est essentielle.

Malgré une prise de conscience générale, d'une volonté politique forte de répondre à ces différents enjeux et de l'émergence croissante de projets innovants dans ce domaine, il n'en demeure pas moins que les espaces urbains insulaires sont en proie à d'importantes difficultés liées à :

- Une **absence de projet global** et **d'une vision commune** sur le long terme : besoin en planification et d'élaboration d'une stratégie partagée ;
- Un **secteur public qui manque de moyens** financiers, techniques et humains et qui **n'a pas la capacité d'adaptation du privé** ;
- Un **cadre réglementaire inadapté et trop contraignant** qui ralentit, voire empêche dans certains cas, l'émergence de projets ;
- Une **insuffisance de la prise en compte des problématiques liées à la santé publique**, au vieillissement de la population et à la perte d'autonomie ;
- Une **absence de prise en compte du volet agricole**, alors qu'une ville durable ne peut s'envisager sans qu'elle dispose d'une capacité à s'alimenter ;
- Une **faible performance énergétique globale des bâtiments**.

Il semble, par conséquent, indispensable d'intégrer de façon efficace et concrète, la question de la ville durable dès la conception des aménagements urbains futurs, afin de réduire les risques de basculement dans la déqualification, voire la précarisation, pour certains quartiers ; ou encore l'aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques.

Aussi, l'ambition de cet axe est de **permettre la réalisation d'opérations inédites** en matière de développement urbain, invitant ainsi l'ensemble des acteurs qui y participent à **repenser la façon de concevoir les villes corses et de répondre aux besoins des riverains et usagers** de ces espaces.

Axe n°5

COORDONNER LA STRATÉGIE URBAINE ET L'OFFRE DE MOBILITÉ

Pour répondre aux enjeux de durabilité des territoires urbains insulaires, le Schéma de Développement Urbain Durable propose 2 grandes orientations déclinées en 5 objectifs opérationnels.

Orientation 5.1

Rendre les villes plus résilientes à l'égard des changements climatiques et sociétaux

Objectif 5.1.1

En généralisant les démarches d'aménagement durable

Objectif 5.1.2

En développant les énergies renouvelables et en favorisant l'utilisation de ressources locales dans la mise en œuvre des projets

Orientation 5.2

Repenser le modèle de développement urbain pour concilier cadre de vie, usages et durabilité des aménagements

Objectif 5.2.1

En déployant des opérations d'aménagement publiques exemplaires

Objectif 5.2.2

En valorisant le patrimoine bâti existant et le foncier à l'intérieur du tissu urbain

Objectif 5.2.3

En soutenant la rénovation et l'amélioration énergétique des bâtiments

Orientation 5.1

RENDRE LES VILLES RÉSILIENTES À L'ÉGARD DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET SOCIÉTAUX

- ▶ **Protéger les populations et les biens** face aux aléas naturels.
- ▶ **Réduire l'impact environnemental des opérations d'aménagement**, tout en participant au développement économique de l'île et **en valorisant les ressources locales**.
- ▶ **Promouvoir un développement urbain durable** des territoires.

Objectif 5.1.1

En généralisant
les démarches
d'aménagement
durable

- Création d'une « labellisation » des projets, publics ou privés, inspirée de la démarche écoquartier, ouvrant droit à une bonification des aides délivrées par la Collectivité de Corse.
- Instauration d'un cadre incitatif visant à encourager l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies et actions répondant aux défis du changement climatique
- Soutien aux collectivités en vue de la réalisation d'opérations d'aménagement publiques permettant de réduire la vulnérabilité des villes face aux risques naturels : inondation, feux de forêt, submersion marine etc.
- Soutien à la réalisation d'opérations d'aménagement visant à réduire la vulnérabilité des villes face au changement climatique : lutte contre les îlots de chaleur urbain, développement des voies douces pour lutter contre la pollution de l'air, végétalisation des espaces publics, agriculture urbaine etc.
- Mise en place d'une éco-conditionnalité des aides publiques destinée à favoriser la réalisation d'actions en faveur du développement durable.
- Encourager les territoires à adopter des stratégies territoriales intégrées (actions concernant différents domaines d'interventions, mobilités, énergie, construction de bâtiments basse consommation, etc...) qui fédèrent les projets les plus divers au service d'un même objectif, et à renoncer progressivement à un management de projets sectoriels.

Orientation 5.1

RENDRE LES VILLES RÉSILIENTES À L'ÉGARD DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET SOCIÉTAUX

- ▶ **Protéger les populations et les biens** face aux aléas naturels.
- ▶ **Réduire l'impact environnemental des opérations d'aménagement**, tout en participant au développement économique de l'île et **en valorisant les ressources locales**.
- ▶ **Promouvoir un développement urbain durable** des territoires.

Objectif 5.1.2

En développant les énergies renouvelables et en favorisant l'utilisation de ressources locales dans la mise en œuvre des projets

- Inscription dans les documents d'urbanisme de « bonus de constructibilité », pour les opérations contribuant à améliorer la qualité des aménagements urbains et répondant à des critères énergétique, environnementaux, sociaux et économiques spécifiques.
- Actions en faveur d'un usage responsable des ressources, pour répondre aux enjeux de demain et privilégier les démarches de sobriété qui s'appuient sur l'économie circulaire et faisant appel, prioritairement, à l'utilisation de matériaux locaux, dans la réalisation d'opérations d'aménagement.
- Soutien à la réalisation de projets innovants, qu'il s'agisse de réhabilitation comme néo-construction, permettant l'installation de dispositifs type : thalassothermie, panneaux solaires, réutilisation des eaux de pluie, bornes de recharges de véhicules électriques etc.

Orientation 5.2

REPENSER LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR CONCILIER CADRE DE VIE, USAGES ET DURABILITÉ DES AMÉNAGEMENTS

- ▶ **Faire de la puissance publique le premier acteur de l'aménagement durable et résilient** des villes.
- ▶ **Faire évoluer la façon d'habiter et d'occuper le territoire** aux enjeux sous-tendus par le changement climatique.

Objectif 5.2.1

En déployant des opérations d'aménagement publiques exemplaires

- Déclinaison opérationnelle, dans les documents d'urbanisme et lors de la contractualisation avec les territoires, de la stratégie partagée entre la Collectivité de Corse et l'ensemble des collectivités locales en matière de développement urbain durable.
- Intégration, dans les démarches de planification et de programmation urbaine locales, de tout projet visant à améliorer la durabilité des villes au travers d'outils opérationnels tels que les OAP ou encore les pièces réglementaires des documents d'urbanisme, qu'elles soient écrites ou graphiques.
- Adaptation du principe d'éco-conditionnalité des aides à chaque territoire, à partir de critères spécifiques et proportionnés selon les priorités d'action de chacun.
- Incitation à la valorisation du patrimoine environnemental situé dans les espaces urbains lors de la réalisation des projets publics (exemple : mise en valeur des abords des cours d'eaux ; requalification d'espaces non-bâti à caractère naturel en parc urbain/parcours de santé, projets d'agriculture urbaine etc.)
- Développement de projets urbains garantissant l'accès à la nature et aux sentiers pédestres et cyclable, ainsi qu'aux espaces naturels (parcs, réserves, etc...)

Orientation 5.2

REPENSER LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR CONCILIER CADRE DE VIE, USAGES ET DURABILITÉ DES AMÉNAGEMENTS

- ▶ **Faire de la puissance publique le premier acteur de l'aménagement durable et résilient** des villes.
- ▶ **Faire évoluer la façon d'habiter et d'occuper le territoire** aux enjeux sous-tendus par le changement climatique.

Objectif 5.2.2

En valorisant le patrimoine bâti existant et le foncier à l'intérieur du tissu urbain

- Incitation à la sobriété foncière, par la création d'une bonification des aides pour les communes et intercommunalités dotés d'un document d'urbanisme permettant de répondre à leurs besoins, tout en réduisant leur consommation d'espace pour l'avenir.
- Soutien à la requalification durable des friches industrielles afin de restituer à ces emprises une vocation d'habitat, de loisirs, d'espaces naturels et de nouvelles activités économiques.

Objectif 5.2.3

En soutenant la rénovation et l'amélioration énergétique des bâtiments

- Elaboration d'outils d'observation et d'analyse, de type « portraits de territoires », afin de mieux cibler les enjeux et les potentialités propres à chacun en matière de performance énergétique.
- Incitation des porteurs de projets à améliorer la performance énergétique des bâtiments, aussi bien pour les opérations de requalification que pour les opérations neuves : installation de brasseurs d'air plutôt que de climatiseurs, végétalisation des abords des opérations immobilières ou encore conditionnement de l'accès à certaines aides à l'utilisation de certains types de matériaux etc.
- Incitation à l'expérimentation et à la réalisation de projets innovants en matière de performance énergétique des bâtiments, publics ou privés.



ANNEXES

**ANNEXE 1 : DÉLIBÉRATION N°22/078
DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE**

**ANNEXE 2 : COMPTES-RENDUS
DES ATELIERS**

ANNEXE 3 : LOGICRAMME



Annexe 1 :

DÉLIBÉRATION N°22/078 DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE

**APPROUVANT LE RAPPORT RELATIF À LA RECONNAISSANCE
DU FAIT URBAIN INSULAIRE DANS LES POLITIQUES
SECTORIELLES DE LA COLLECTIVITÉ DE CORSE**



**DELIBERATION N° 22/078 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE APPROUVANT
LE RAPPORT RELATIF À LA RECONNAISSANCE DU FAIT URBAIN
INSULAIRE DANS LES POLITIQUES SECTORIELLES DE LA COLLECTIVITÉ
DE CORSE**

**CHÌ APPROVA U RAPORTU RILATIVU À A RICUNNISCENZA DI U FATTU
URBANU ISULANU IN E PULITICHE SETTURIALE DI A CULLETTIVITÀ DI
CORSICA SEANCE DU 3 JUIN 2022**

L'an deux mille vingt deux, le trois juin, l'Assemblée de Corse, convoquée le 20 mai 2022, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Danielle ANTONINI, Jean-Baptiste ARENA, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Vanina BORROMEI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Vannina CHIARELLI-LUZI, Christelle COMBETTE, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Vanina LE BOMIN, Jean-Jacques LUCCHINI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Nadine NIVAGGIONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Louis POZZO DI BORGIO, Paul QUASTANA, Anne-Laure SANTUCCI, François SORBA, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Félix ACQUAVIVA à M. Louis POZZO DI BORGIO
M. Jean-Christophe ANGELINI à Mme Vanina LE BOMIN
Mme Véronique ARRIGHI à Mme Lisa FRANCISCI
M. Jean BIANCUCCI à M. Paul-Joseph CAITUCOLI
M. Didier BICCHIERAY à Mme Christelle COMBETTE
M. Jean-Marc BORRI à M. Hervé VALDRIGHI
Mme Valérie BOZZI à M. Georges MELA
Mme Françoise CAMPANA à Mme Vannina CHIARELLI-LUZI
Mme Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS à Mme Danielle ANTONINI
Mme Cathy COGNETTI-TURCHINI à Mme Chantal PEDINIELLI
Mme Anna Maria COLOMBANI à Mme Sandra MARCHETTI
M. Romain COLONNA à Mme Muriel FAGNI
Mme Santa DUVAL à Mme Marie-Anne PIERI
M. Pierre GHIONGA à Mme Marie-Anne PIERI
M. Pierre GUIDONI à Mme Chantal PEDINIELLI
M. Xavier LACOMBE à M. Jean-Martin MONDOLONI
M. Ghjuvan'Santu LE MAO à M. Petru Antone FILIPPI
M. Don Joseph LUCCIONI à Mme Lisa FRANCISCI
M. Laurent MARCANGELI à M. Jean-Martin MONDOLONI
Mme Paula MOSCA à Mme Frédérique DENSARI
M. Jean-Paul PANZANI à M. Hervé VALDRIGHI
M. Antoine POLI à M. Saveriu LUCIANI
M. Pierre POLI à Mme Vanina LE BOMIN
Mme Juliette PONZEVERA à Mme Sandra MARCHETTI
M. Jean-Michel SAVELLI à Mme Christelle COMBETTE
M. Joseph SAVELLI à M. Petru Antone FILIPPI

M. Jean-Louis SEATELLI à M. Georges MELA
Mme Charlotte TERRIGHI à Mme Marie-Thérèse MARIOTTI
Mme Julia TIBERI à M. Saveriu LUCIANI

ETAIT ABSENTE : Mme

Josepha GIACOMETTI-PIREDDA

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IVème partie, et notamment ses articles L. 4421-1 à L. 4426-1,
- VU** la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19 et notamment son titre II,
- VU** la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-689 du 31 mai 2021 relative à la gestion de la sortie de crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-1040 du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire,
- VU** la loi n° 2021-1465 du 10 novembre 2021 portant diverses dispositions de vigilance sanitaire,
- VU** l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19,
- VU** le décret n° 2021-699 du 1er juin 2021 prescrivant les mesures générales nécessaires à la gestion de la sortie de crise sanitaire, modifié,
- VU** la délibération n°19/438 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 approuvant le règlement d'aides aux communes, intercommunalités et territoires 2020/2024,
- VU** la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse,
- VU** la délibération n°21/195 AC de l'Assemblée de Corse du 18 novembre 2021 portant adoption du règlement budgétaire et financier de la Collectivité de Corse,
- VU** la délibération n° 22/036 AC de l'Assemblée de Corse du 1er avril 2022 adoptant le budget primitif de la Collectivité de Corse pour l'exercice 2022,
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- VU** l'avis n° 2022-21 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 31 mai 2022,
- VU** la saisine de la Chambre des territoires, réunie le 16 mai 2022,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

APRES EN AVOIR DELIBERE

A l'unanimité,

Ont voté POUR (38) : Mmes et MM.

Jean-Felix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Jean-Baptiste ARENA, Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Jean-Marc BORRI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Vannina CHIARELLI-LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Ghjuvan'Santu LE MAO, Don Joseph LUCCIONI, Jean-Jacques LUCCHINI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Véronique PIETRI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Paul QUASTANA, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

Se sont abstenus (24) : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Didier BICCHIERAY, Vanina BORROMEI, Valérie BOZZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Santa DUVAL, Pierre GHIONGA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Saveriu LUCIANI, Laurent MARCANGELI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Antoine POLI, Pierre POLI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI, Julia TIBERI

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le présent rapport relatif à la reconnaissance du fait urbain insulaire dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse, et ses annexes.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à lancer la concertation auprès des territoires.

ARTICLE 3 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité de Corse.

Ajacciu, le 3 juin 2022 La Présidente de
l'Assemblée de Corse,



Marie-Antoinette MAUPERTUIS

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2022

REUNION DES 02 ET 3 JUIN 2022

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RICUNNISCENZA DI U FATTU URBANU ISULANU IN E
PULITICHE SETTURIALE DI A CULLETTIVITÀ DI CORSICA -
ORIENTAZIONE STRATEGICHE, DEFINIZIONE DI U
TERRITORIU URBANU È METUDULUGIA DI
CUNCERTAZIONE

RECONNAISSANCE DU FAIT URBAIN INSULAIRE DANS
LES POLITIQUES SECTORIELLES DE LA COLLECTIVITÉ DE
CORSE : ORIENTATIONS STRATÉGIQUES, DÉFINITION DU
TERRITOIRE URBAIN ET MÉTHODOLOGIE DE
CONCERTATION

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Préambule

En Corse, plus de 43 % de la population vit dans les deux grandes communautés d'agglomérations d'Aiacciu et de Bastia qui comptent près de 150 000 habitants.

Environ 60 % de la population insulaire vit dans l'espace urbain, soit environ 200 000 habitants résidant essentiellement à Aiacciu, Bastia, Portivechju, U Borgu ou dans les communes voisines de ces villes.

La concentration de la population dans les grandes villes et leurs périphéries est à l'origine de la forte périurbanisation observée depuis une trentaine d'années (*processus de retour des citoyens vers des espaces ruraux périphériques*) entraînant une extension spatiale de la ville.

A titre d'exemple, la population a augmenté de près de 2 % par an entre 2013 et 2019 dans les communes sous forte influence d'un pôle (contre 1,1 % en moyenne au niveau insulaire).

En Corse, l'urbanisation autour des villes et agglomérations s'est accélérée en se diffusant de plus en plus loin des centres villes aussi bien vers le sud de l'agglomération bastiaise que dans le pays ajaccien.

L'habitat, particulièrement l'habitat individuel, s'est étalé en zones périurbaines davantage que le travail et les services, accentuant ainsi les charges de centralités sur les villes-centres qui y concentrent le plus d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales et culturelles.

Ce départ vers les territoires périurbains a fortement accentué les disparités spatiales et sociales au sein des agglomérations et a entraîné une paupérisation de certains centres-villes.

A l'aune d'un processus de dialogue annoncé avec le gouvernement, portant sur l'évolution institutionnelle de la Corse, il semble pertinent d'interroger la question du développement de l'île au travers notamment de l'aménagement de son territoire.

La prise en compte du fait urbain dans les politiques publiques, doit être considérée non seulement sur la prise en compte des besoins et spécificités des territoires urbains de l'île, mais aussi sur l'interrogation de la pertinence de l'organisation politico-administrative actuelle des aires urbaines, leur périmètre, leur gouvernance.

Il convient à ce stade de rappeler que le Plan d'Aménagement et de Développement

Durable de la Corse (PADDUC), précise dans son préambule que « le PADD se doit d'être, au-delà du document réglementaire, le déclencheur d'un processus permanent de portage et d'accompagnement de la politique de développement et d'aménagement du territoire qu'il aura mise en place. »

Alors que les principes qui conditionnent son soutien au développement local des zones rurales et notamment dans les zones de l'intérieur les plus contraintes sont désormais connus, compris, et partagés par l'ensemble des acteurs, grâce aux travaux menés au sein du Comité de Massif à partir du cadre qu'offre le Plan Montagne du PADDUC, des principes d'intervention financière de la Collectivité de Corse en **zone urbaine** semblent beaucoup moins clairs.

Cette démarche, se veut donc comme le pendant, au bénéfice des territoires urbains, des dispositifs mis en place par la Collectivité de Corse en faveur de l'intérieur, et vise principalement à fournir **un cadre cohérent aux interventions financières de la Collectivité de Corse portant sur les investissements en zones urbaines.**

Elle se fonde également sur le constat établi des limites des marges de manœuvre de la Collectivité de Corse au travers des actions et programmes engagés aujourd'hui presque exclusivement à l'initiative de l'Etat.

A ce jour, le dispositif « Charte Urbaine » prévu par le règlement d'aides de droit commun en faveur des communes et EPCI décline les soutiens aux projets menés dans le cadre de la politique de la ville et des programmes contractualisés avec l'Etat, notamment avec l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain (ANRU).

Ce dispositif bien qu'indispensable et très mobilisé au soutien des actions menées dans les quartiers n'en demeure pas moins insuffisant au regard des problématiques de l'ensemble du territoire urbain insulaire.

Ainsi, la définition d'une politique à destination des territoires urbains a pour objectif de faire de la Collectivité de Corse un acteur du développement urbain en tant que véritable prescripteur des politiques urbaines.

A cet effet, dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement du territoire, la Collectivité de Corse souhaite-t-elle initier, à partir des orientations stratégiques du présent rapport, la mise en œuvre d'une démarche participative et concertée, pour **l'élaboration d'un Schéma de Développement Urbain Durable (SDUD) et de son cadre réglementaire d'intervention.**

Ainsi, sans remettre en question les dispositifs existants des politiques sectorielles actuelles (Charte urbaine, dotation quinquennale, logement...), il s'agit de proposer la mise en œuvre d'un dispositif innovant et complémentaire lequel s'appuiera sur un schéma directeur.

Ce dernier, en territorialisant les problématiques urbaines, contribuera à une harmonisation des politiques publiques, ainsi qu'à une action plus ciblée de la Collectivité de Corse sur ces territoires, dont découleront nécessairement des économies d'échelles.

Cette rationalisation de l'intervention de la Collectivité de Corse pourrait donc conduire à réinterroger les dispositifs existants sans s'interdire éventuellement à en créer de nouveaux quand ils relèvent de spécificités urbaines.

Pour cela, il est soumis à l'approbation de l'Assemblée de Corse :

1-une première orientation stratégique sur la reconnaissance du fait urbain insulaire dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse (*annexe n° 1*) ;

2-une deuxième orientation stratégique relative au périmètre d'intervention du projet de schéma afférent, défini à partir d'une critériologie urbaine locale (*annexe n°2*).

3-une troisième orientation stratégique sur la méthodologie de concertation publique pour l'élaboration du schéma, en co-construction avec les territoires annexe n° 3).

1-Reconnaissance du fait urbain insulaire

L'objectif de réduire les inégalités sociales et urbaines qui ont découlé de l'évolution des dynamiques urbaines ces 40 dernières années a incité l'Etat à créer au début des années 1980, une politique spécifique à destination des quartiers dits sensibles : *la politique de la ville*.

L'institutionnalisation de la politique de la Ville dans les années 90 avec la création du Ministère de la Ville a permis à l'Etat de se doter d'outils législatifs et réglementaires et les différentes réformes de l'administration centrale et territoriale ont fait bouger les cadres d'action de cette politique publique.

En lui conférant ainsi un caractère de plus en plus administratif, la politique de la ville est devenue une politique d'exception, s'adressant à certains territoires, et non à l'ensemble du territoire urbain, au détriment du sens même de la politique de la Ville. Le principe du zonage consacré par le législateur qui peut être un guide pour l'intervention publique va, en étant cumulé à l'objectif de « réduction des écarts », limiter considérablement la manière de penser le territoire urbain et le projet pour l'ensemble de l'agglomération.

Ainsi, depuis 40 ans, **l'Etat est le seul prescripteur de la politique urbaine**. Le soutien de la Collectivité de Corse aux actions menées par les villes sur les quartiers dans le cadre de programmes contractualisés a été jusqu'à présent bornée aux règles définies par l'Etat, sans qu'elle ne puisse réellement impulser sa propre stratégie d'intervention pour l'aménagement urbain.

En dépit d'un engagement financier important, souvent déterminant pour la faisabilité des projets, la **Collectivité de Corse n'intervient pas dans la définition des orientations** de certains projets, actions ou opérations. A fortiori, cela a des conséquences sur le pilotage des politiques publiques d'aménagement qu'elle porte.

En effet, la mise en œuvre actuelle des dispositifs de la politique de la Ville par la Collectivité de Corse dans son partenariat avec les villes et les agglomérations se traduit de fait **par une intervention restreinte aux zonages définis réglementairement par l'Etat** sur la base de critères socio-économiques de l'INSEE (*Quartier Prioritaire de la Ville, ZUS...*) et **par une intervention limitée aux objectifs fixés par l'Etat** dans le cadre d'appels à projet nationaux ne prenant pas forcément en considération les spécificités locales.

Si la concentration de moyens humains et financiers multi-partenariaux sur un territoire ciblé a, pour partie, démontré son utilité et obtenu des résultats sur l'amélioration des conditions de vie des populations vulnérables dans les quartiers, cette politique uniformisée trouve aujourd'hui ses limites en raison de la diversité des situations locales et de l'inadéquation de certains dispositifs standardisés.

De plus, la particularité du territoire insulaire nécessite la mise en œuvre d'une politique adaptée et de dispositifs spécifiques pour l'aménagement urbain.

La Collectivité de Corse a d'ores et déjà entrepris une démarche de définition des politiques d'aménagement du territoire insulaire à travers différents schémas et règlements, déclinaison opérationnelle du PADDUC.

L'ambition de rééquilibrage territorial se retrouve notamment dans la volonté de développer l'intérieur et le rural et cette volonté doit, sans contradiction, faire écho à une véritable prise en compte du fait urbain insulaire dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse.

Le règlement des aides aux communes, aux EPCI et territoires participe déjà fortement au développement des villes et de leurs agglomérations, mais la spécificité des territoires urbains doit cependant faire l'objet d'une attention particulière.

En effet, les villes sont aujourd'hui confrontées à une multitude de problématiques.

Qu'il s'agisse de : leur évolution démographique, l'étalement des zones urbaines, les problèmes de mobilité intra et inter urbaine, la désertification des centres-villes au profit de zones commerciales périphériques et paradoxalement l'augmentation de leurs charges de centralités, la tension immobilière et foncière et les difficultés induites d'accès au logement, les inégalités sociales...

Et c'est par la **définition d'une politique spécifique à destination des territoires urbains que l'action de la Collectivité de Corse pourra véritablement pallier les inégalités du territoire insulaire.**

S'appuyant sur des éléments objectifs (**annexe n° 1**), l'orientation stratégique sur la reconnaissance du fait urbain insulaire dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse a pour objet de :

- (i) présenter la Politique de la Ville ;
- (ii) préciser l'intervention actuelle de la CdC dans le cadre de cette politique ;
- (iii) identifier les principaux besoins et spécificités locales urbaines ;
- (iv) démontrer l'inadéquation d'une politique nationale standardisée sur le territoire insulaire ;
- (v) rappeler la volonté de rééquilibrage territorial ;
- (vi) mettre en évidence la nécessité de définir une politique d'intervention complémentaire et innovante à destination des territoires urbains insulaires.

2-Définition du territoire urbain

Il convient de s'interroger sur la notion de territoire urbain et sur sa caractérisation à l'échelle locale.

A ce titre, il semble opportun de rappeler qu'à l'occasion de l'élaboration du Schéma d'Aménagement, de Développement et de Protection de la Montagne (SADPM), il a été établi une méthode visant à élaborer une « typologie de la montagne corse » avec comme principal objectif de caractériser les espaces contraints de l'île.

Cette étude a permis d'appréhender au mieux la complexité engendrée par les particularités insulaires dans une vision dépassant les seuls critères géographiques et l'approche selon laquelle l'intérieur serait le seul à pâtir de contraintes.

Dans une recherche d'équilibre territorial et par parallélisme des formes, il est donc apparu nécessaire de proposer une critériologie urbaine locale en vue de l'élaboration du schéma de développement urbain.

Celle-ci, propose de croiser des critères géographiques et socio-économiques, de sorte à objectiver le fait qu'il existe aussi différents types d'espaces urbains avec des contraintes et des enjeux spécifiques, auxquels la CdC doit apporter une réponse adaptée dans le cadre de la mise en œuvre de ses politiques publiques.

Cette analyse a conduit à proposer les territoires suivants (**annexe n° 2**) :

- En tant que **territoires urbains structurants à l'échelle territoriale** : la CAB, la CAPA, leurs communes membres, Portivechju, et Corti ;
- En tant que **territoires urbains structurants à l'échelle infra-territoriale** : Bunifaziu, Calvi, L'Isula-Rossa, Pruprià ;
- En tant que **territoires urbains en devenir** : Biguglia, Lucciana, San-Fiurentzu et U Borgu.

A cela s'ajoute des territoires que l'on pourrait considérer en situation « transitoire » qui, à ce jour ne peuvent être objectivement considérés comme territoires urbains mais dont les caractéristiques sont proches de cette définition et dont les enjeux de développement ont été identifiés par le PADDUC comme polarités à renforcer.

Ces « **territoires d'objectif urbain** » seraient : A Ghisunaccia, A Penta du Casinca (Secteur I Fulelli), Grussettu è Prugna (secteur Purtichju), I Prunelli di Fiumorbu, Sartè et Vicu (secteur Sagone).

3-Concertation avec les territoires urbains

L'expérience actuelle de soutien aux territoires urbains a permis d'identifier des opérations, dont les caractéristiques très spécifiques ne permettraient pas de prétendre à un appui financier, faute de cadre réglementaire adapté.

Aussi, l'instauration de ces nouveaux mécanismes permettraient de mieux identifier et de rendre plus équitable les financements de la Collectivité de Corse à la fois pour les territoires concernés et pour la Corse.

A titre d'exemple, pourraient bénéficier d'un appui particulier des projets tels que :

- la création d'un équipement dédié à l'enfance et à l'éducation permettant d'absorber la croissance démographique soutenue d'une commune limitrophe d'une ville centre afin de contribuer à la diminution des charges de centralité de cette dernière et des déplacements pendulaires induits ;
- les actions visant à la revitalisation économique grâce au développement des commerces de proximité dans les pôles urbains secondaires et intermédiaires, jusqu'ici limité aux quartier politique de la ville ;
- les projets de réhabilitation d'ensemble immobiliers non achevés et partiellement occupés, en vue de recréer une centralité à l'échelle d'un quartier grâce à l'implantation d'un habitat mixte, de commerces et de services.

Toutefois, la typologie des projets pouvant être éligibles à une participation financière de la part de la CdC ne pourra être déterminée de façon exhaustive qu'à l'issue de **la concertation avec les territoires urbains**.

Il semble opportun ici de souligner le fait que la phase de concertation constitue **la clé de voûte du projet de schéma de développement urbain durable**. En effet, l'ambition de la CdC est que celui-ci soit le fruit d'une **co-construction avec les territoires urbains**.

L'organisation d'une large concertation avec les territoires concernés a donc pour but (**annexe n° 3**):

- (i) d'assurer leur implication dans ce processus en les invitant à penser leur projet de territoire ;
- (ii) de définir les axes stratégiques et les priorités d'interventions qui répondent à la fois aux besoins locaux et aux enjeux majeurs de l'île en termes de développement urbain que la CdC aura elle-même identifié ;
- (iii) de faire du schéma une déclinaison opérationnelle du PADDUC, qui participera à une transposition des principes relatifs au développement urbain qu'il contient dans les documents d'urbanisme locaux.

Ainsi, en faisant coordonner à la fois les enjeux de la Collectivité de Corse en termes d'aménagement urbain et les enjeux des territoires eux-mêmes, proportionnellement à leurs besoins et à leurs niveaux de développement, il sera possible de faire émerger une **stratégie commune** de développement urbain dans une approche globale, durable et intégrée, permettant de tendre un peu plus vers l'objectif d'équilibre territorial insulaire.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

ORIENTATION

STRATEGIQUE

LE FAIT

URBAIN

INSULAIRE

I. D'une politique définie par l'Etat 1

A. L'Etat, seul prescripteur de la politique de la Ville depuis 40 ans 1

1) L'émergence et l'institutionnalisation de la politique de la ville : 1980-1990..... 1

2) L'évolution de la politique de la ville à partir des années 2000 2

B. Les collectivités locales, des partenaires financiers incontournables de la politique de la ville 2

1) L'intervention des départements et de la collectivité dans les programmes contractualisés 2

2) La charte urbaine, un dispositif financier reconduit dans la politique d'aménagement du territoire 3

II. A une reconnaissance institutionnelle du fait urbain dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse 4

A. Adapter les politiques actuelles 4

1) En considérant les spécificités des territoires urbains insulaires 4

2) En décloisonnant l'action des politiques urbaines 6

B. Pour faire de la Collectivité de Corse, un prescripteur des politiques urbaines 8

1) Les enjeux et les objectifs de cette nouvelle politique8

2) La méthode : De la concertation à la contractualisation.10

I. D'une politique définie par l'Etat

A. L'Etat, seul prescripteur de la politique de la Ville depuis 40 ans

1) L'émergence et l'institutionnalisation de la politique de la ville

La politique de la ville est intrinsèquement liée à l'histoire de l'urbanisme et à la constitution des grands ensembles d'habitat social qui trouvent leur origine dans la période d'après-guerre. Visant à améliorer les conditions de vie des habitants et à répondre à une demande de logements de plus en plus importante du fait du baby-boom, ces grands ensembles ont pu proposer un logement locatif social et collectif avec l'accès à des équipements ménagers modernes et davantage de confort. Très prisés, ils constituaient pour l'époque une réelle avancée.

Pourtant dès les années 70, ces grands ensembles connaissent de plus en plus de difficultés et deviennent le lieu où retentissent des problématiques économiques, sociales ou encore démographiques. De territoire de transition, ces quartiers d'habitat vont devenir des territoires d'exclusion, renforcés par des processus de concentration de populations précarisées. Et c'est dans un contexte d'émeutes au sein des banlieues (pendant l'été 1981) que vont apparaître les 1ers rapports - fondements de la politique de la ville. En 1982, la 1ère forme de contractualisation est créée avec les Contrats de Plan Etat-Région. Ils seront renouvelés puis suivis par plusieurs autres formes de contractualisation.

Plusieurs lois dans les années 1990, et la création du Ministère de la Ville, vont **institutionnaliser** cette politique. L'Etat se dote alors d'outils législatifs et administratifs pour conduire cette politique publique : La Dotation de Solidarité Urbaine, le Pacte de relance et la création des ZUS - Zone Urbaine Sensible, ZRU - Zone de Revitalisation Urbaine, ZFU - Zone Franche Urbaine. Enfin, Le contrat de ville jusqu'ici expérimental va devenir le contrat principal de la politique de la Ville.

Ainsi, l'institutionnalisation de la politique de la ville en fait une politique des quartiers, associées à un zonage consacré par le législateur.

2) L'évolution de la politique de la ville à partir des années 2000

La « politique de la ville » s'est adaptée au fil du temps, afin de répondre à l'évolution sociale, économique et environnementale des territoires.

A partir des années 2000, un véritable tournant est opéré dans la manière d'envisager l'action publique tant sur le plan des objectifs que sur les modalités d'intervention.

Avec des objectifs chiffrés, la politique de la Ville va devenir une politique de réduction des écarts, notamment avec la loi Borloo de 2003. Cette loi crée également l'ANRU (Agence Nationale du Renouvellement Urbain) et lance les 1ers PNRU (Programme National de Renouvellement Urbain) pour le financement d'opérations de grande envergure sur le bâti, caractérisée par des opérations de démolitions et de reconstruction.

La réforme de la Politique de la ville de 2014 fait suite à 2ans de concertation nationale.

Véritable pierre angulaire de la politique de la ville, elle est notamment fondée sur le principe d'une **nouvelle géographie prioritaire** arrêtée sur un critère unique : la concentration de la pauvreté sur la base de la faiblesse des revenus (937€ par mois) sur une zone regroupant au moins 1000 habitants concernés. Ainsi, les moyens sont désormais concentrés au niveau national sur 1300 quartiers (QPV).

De même, cette réforme engage **Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU- 2014-2024)** qui privilégie ses interventions sur les 200 quartiers nationaux présentant des dysfonctionnements majeurs.

Enfin, depuis 2018, le **Plan National Action Cœur de Ville (ACV) est lancé suivi du dispositif ORT (Opération de revitalisation des Territoires).**

B. Les collectivités locales, des partenaires financiers incontournables de la politique de la ville

1) L'intervention des départements et de la collectivité dans les programmes contractualisés

Dès la mise en œuvre des 1ers dispositifs de politique de la Ville, et dans un souci d'action contre l'exclusion urbaine, l'Etat, la Collectivité territoriale de Corse et les collectivités locales s'étaient associées dans un 1er contrat de plan Etat-Région 1984-1988 (prolongé en 1989) sur un cadre contractuel d'actions comprenant au 1er niveau les cités d'Ajaccio et de Bastia. S'en sont alors suivi 6 générations de contrats de plan ou de projets.

Le dernier CPER 2015-2020 dans son volet urbain, a donné une priorité d'intervention pour l'amélioration du cadre de vie des populations vulnérables des villes de Bastia et Ajaccio en complémentarité des mesures de la politique de la ville. Le montant total contractualisé sur ce volet pour la période 2015-2020 est de 10 M€ dont 5M€ de participation de la Région.

Chaque dispositif national mis en place dans les villes de Bastia et Ajaccio et plus récemment de Porto-Vecchio, a donné lieu à un engagement financier départemental et régional. Et notamment les grands programmes de rénovation urbaine : 25M€ par la Région (CTC et exCD) aux opérations de revitalisation des quartiers politique de la ville.

Cela représente environ 11% de participation de la CTC et des ex-CD sur le montant total des travaux engagés (229 M€ HT) par les villes et leurs partenaires (bailleurs sociaux, agglomérations...).

La nouvelle géographie prioritaire issue de la réforme de 2014, a identifié en Corse 5 QPV dont 2 quartiers reconnus d'intérêt régional (Quartier sud à Bastia et Quartier Pifano à Porto-Vecchio) sur lesquels le NPNRU Nouveau programme national de renouvellement urbain est mis en œuvre. L'Assemblée de Corse s'est prononcée pour un engagement de soutien financier à plus de 19M€. (Délibération N°19/187 AC du 27 juin 2019 NPRU Porto-Vecchio et Délibération N°21/ 002 AC du 28 janvier 2021 NPRU Bastia.

2) La charte urbaine, un dispositif financier reconduit dans la politique d'aménagement du territoire

La collectivité de Corse soutient l'action de l'ensemble des communes du territoire insulaire à travers les différents dispositifs de ses politiques sectorielles.

Dans le cadre de son action pour l'aménagement du territoire, un règlement des aides aux communes, intercommunalités et territoires approuvé par délibération de l'Assemblée de Corse (N°19/438 AC du 28 novembre 2019), permet d'ores et déjà une intervention auprès des agglomérations et ville-centre dans le cadre de la politique de la ville et des programmes contractualisés avec l'Etat.

Celui-ci réaffirme la volonté de la Collectivité de Corse de soutenir financièrement les villes dans leurs actions de politique de la ville.

Ainsi, le dispositif « Charte Urbaine » est reconduit et permet l'individualisation des crédits dans le cadre des programmes contractualisés avec l'Etat précédemment évoqués. Ce dispositif a mobilisé sur la période 2015-2019 plus de 7M€ de crédits pour les territoires concernés. Depuis 2020, il a été attribué 4,7 M€ de subventions à des opérations s'inscrivant dans la politique de la Ville.

Mais au-delà de la charte urbaine, c'est plus de 74M€ qui ont été affectés de 2015 à 2019 aux territoires de Porto-Vecchio, de la CAB et de la CAPA et de leurs communes membres au travers de l'ensemble des politiques sectorielles de la CdC et de ses agences et offices en soutien aux infrastructures liées à des mécanismes de centralités, dont 25M€ au titre du règlement des aides aux communes, EPCI et territoires.

II. A une reconnaissance institutionnelle du fait urbain dans les politiques sectorielles de la Collectivité de Corse

A. Adapter les politiques actuelles

1) En considérant les spécificités des territoires urbains insulaires

> Considérer les spécificités des territoires urbains insulaires, c'est commencer par définir ces territoires :

On parle aussi bien de territoire urbain, que d'espace urbain, de zone urbaine, d'aire urbaine... Si on peut définir l'urbain comme la zone délimitée par la ville et ses environs, cette définition est incomplète et n'est pas unique.

Le principal critère de l'urbain reste le **critère démographique** puisqu'il s'agit avant tout d'un territoire à forte densité populationnelle. Mais l'urbain se définit également par sa **fonction** : c'est un territoire qui se caractérise par la présence de divers infrastructures et services, ainsi que par le développement d'activités économiques, secondaires ou tertiaires. « L'urbain » fait ainsi appel à des considérations fonctionnelles, à une analyse spatiale (forme de l'espace, articulation entre les différents espaces) et à des ressorts sociologiques.

En ce sens, il s'agit non seulement de s'interroger sur la définition de l'urbain à l'échelle de la Corse, mais aussi d'identifier clairement les critères, qu'ils soient objectifs ou plus immatériels, qui permettent d'aboutir à un consensus quant à la manière de percevoir et de vivre la ville aujourd'hui.

Ainsi, une méthodologie de caractérisation des territoires urbains a été élaborée. Elle propose de croiser des critères géographiques et socio-économiques, de sorte à objectiver le fait qu'il existe différents types d'espaces urbains, avec des contraintes et des enjeux spécifiques, auxquels la CdC doit apporter une réponse adaptée dans le cadre de la mise en œuvre de ses politiques publiques (cf. annexe n°2 relative à la critériologie urbaine).

> Considérer les spécificités des territoires urbains insulaires, c'est identifier leurs problématiques et leurs richesses :

Si elles sont confrontées d'une part à des problématiques économiques et sociales comme des problèmes d'emploi, d'infrastructures, ou de tensions foncières... les villes insulaires disposent cependant d'une richesse patrimoniale incontestable et leurs cœurs de ville bénéficient toujours d'une capacité d'attractivité importante notamment pour les couches dynamiques. Leurs fonctions de centralités sont affirmées en ce qu'elles accueillent des activités, des établissements de santé et d'enseignements, des équipements sportifs et culturels, et des sites patrimoniaux. Elles constituent des maillons fondamentaux de l'armature urbaine de la Corse et contribue de fait à la cohésion du territoire.

Parmi les problématiques rencontrées par les centres villes insulaires, on peut noter que les villes moyennes corses subissent les conséquences néfastes d'un solde migratoire négatif, qu'il convient de rapporter davantage à un mouvement significatif de périurbanisation impactant négativement la ville centre, plutôt qu'à une perte d'attractivité de celle-ci.

Par ailleurs, il convient également de s'interroger sur le phénomène récent d'implantation de zones commerciales périurbaines, lequel peut également être à l'origine de conséquences néfastes sur les centres villes. En effet, ces zones transforment à la fois l'espace, les lieux de vie et influencent fortement les relations sociales. Autour des hypermarchés, sont construits bureaux, logements, parcs de loisirs... l'ambition affichée étant bien de faire de ces zones des nouveaux lieux de vie au risque de remplacer les centres-villes actuels. De plus, cette désertification des centres-villes est accentuée et entraîne de fait une augmentation du taux de vacance commerciale.

Ce phénomène de périurbanisation engendre également un certain nombre de problématiques en matière de mobilité inter et intra urbaine et de déplacements pendulaires, accentuées par la forte dépendance à l'automobile et la faible utilisation des transports en commun.

Par ailleurs, la fonction portuaire des villes insulaires est une spécificité qui peut à la fois constituer un atout et une charge. En effet, si la présence d'un port en centre-ville peut être un élément attractif notamment en termes de développement touristique et économique, celle-ci peut entraîner également des difficultés d'aménagement, des nuisances et des tensions liées à la saisonnalité et au trafic maritime. Il existe des difficultés particulières d'aménagement de ces places portuaires en général et des interfaces urbano-portuaires en particulier.

Ainsi, la spécificité des territoires urbains insulaires nécessite la mise en œuvre d'une approche différenciée de la politique jusqu'ici mise en œuvre au niveau national et de façon homogène. La Collectivité de Corse doit également réaffirmer son rôle en matière d'aménagement du territoire et de l'espace urbain afin de répondre de manière plus efficace aux inégalités et faire écho à son ambition d'équilibre territorial.

2) En décloisonnant l'action des politiques urbaines

La mise en œuvre actuelle des dispositifs de la politique de la Ville par la Collectivité de Corse dans son partenariat avec les villes et les agglomérations se traduit de fait :

> Par une intervention restreinte aux zonages définis réglementairement par l'Etat sur la base de critères socio-économiques de l'INSEE. (*Quartier Prioritaire de la Ville, ZUS...*)

Cette délimitation réalisée sur le principe du carroyage INSEE (200mX200m), cumulé au critère démographique (*minimum 1000 hab*), et au critère socio-économique (*revenu minimum*) n'apparaît pas toujours pertinente au regard des besoins de l'ensemble du territoire urbain ou même d'un quartier immédiatement voisin par exemple.

Pour sortir de la vision parcellaire issue des critères de la politique de la ville, il apparaît pertinent de penser le développement et l'aménagement de ces quartiers dans une vision globale et intégrée.

Une étude INSEE sur les QPV de Corse a d'ailleurs mis en exergue que la pauvreté était plutôt diffuse sur l'ensemble de « l'unité urbaine englobante » et non pas seulement concentrée sur les quartiers.

En Corse, les écarts de revenu médian et de taux de pauvreté de la population entre les QPV et leurs agglomérations ou les QPV et le niveau régional sont **systematiquement moins élevés que dans les autres régions**. Cela traduit une moindre concentration de la pauvreté dans les quartiers de la politique de la ville insulaires : si leurs habitants y sont globalement moins fragiles que sur le continent, leur environnement urbain, rural et régional enregistre davantage de pauvreté qu'ailleurs. En effet, dans les unités urbaines englobantes, le taux de pauvreté est très élevé, 19 % soit le 2nd taux de pauvreté derrière la région Hauts-de-France. De plus, avec 20 % de la population sous le seuil de pauvreté, la Corse est la région la plus pauvre de France métropolitaine. Les écarts entre les habitants des QPV et ceux de leurs agglomérations sur l'ensemble des indicateurs de fragilité sont également plus faibles : les familles nombreuses, les familles monoparentales, les étrangers, les jeunes, les ménages percevant des allocations chômage et l'emploi précaire y sont moins sur-représentés qu'ailleurs. Il semble donc nécessaire de prévoir une intervention à destination des territoires urbains corses, qui soit plus globale et sur un périmètre allant au-delà de celui défini dans le cadre de la politique de la ville.

> Par une intervention restreinte aux objectifs fixés par l'Etat

La généralisation de l'appel à projet national (*Action cœur de ville, NPRU, PRQAD...*) dans lequel l'Etat définit ses priorités au niveau national, remet en question la dimension partenariale de la politique de la ville et sa capacité d'**ajustement aux réalités locales**.

Les zonages bien que définis sur les mêmes critères ne permettent cependant pas de définir des QPV homogènes. Ainsi, un QPV de la région île de France ne rencontrera pas les mêmes difficultés socio-économiques et urbaines qu'un QPV en Corse.

Les dispositifs comme le zonage ou les appels à projets ne sont-ils pas eux-mêmes facteurs d'inégalités ?

L'intervention actuelle de la CdC auprès des villes est donc une intervention encadrée qui, bien que nécessaire et indispensable, ne permet pas d'intervenir de façon globale sur l'ensemble du territoire urbain, puisque circonscrite au périmètre défini par l'Etat.

En effet, les dispositifs contractuels nationaux ou les différentes générations de fonds structurels ont, pour partie démontré leur utilité et obtenu des réussites qu'il s'agit de prolonger ou d'étendre ailleurs.

Mais ces politiques et dispositifs marquent leurs limites :

Leurs modes de production de politiques publiques fondées sur l'AAP se sont révélés insuffisants pour pallier au déséquilibre d'aménagement du territoire et la politique de discrimination positive territorialisée qui repose principalement sur le zonage n'a permis d'apporter que des solutions en urgence.

Plus largement, le modèle classique de territorialisation homogène des politiques publiques ne fonctionne qu'imparfaitement, en raison de la diversité des situations locales et de l'inadéquation de certains dispositifs standardisés.

Il apparaît ainsi pertinent que la contribution massive de la CdC s'inscrive désormais dans le cadre de ses propres politiques de soutien aux territoires urbains (en complément de la participation de la CdC dans le cadre des programmes portés par l'Etat qu'il convient de maintenir). Les nouvelles politiques urbaines de la Collectivité de Corse devront s'attacher à décloisonner les interventions pour traiter durablement et de manière cohérente les problèmes constatés sur l'ensemble du territoire urbain.

En effet, la mise en œuvre de politiques publiques territorialisées de la CdC apparaît indispensable pour adapter ses dispositifs aux besoins spécifiques de ces territoires urbains.

La tendance de concentration des moyens y compris de droit commun sur quelques territoires (*et particulièrement à l'échelle infra-communale*) soulève une contradiction dans la vocation des dispositifs à couvrir un large territoire et de fait, à avoir un impact significatif.

B. Pour faire de la Collectivité de Corse, un véritable prescripteur des politiques urbaines

1) Les enjeux et les objectifs de cette nouvelle politique

Faire de la Collectivité de Corse un acteur de développement de l'urbain en tant que véritable prescripteur des politiques urbaines repose sur une nouvelle manière d'appréhender l'action. Celle-ci doit s'attacher à sortir de la logique de l'urgence, induite par la gestion et la mise en œuvre des dispositifs de la politique de la ville.

Il convient ainsi d'identifier les enjeux et les objectifs d'une politique régionale innovante à destination des territoires urbains.

Si l'armature urbaine telle que définie dans le PADDUC par une analyse fonctionnelle à l'échelle communale, peut servir de base à la réflexion de la prise en compte du fait urbain insulaire dans la politique régionale, celle-ci devra intégrer également les orientations du document stratégique et ses ambitions quant à l'aménagement urbain en Corse.

En effet, la carte des enjeux urbains et économiques du PADDUC est un référentiel permettant d'aligner la reconnaissance du fait urbain sur certains niveaux de polarité de l'armature comme les pôles supérieurs et les pôles secondaires. Cette approche strictement objective conforte l'idée de péréquation des financements à destination des territoires urbains notamment dans un objectif de compensation des charges de centralités. Cependant, les orientations du PADDUC applicables à certains territoires urbains, ou à certains territoires ayant vocation à devenir urbains ne se basent pas seulement sur un état de l'existant mais sur le « **devenir urbain** ». Il s'agira alors de considérer les territoires « **à structurer** » et les polarités urbaines « **à renforcer** » dans un projet d'aménagement en concentrant alors l'effort financier sur la transformation de l'espace urbain et périurbain dans des secteurs identifiés.

Ainsi, cette nouvelle politique devra prendre en compte les objectifs du PADDUC dans sa déclinaison opérationnelle et ainsi mettre en œuvre :

- Des dispositions visant prioritairement à un renforcement préalable des espaces déjà urbanisés,
- Des orientations visant à favoriser le développement des centralités existantes ou en devenir et par là restreindre l'étalement urbain autour de ces polarités,
- Des actions ciblées faisant l'objet de projets d'aménagement d'ensemble dans une logique de dynamique territoriale.

Cette nouvelle politique mise en place par la CdC devra nécessairement intégrer la conditionnalité des interventions financières au respect des orientations définies.

L'enjeu pourrait être de prioriser le développement de structures urbaines compatibles avec les exigences environnementales pour un territoire durable en incitant les villes à se saisir de l'impératif de transition écologique et à considérer cet enjeu non pas comme une contrainte mais bien comme une opportunité d'inscrire leur modèle de développement dans une trajectoire durable. La ville durable doit apparaître comme un objectif incontournable, une nécessité à travers différents champs d'application :

- Une politique climatique de réduction des CO2 et de développement des énergies renouvelables
- Une politique de mobilités propres et de planification par la densification, le renouvellement urbain, l'insertion d'espaces naturels et agricoles ...
- Une politique d'éco construction

L'enjeu d'équilibre territorial nécessite de reconsidérer la dynamique spécifique de ces territoires urbains. Cela implique donc le renouvellement et la consolidation de l'ingénierie territoriale, sociale, financière prenant en compte les **différentiels de ressources des collectivités**.

Il ne s'agit pas de donner à tous les mêmes moyens, mais à chacun les moyens adaptés aux besoins qui conditionnent le développement spécifique qui pourrait être le sien. Il ne s'agit pas non plus d'agir de manière identique partout en même temps et sur les mêmes sujets, puisqu'au contraire, les actions doivent être adaptées à chaque contexte territorial. Cela signifie donc le maintien d'une intervention particulière auprès des territoires les plus fragiles, comme c'est le cas dans le cadre des programmes inhérents à la politique de la ville, tout en permettant aux territoires urbains insulaires et à la CdC de penser leur propre modèle de développement urbain.

L'enjeu pourrait être également la définition d'une image de marque, d'un marketing territorial permettant d'asseoir l'attractivité des villes et d'en assurer leur rayonnement.

Ce mode de développement qui repose sur la mobilisation et la consolidation du capital économique, social, culturel et environnemental des territoires, des quartiers et des populations, doit être positif pour ceux-ci, et également pour le développement de l'ensemble territorial plus vaste au sein duquel ils s'intègrent pleinement.

Cela oblige à reconsidérer les logiques de développement territorial. Il n'y a plus lieu d'opposer développement endogène et exogène, ou, autrement dit, d'opposer dynamique locale ou insertion globale : les liens fonctionnels qui existent entre territoires, entre quartiers, doivent au contraire être renforcés de manière à concevoir des projets qui autorisent d'articuler au mieux les différentes échelles et les différents espaces.

Le renforcement de l'égalité territoriale passera par le renforcement de ces liens et de ces articulations.

2) La méthode : De la concertation à la contractualisation

La CdC a pour vocation d'offrir un cadre d'intervention qui favorise la dynamique propre de chaque territoire et des populations qui l'habitent.

Sans ingérence, elle doit jouer un rôle de coordination au service des territoires afin de susciter des dynamiques de développement. Cela passe par une responsabilisation et une mise en capacité des territoires et des acteurs afin de leur permettre d'initier et de déployer des solutions adaptées à la donne locale.

Ainsi, concernant les territoires urbains, la CdC ambitionne de faire coïncider les priorités qu'elle aura identifiées avec celles des territoires concernés. La formalisation de cette stratégie se fera au travers d'un document de planification type **schéma d'aménagement**, et sa mise en œuvre serait suivie de l'adoption d'un **cadre réglementaire spécifique**.

L'ambition de la CdC étant qu'il soit coconstruit avec les territoires urbains de l'île.

Un travail de pédagogie et de débats publics est donc à lancer pour redonner sens et construire un nouveau grand récit territorial et social, fondateur et engageant l'ensemble des acteurs qui font les territoires urbains.

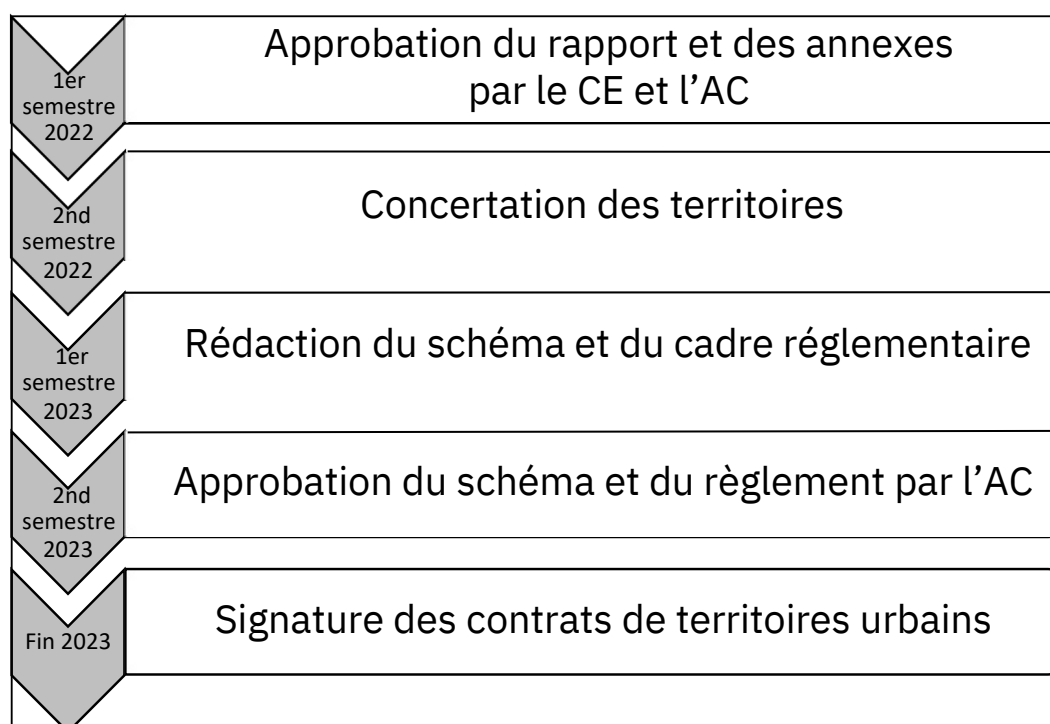
Ainsi, c'est en concertation (séminaires, groupes de travail, contribution, diagnostic...), qu'il est proposé d'élaborer un **cadre stratégique d'intervention**, pour promouvoir un développement urbain durable, intégré, harmonieux et équilibré. Les méthodes de concertation envisagées sont détaillées au sein de l'annexe n°3 du rapport.

Ce cadre stratégique, issu de la confrontation des enjeux identifiés par les territoires urbains et ceux identifiés par la Collectivité de Corse, permettra d'impulser une véritable mobilisation territoriale sur des objectifs communs.

Enfin, les contrats de territoires urbains, constitueront l'aboutissement de la stratégie d'aménagement du territoire au niveau urbain en proposant un cadre d'intervention réglementaire spécifique.

Construits localement, en concertation, et basés sur une stratégie commune en corrélation avec le schéma d'aménagement et le cadre réglementaire, ces contrats devront permettre d'assurer la mise en œuvre du projet de territoire et répondre ainsi aux enjeux des villes et de leurs agglomérations. **Ils constitueront ainsi l'outil d'adaptation de l'action régionale aux enjeux et aux spécificités locales.**

Calendrier prévisionnel



NOTION DE
TERRITOIRES
URBAINS
INSULAIRES

I. Présentation de la méthodologie

d'identification des territoires urbains 1

A. Une méthodologie principalement élaborée à partir du PADDUC 1

1) La prise en compte des SER dans l'analyse urbaine 2

2) L'étude de l'armature urbaine territoriale définie en 2015 4

3) L'analyse des territoires à travers le prisme de la grille de lecture de « l'agglomération » au sens de la loi littoral 5

B. Une méthodologie complétée par des données et des méthodes d'analyses internes à la CdC et à des sources extérieures 7

II. Le périmètre proposé 7

A. Les territoires urbains supérieurs 8

B. Les territoires urbains secondaires avec des fonctions structurantes à l'échelle régionale 8

C. Les territoires urbains à structurer ou à redynamiser 8

D. Les territoires d'objectifs urbains 9

I. Présentation de la méthodologie d'identification des territoires urbains

A l'occasion de l'élaboration du Schéma d'Aménagement, de Développement et de Protection de la Montagne (SADPM) Corse, il a été établi une méthode visant à élaborer une « *typologie de la montagne corse* ». Son principal objectif était de caractériser les espaces contraints de l'île. Cette étude a permis d'appréhender au mieux la complexité engendrée par les particularités insulaires dans une vision dépassant les seuls critères géographiques et l'approche selon laquelle l'intérieur serait le seul à pâtir de contraintes.

La recherche de l'équilibre territorial étant une préoccupation majeure de la Collectivité de Corse (CdC), celle-ci a souhaité initier l'élaboration d'un schéma de développement urbain durable qui soit le pendant du SADPM. Il a donc semblé nécessaire, dans un souci de parallélisme des formes, de proposer une critériologie urbaine locale. Celle-ci, de la même façon que ce qui a pu être fait pour le SADPM, propose de croiser des critères géographiques et socio-économiques, de sorte à objectiver le fait qu'il existe aussi différents types d'espaces urbains avec des contraintes et des enjeux spécifiques, auxquels la CdC doit apporter une réponse adaptée dans le cadre de la mise en œuvre de ses politiques publiques.

La méthodologie proposée afin d'identifier les territoires urbains insulaires s'articule autour des différentes sources de données suivantes :

A. Une méthodologie principalement élaborée à partir du PADDUC

En l'espèce, les documents du PADDUC ayant été mobilisés afin de déterminer les territoires urbains en Corse sont :

- Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD – Livret II orientation stratégique n°9)
- Le schéma d'aménagement territorial (SAT – Livret III Enjeux urbains – armature urbaine et secteurs d'enjeux régionaux [SER])
- Les orientations réglementaires (Livret IV – chapitres relatifs à l'identification des formes urbaines).

La critériologie urbaine proposée, afin d'identifier les territoires qui s'inscriraient dans le périmètre d'intervention du projet de schéma, s'articule donc autour de trois grands axes :

- 1) La prise en compte des SER
- 2) L'étude de l'armature urbaine territoriale de 2015
- 3) L'analyse des territoires à partir de la grille de l'agglomération au sens de la loi littoral telle que reconnue par le PADDUC.

1) La prise en compte des SER dans l'analyse urbaine

En 2015, le PADDUC a identifié les SER qui désignent des espaces d'intérêt territorial, nécessitant d'être appréhendés de façon globale du fait :

- De la complémentarité des enjeux urbains et/ou économiques et de leur caractère insulaire: zones de développement majeures, réflexions autour des enjeux sous-tendus par la présence d'infrastructures de transports structurantes ; renforcement des pôles de l'armature urbaine.
- Du croisement entre les enjeux de la trame urbaine actuelle (et de ses besoins futurs) avec des enjeux agricoles et/ou environnementaux de première importance à l'échelle de l'île.

Trois catégories de SER sont dès lors reconnues :

<p><u>Les SER définis dans les territoires métropolitains :</u></p> <p>Les objectifs poursuivis par cette typologie de SER sont la limitation de l'étalement urbain et la structuration des polarités urbaines les plus denses dans les secteurs de périurbanisation. Quatre grands territoires sont dès lors concernés : la CAPA et ses communes membres, les communes littorales de la communauté des communes de la Pieve di l'Ornanu, la CAB, ses communes membres et les 3 communes les plus peuplées de la communauté des communes de Marana Golu.</p>	<p>Agglomération d'Aiacciu : SER Aiacciu/Ricantu ; SER Aiacciu Rocade ; SER périphérie Nord d'Aiacciu (<i>Afa, Appiettu, Alata</i>) ; SER périphérie Est d'Aiacciu (<i>A Bastelicaccia, Cutuli è Curtichjatu</i>) ; SER de Pitrusedda ; SER de Grussettu è Prugna (<i>Purtichju, Cavru et A Bastelicaccia</i>) SER d'Albitreccia.</p> <p>Agglomération de Bastia : SER Bastia – Casamozza.</p>
<p><u>Les SER en lien avec des ports/aéroports structurants ou centres universitaires :</u></p> <p>L'objectif principal du PADDUC, à travers ces SER, est d'améliorer l'insertion urbaine et/ou paysagère de ces grands équipements qui constituent des vecteurs incontournables du développement économique de l'île.</p>	<p>SER de Bunifaziu ville ; SER de Calvi ville ; SER de Calvi aéroport ; SER de Corti ; SER de Figari ; SER de L'Isula-Rossa ; SER de Purtivechju ; SER de Pruprià ; SER de San Fiorenzu ;</p>
<p><u>Les SER définis pour le développement de pôles structurants :</u></p> <p>Toujours dans un contexte de recherche de l'équilibre territorial, afin de tenir compte de la forte attractivité de certains secteurs plus ruraux et de proposer une alternative à l'étalement urbain le long des axes routiers principaux, le PADDUC a proposé en 2015 la création ou le renforcement de certaines centralités sur l'ensemble de l'île. S'agissant plus spécifiquement des secteurs situés sur les territoires de Casinca et de la plaine orientale, il convient de souligner que leur développement devait s'articuler avec le projet de réouverture de la ligne ferroviaire reliant Bastia et Purtivechju.</p>	<p>SER Bunifaziu Sant'Amanza ; SER d'A Ghisunaccia – I Prunelli di Fium'Orbu ; SER Aleria ; SER A Penta di Casinca – I Fulelli ; SER Moriani (<i>Poghju è Mezana – Santa Lucia di Moriani – San Niculau</i>) ; SER U Macinaghju (<i>Tuminu – Ruglianu</i>) ; SER U Viscuvatu/A Venzolasca ;</p>

Toutefois, l'ensemble de ces périmètres n'a pas vocation à être partie prenante du projet de schéma de développement urbain durable.

En effet, d'une part certains ne disposent pas d'orientations ayant vocation à participer au renforcement des territoires urbains insulaires. D'autre part, s'ils ambitionnent de favoriser l'urbanisme de projet afin de permettre l'émergence de polarités participant à l'équilibre territorial global, certains SER n'ont pas pour autant vocation de permettre l'apparition de villes nouvelles, mais plutôt de renforcer les bourgs ruraux existants. En outre, toutes les communes appartenant à un même SER n'ont pas vocation à appartenir à la même catégorie de commune (urbaine, périurbaine, bourg rural, rurale etc.). Au contraire, elles aspirent plutôt à se compléter en répondant à des fonctions et des besoins différents, matérialisant ainsi un maillage au service de projet de territoire. Enfin, certains ne renvoient pas à des pôles structurants de l'armature urbaine insulaire (cf. partie 2). C'est le cas, par exemple, des communes de la rive Sud d'Aiacciu ou encore de communes situées dans le Cap Corse ou sur la plaine orientale.

En ce sens, parmi les 24 SER, ont donc été retenus les secteurs suivants :

- SER Aiacciu/Ricantu ;
- SER Aiacciu Rodeo ;
- SER périphérie Nord d'Aiacciu
- SER périphérie Est d'Aiacciu
- SER de Grussettu è Prugna (Purtichju), Cavru et A Bastelicaccia ;
- SER Bastia-Casamozza ;
- SER de Bunifaziu ville ;
- SER de Calvi ville
- SER Calvi aéroport ;
- SER de Corti ;
- SER de Figari ;
- SER de L'Isula-Rossa ;
- SER de Purtivechju ;
- SER de Pruprià ;
- SER de San Fiorenzu.

2) L'étude de l'armature urbaine territoriale définie en 2015

L'armature urbaine délimitée à l'échelle insulaire dès 2015 par le PADDUC, au sein de laquelle une hiérarchisation des différents pôles urbains de l'île a déjà été opérée, distinguant ainsi (cf. PADD + SAT) :

- **Les pôles urbains supérieurs d'influence régionale** : les agglomérations d'Aiacciu (CAPA + communes membres) et de Bastia (CAB + communes membres) et la commune de Corti.
- **Les pôles urbains secondaires** : Calvi-L'Isula-Rossa, Purtivechju-Bunifaziu et Pruprià-Sartè.
- **Les pôles de services intermédiaires** : A Ghisunaccia, A Penta di Casinca, Biguglia, Cervioni, Figari, Grussettu è Prugna, I Prunelli di Fium'Orbu, Lucciana, San Fiorenzu, U Borgu et Vicu.
- Les pôles de proximité et unités villageoises.

Seules les trois premières catégories de pôles identifiées comme constitutives de l'armature ont donc été intégrées à la présente analyse.

Dès lors, il apparaît que les territoires de la CAB, de la CAPA ainsi que les communes membres de ces EPCI et de Corti, au vu de leur place dans la structure urbaine insulaire (confirmée depuis 2015) et de l'importance des objectifs poursuivis par les SER qui couvrent leurs territoires respectifs sont, de fait, reconnus comme des territoires urbains et devront être intégrés dans le périmètre d'intervention du SDUD.

De la même façon, il est aussi proposé que Purtivechju soit identifiée en tant que commune urbaine et intégrée au périmètre du SDUD. En effet, celle-ci s'inscrit dans le dispositif national de la politique de la ville et bénéficie à ce titre de financements de la CdC dans le cadre du dispositif « Charte urbaine ».

En outre, l'un des objectifs majeurs poursuivis par le SER localisé sur son territoire est de renforcer le caractère urbain déjà existant de la commune, à travers des aménagements qui permettraient une amélioration qualitative de sa morphologie, tout en répondant à la forte dynamique démographique à laquelle elle est confrontée.

Il semble opportun ici de rappeler que les pôles urbains recensés dans l'armature urbaine précitée, renvoient avant tout à des lieux de vie et de services, reliés par des infrastructures de transport et de communications permettant le déploiement de diverses activités. Or, l'ensemble de ces éléments ne suffit pas à caractériser un territoire urbain.

Aussi, une attention particulière a été portée aux pôles urbains secondaires et aux pôles de services intermédiaires, notamment afin de tenir compte des évolutions morphologiques et fonctionnelles connues par les communes référencées dans ces catégories depuis 2015.

3) L'analyse des territoires à travers le prisme de la grille de lecture de « l'agglomération » au sens de la loi littoral

Dans l'objectif de parvenir à une **définition la plus objective possible des villes** à l'échelle insulaire, il a semblé opportun, d'analyser à travers le prisme de l'agglomération au sens de la loi littoral, chacune des communes suivantes relevant des pôles urbains secondaires et des pôles de service intermédiaires du PADDUC :

- A Ghisunaccia,
- A Penta di Casinca,
- Biguglia,
- Bunifaziu,
- Calvi,
- Cervioni,
- Corti,
- Figari,
- Grussettu è Prugna,
- I Prunelli di Fium'Orbu,
- L'isula-Rossa,
- Lucciana,
- Pruprià,
- San Fiorenzu,
- Sartè,
- U Borgu,
- Vicu.

En effet, le PADDUC ayant la possibilité de préciser les lois littoral et montagne, la Collectivité de Corse avait aussi procédé, dès 2015, à une définition détaillée des caractéristiques attendues des différentes formes urbaines présentes sur le territoire. Cela s'est traduit par l'élaboration de grilles de lecture distinguant l'agglomération, le village, l'espace urbanisé, le bourg, ou encore le hameau.

Ainsi, la **critériologie urbaine** proposée par la grille d'identification des agglomérations, tout en tenant compte des spécificités locales, est celle qui s'approche le plus de la définition standardisée des villes, proposée aussi bien au niveau national qu'à l'échelle européenne, et s'articule autour des 3 grands critères et des indicateurs suivants :

a. Trame et morphologie urbaine (coefficient 2) :

taille significative ; origine ancienne et importance patrimoniale/historique ; ensemble continu de bâti ; densité significative ; unité du bâti ; réseau viaire interne ; organisation par les espaces publics.

b. Lieu de vie à caractère permanent (coefficient 1) :

lieu d'habitat à caractère permanent (nombre significatif de résidences principales et typologie d'habitat) ; croissance démographique ; concentration d'emploi.

c. Fonction polarisante (coefficient 3) :

pôle du maillage territorial identifié au PADDUC ; dispose d'une aire d'influence ; pôle de services et d'emplois ; mixité des usages ; anime le territoire ; bon niveau de desserte par les infrastructures de transports et les transports publics.

Chacun des indicateurs précités a fait l'objet d'une évaluation visant à lui attribuer une note comprise entre 1 et 5, dont la somme totale est ensuite affectée à leur critère principal de rattachement.

Enfin, **le résultat obtenu par chaque critère a fait l'objet d'une pondération par un coefficient compris entre 1 et 3.**

Cette différence de coefficient s'explique du fait que, pour définir les territoires urbains insulaires, il a semblé plus opportun de privilégier l'organisation spatiale, architecturale et les fonctions exercées par chacun des espaces étudiés, plutôt que leur dynamique démographique et économique. L'objectif de cette notation est d'affiner l'analyse et d'établir plus facilement le diagnostic de territoire, tout en facilitant la compréhension de la note finale attribuée à chaque territoire.

Aussi, afin d'être reconnu comme territoire urbain à l'échelle insulaire, la commune analysée doit obtenir une note globale supérieure à 142 points, soit 75% de la note maximale pouvant être obtenue, à savoir 190 points.

B. Une méthodologie complétée par des données et des méthodes d'analyses internes à la CdC et à des sources extérieures

- Afin de renseigner les grilles d'analyse par territoire, différents éléments extérieurs ont été mobilisés à savoir :
- Des données recueillies en internes, notamment s'agissant des territoires urbains sur lesquels la CdC intervient déjà dans le cadre du règlement d'aide aux territoires, communes et EPCI et plus spécifiquement du dispositif Charte Urbaine ;
 - Des sources théoriques relatives à l'urbanisme s'agissant de la définition des villes ;
 - Des rapports de présentation, plus particulièrement des diagnostics territoriaux, des documents d'urbanisme approuvés ;
 - Des données INSEE et Corine Land Cover ;
 - Des vues aériennes issues notamment du Géoportail de l'urbanisme ;
 - Des données issues de l'Atlas des Paysages et de l'étude relative à l'évolution de l'urbanisation produits par la DREAL Corse ;
 - Des données recueillies dans le cadre des dispositifs petites villes de demain (PVD) et des opérations de revitalisation des territoires (ORT) ;
 - Des recherches documentaires sur le patrimoine historique de chaque territoire.

L'ensemble de ces éléments a permis de renseigner, dans la plupart des cas, de façon précise le tableau figurant en pièce jointe à partir d'éléments concrets et objectifs.

II. Le périmètre proposé

A titre liminaire, il convient de rappeler que **le périmètre d'intervention du SDUD n'est pas figé dans le temps**. En effet, celui-ci devant être le pendant du schéma d'aménagement et de développement de la montagne, sa mise en œuvre pourrait, à l'instar de son « homologue », faire l'objet d'une **évaluation de sa mise en œuvre** passé un certain délai, **qui conduirait à une évolution** de son périmètre d'action. De la même façon, **la typologie des projets sur lesquels il interviendra, pourrait également être modifiée dans le temps, afin de s'adapter à l'évolution des territoires et de leurs besoins.**

L'application de la méthode relative à la critériologie urbaine insulaire a permis d'aboutir à la proposition d'identification des territoires urbains suivants :

<u>A. Les territoires urbains structurants à l'échelle territoriale</u>	
<ul style="list-style-type: none">- La CAPA et ses communes membres,- La CAB et ses communes membres,- Corti,- Portivechju (cf. I.A.1 de la présente note).	
<u>B. Les territoires urbains structurants à l'échelle infra-territoriale</u>	
<ul style="list-style-type: none">- Bunifaziu,- Calvi,- L'isula-Rossa,- Pruprià.	Il convient de souligner ici que ces communes étaient déjà identifiées par le PADDUC en 2015 comme les : « pôles urbains secondaires avec des fonctions structurantes à l'échelle régionale » et sont tous couverts, a minima par un SER poursuivant des objectifs de renforcement ou d'amélioration de la structure urbaine des territoires en lien notamment avec des équipements structurants, notamment en matière de transports.

C. Les territoires urbains en devenir

- Biguglia,
- U Borgu,
- Lucciana,
- San-Fiorenzu.

Ces communes, bien qu'identifiées par le PADDUC comme des pôles de service intermédiaires, présentent des **enjeux urbains indéniables** au vu à la fois de leur évolution urbaine récente et/ou de l'attractivité dont elles font l'objet. Par ailleurs, les communes de Biguglia, Lucciana et U Borgu sont inclus dans le périmètre du SER Bastia-Casamozza et leur structuration en tant que centralités urbaines est l'un des principaux objectifs poursuivis par celui-ci.

S'agissant de la commune de San Fiorenzu, elle dispose d'un SER propre dont la première orientation renvoie à la nécessaire restructuration de la ville autour de l'existant afin de renforcer son attractivité et de lutter contre l'artificialisation excessive des sols.

D. Les territoires d'objectifs urbains

- A Ghisunaccia,
- A Penta di Casinca (secteur I Fulelli),
- Grussettu è Prugna (secteur Purtichju),
- I Prunelli di Fium'Orbu
- Sartè
- Vicu (secteur Savone).

A l'issue de cette analyse critériologique, il est toutefois apparu que certains territoires, s'ils ne peuvent être reconnus comme urbains, se trouvent dans une **situation transitoire** qui nécessite d'être prise en compte dès à présent. En effet, ces derniers, bien qu'ils ne présentent pas les caractéristiques morphologiques propres aux espaces urbains et ont conservé un caractère rural, ou périurbain, exercent des fonctions de centralités essentielles à l'équilibre territorial insulaire. Ce rôle de pôle d'équilibre a d'ailleurs été reconnu par le PADDUC dès 2015, notamment dans la carte de synthèse n°2 relative au projet de territoire, qui localise les centralités à renforcer. C'est pourquoi, une quatrième catégorie **territoires dits « d'objectifs urbains »** a été identifiée. Celle-ci désigne les communes qui remplissent les critères cumulatifs suivants :

- Être identifiée comme pôle urbain secondaire ou pôle des services intermédiaires dans l'armature urbaine du PADDUC ;
- Avoir été reconnue, par ce dernier, comme une centralité à renforcer (cf. carte n°2 synthèse du projet de territoire) ;
- Avoir obtenu, sur la base de la critériologie urbaine, un score total qui soit légèrement inférieur au seuil de qualification (à savoir qui soit compris entre 104 et 138 points, soit entre 55% et 73% de la note totale maximale pouvant être obtenue).

Le schéma de développement urbain étant amené à s'interroger sur l'urbain de demain, cette caractérisation supplémentaire à vocation à laisser à ces territoires la possibilité de participer à la concertation dès aujourd'hui, dès lors que serait confirmée **leur intentionnalité politique de devenir des territoires urbains à moyen ou long terme.**

Il est aussi proposé que la situation particulière de ces communes puisse faire l'objet d'un atelier thématique dédié, dans le cadre de la phase de concertation avec l'ensemble des territoires.

PROPOSITION

DE

METHODOLOGIE

DE

CONCERTATION

I. Les objectifs de la concertation :	1
1. Présenter la démarche	1
2. Associer les acteurs	1
3. Mettre en œuvre un dispositif innovant	1
II. Le public et les acteurs de la concertation	1
1. Le public de la concertation	1
2. Les acteurs de la concertation	2
III. Modes de concertation envisagés :	3
1. Séminaire de lancement :	3
2. Diagnostic territorial	4
3. Ateliers des territoires	5

I. Les objectifs de la concertation :

1.Présenter la démarche

Présenter la démarche aux territoires et à leurs services afin de s'assurer de leur adhésion au projet et de leur exposer clairement ce que le schéma, notamment à travers sa déclinaison opérationnelle (Cadre réglementaire et contrats d'agglomération) va leur apporter ;

2.Associer les acteurs

Associer les acteurs locaux à l'élaboration du schéma, afin que celui-ci réponde à la fois, aux priorités définies par la Collectivité de Corse en matière d'aménagement et de développement urbain, et aux besoins réels des territoires ;

3.Mettre en œuvre un dispositif innovant

Dispositif innovant et complémentaire, aux dispositifs déjà existants (notamment ceux relevant de la politique de la ville et de l'aide aux communes en général), prenant en compte l'ensemble du territoire urbain.

II. Le public et les acteurs de la concertation

1.Le public de la concertation

Aussi, sur le fondement de la critériologie urbaine insulaire, dont le détail est présenté en annexe n°2, il est proposé que soient associés à la phase de concertation les territoires suivants :

> Les territoires urbains structurants à l'échelle territoriale

- La CAPA et ses communes membres ;
- La CAB et ses communes membres ;
- Corti ;
- Portivechju.

> Les territoires urbains structurants à l'échelle infra-territoriale

- Bunifaziu,
- Calvi,
- L'isula-Rossa,
- Pruprià.

> Les territoires urbains en devenir

- Biguglia ;
- U Borgu ;
- Lucciana ;
- San-Fiurenzu.

> Les territoires d'objectifs urbains

- A Ghisunaccia ;
- A Penta di Casinca (secteur I Fulelli) ;
- Grussettu è Prugna (secteur Purtichju) ;
- I Prunelli di Fium'Orbu ;
- Sartè ;
- Vicu (secteur Savone).

2.Les acteurs de la concertation :

Il s'agit ici d'identifier, de recenser et d'énoncer succinctement les différents acteurs qui pourraient participer à la concertation dans le cadre de l'élaboration du schéma.

> Acteurs internes CdC :

- **Les élus :** Conseil exécutif / Chambre des Territoires / CESEC ...
- **Les directions opérationnelles :** DGA Aménagement et Développement des Territoires (DGDADT) / DGA Stratégie Innovation et Transformation (DGSIT) / DGA Infrastructures, Transport, Mobilité et Bâtiments (DGITMB) / DGA Prospective, Finances, Affaires Européennes, Relations Internationales et Programmation (DGPFAERIP) / DGA Culture, Patrimoine, Sport et Jeunesse (DGCPJS) / DGA Affaires Sociales (DGAS) ...
- **Les agences et offices :** AUE / OFC...

> Acteurs externes :

Il est proposé dans le cadre de demande d'informations ou de participations à la concertation, de solliciter à titre d'experts, les intervenants suivants :

- CAUE
- Université de Corse / UMR LISA
- Services métiers de l'Etat
- Autres collectivités (pour retour d'expérience) Bureaux d'études spécialisés

III. Modes de concertation envisagés :

Les différents modes de concertation envisagés ont pour objet de fédérer le public et les acteurs autour du projet à l'occasion d'un séminaire de lancement, de proposer un travail collaboratif à la fois global par l'organisation d'ateliers thématiques mais aussi plus affiné et précis à travers les questionnaires de préparation et les réunions bilatérales.

Le travail de concertation et de retranscription va s'organiser autour des différentes thématiques préalablement identifiées et selon le schéma suivant :

1 mois = 1 thématique = 1 questionnaire = 1 atelier des territoires
Durée de la concertation envisagée : 6 mois

1.Séminaire de lancement :

Cet événement constitue un véritable temps fort politique du projet car il engagera de façon officielle la phase de concertation autour de projet de schéma. Il sera organisé en présence du Président du Conseil Exécutif et/ou du Conseiller Exécutif en charge de la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire. Il a pour objectifs de :

- Présenter la démarche validée par l'AC, les objectifs poursuivis, la méthodologie de concertation, ainsi qu'un calendrier prévisionnel de sa mise en œuvre.
- Présenter les principales thématiques/problématiques identifiées par la CdC sur les territoires urbains.
- Permettre un premier échange avec les territoires pour recueillir leurs ressentis sur ce qui vient de leur être présenté, noter leurs observations et éventuelles critiques vis-à-vis du projet, de la méthode de concertation ou encore des thématiques envisagées ;
- Faire évoluer la concertation, si nécessaire, selon les retours qui auront été faits en séance.

Les thématiques à ce jour envisagées sont les suivantes :

- centralité-attractivité ;
- ville durable ;
- la mobilité ;
- la périurbanisation ;
- les territoires urbains d'objectifs.

Elles pourront être complétées notamment par des propositions formulées par les territoires lors du séminaire.

2.Diagnostic territorial :

L'enjeu ici est de bénéficier de remontées de terrain, en allant à la rencontre des territoires, dans un cadre plus restreint, pour chaque thématique.

Cette étape de la concertation devra être organisée préalablement aux ateliers participatifs, afin d'initier une dynamique de travail et favoriser l'implication des différentes parties prenantes.

Pour ce faire les modes de concertation pourront prendre des formes très diversifiées, telles que par exemple : des questionnaires / enquêtes en ligne qui permettront de recueillir notamment des données chiffrées ; ou encore des échanges en direct avec les territoires à l'occasion de réunions, afin de bénéficier de retours d'expériences, des ressentis et d'identifier les problématiques qu'ils rencontrent en lien avec la thématique abordée.

Outre le fait de recueillir de la donnée, cette phase de la concertation s'avère essentielle pour recenser les besoins voire les opportunités de travailler de façon plus spécifique avec un ou plusieurs territoires urbains, sur des projets particuliers.

Il est à noter que les informations recueillies dans ce cadre seront centralisées et serviront, ensuite, de base aux échanges lors des ateliers en séance plénière et permettront de recentrer le projet de schéma autour des territoires.

Enfin, le fait de bénéficier de remontées de terrains précises durant cette phase préparatoire permettra également à la CdC de proposer, lors des ateliers élargis, des méthodes de travail qui seront adaptées, interactives et qui faciliteront la participation de tous à l'identification des axes d'intervention du futur schéma et leur déclinaison opérationnelle.

3. Ateliers des territoires :

Ces ateliers constitueront un temps de partage et d'échange avec un public élargi, à savoir l'ensemble des territoires urbains et leurs services métiers.

Ils pourraient être réalisés en présence d'experts dans les thématiques abordées, voire en présence d'autres collectivités ayant déjà mené ce type de démarches, afin de bénéficier de retours d'expérience.

Il est envisagé d'organiser un atelier pour chaque thématique identifiée dans l'orientation stratégique, soit environ cinq au total, au rythme d'un atelier par mois. Les objectifs de ces ateliers seraient de :

- Mettre en commun données collectées durant la phase préparatoire, afin que l'ensemble des territoires concernés bénéficient du même niveau d'information et puisse mieux appréhender les enjeux de chacun ;
- Créer une synergie, grâce à des temps de travail collectifs, qui permettraient de faire ressortir les axes d'intervention du projet de schéma.

Il est à noter que durant toute la phase de concertation, en particulier sur la période dédiée aux ateliers et aux rencontres des territoires, il est prévu des restitutions régulières de l'état d'avancement des travaux auprès des différents participants (territoires urbains, Chambre des Territoires, directions de la CdC, partenaires extérieurs etc.). L'objectif étant de maintenir un haut niveau d'implication de l'ensemble des acteurs, durant toute cette étape de l'élaboration du schéma.

Annexe 2 :

COMPTES-RENDUS DES ATELIERS

ATELIER 1 : CENTRALITÉ - ATTRACTIVITÉ

ATELIER 2 : LOGEMENT - ASPECTS SOCIAUX ET SOCIÉTAUX

ATELIER 3 : PÉRIURBANISATION

ATELIER 4 : MOBILITÉ

ATELIER 5 : VILLE DURABLE



ATELIER 1

CENTRALITÉ – ATTRACTIVITÉ

Date : u 16 di Settembre 2022

Lieu : Aiacciu – Palazzu di a Cullettività di Corsica – Salon d’Honneur

Participants :

Communauté d’Agglomération de Bastia	Commune de Grussettu è Prugna	SPL AMETARRA
Communauté d’Agglomération du Pays Ajaccien	Commune de l’Isula Rossa	Directions opérationnelles de la CdC
Communauté des Communes Sud Corse	Banque des Territoires	Agence du Tourisme de la Corse
Commune d’Aiacciu	DDT 2A	Agence d’Urbanisme et de l’Energie
Commune d’A Ghisunaccia	DDT2B	Office de l’Equipement Hydraulique de Corse
Commune de Bastia	DREAL	
Commune de Furiani	Préfecture de Corse / SGAC	

Ordre du jour :

- Rappel des orientations stratégiques validées en Assemblée de Corse.
- Rappel des points essentiels relatifs au projet de schéma de développement urbain durable (SDUD) et à la concertation afférente.
- Rappel des éléments clés relatif à la thématique du jour : « **Centralité-Attractivité** ».
- Restitution des principales informations issues de la phase d’immersion.
- Travaux de groupes autour de deux sous-thématiques : Attractivité et Centralité Constituée / Attractivité et Centralité en devenir.
- Restitution des travaux de groupes et conclusion.

Le présent document a vocation à retranscrire, de façon synthétique, les échanges ayant eu lieu sur l’ensemble de la journée entre la Collectivité de Corse et les participants.

Les points essentiels rappelés en introduction étaient les suivants :

- Le SDUD se veut être une **déclinaison opérationnelle du PADDUC** et le **pendant du Schéma d'Aménagement, de Développement et de Protection du Massif Corse** (SADPM). Il **ne revêt pas d'un caractère opposable** et a vocation à devenir un **document d'inspiration : les PADD des documents d'urbanismes locaux pourront s'appuyer sur les orientations du schéma**. Il pourra soit être intégré au PADDUC, dans le cadre d'une éventuelle révision, soit devenir une annexe de ce dernier.
- Il **s'inscrit dans la démarche plus globale de contractualisation** entre la CdC et les territoires. Il vise donc à définir quels seront les axes d'intervention financiers prioritaires sur les territoires urbains. Il aura un impact sur le règlement d'aides aux communes, intercommunalités et territoires qui se traduira soit par une modification du règlement des aides et l'ajout d'un dispositif spécifiquement dédié aux territoires urbains ; doit par la création d'un règlement d'aide particulier.
- La **phase de concertation** est **primordiale**, au vu du lien étroit qui existe entre la planification des projets urbains (qui relève de la compétence des documents d'urbanismes) et les conditions de leur co-financement par la CdC dans le cadre du schéma. L'enjeu étant d'éviter toute contradiction entre les orientations définies à l'échelle territoriale et les besoins des villes. Le choix a donc été fait de proposer aux territoires concernés par la démarche des **thématiques de travail très larges, et non-exhaustives**, afin de pouvoir mener une réflexion globale autour de la question du développement urbain à l'échelle de la Corse.

La politique de la ville mise en œuvre par l'Etat n'est pas remise en cause par la démarche portée aujourd'hui par la CdC. Au contraire, celle-ci se veut complémentaire de l'ensemble des dispositifs existants, car le constat qui est partagé par l'ensemble des acteurs de la politique de la ville est que celle-ci ne permet pas de fournir des réponses complètes, et territorialisées, aux besoins des villes insulaires.

En outre, la CdC est un partenaire financier déterminant sur de nombreuses opérations, sans pour autant pouvoir être partie prenante à la définition des priorités d'action de cette politique. C'est pourquoi, le Conseil Exécutif a souhaité proposer une nouvelle façon de faire la politique de la ville qui prenne le contrepied, en termes de méthode, des dispositifs existants.

Les buts poursuivis par la démarche étant :

- **D'être plus souple** en élaborant des solutions sur mesure, selon le contexte local, dont l'ambition est d'inciter l'Etat à faire évoluer ses propres outils, à partir des prescriptions réalisées par territoire.
- **De créer une méthodologie d'action** qui permette de faire converger la vision de la CdC et celle des territoires s'agissant de développement urbain.
- **De changer le positionnement de la CdC**, qui passerait ainsi du statut de co-financeur à celui de partenaire des territoires urbains.
- **De renforcer le maillage urbain existant**, sans pour autant surdévelopper les villes, afin que par « effet de ruissellement » le dynamisme des pôles urbains ait un impact positif sur les territoires de l'intérieur et de la montagne.

I. Restitution globale de la phase d'immersion / diagnostic territorial sur le thème « Centralité/Attractivité » :

Celle-ci s'est articulée autour de 17 réunions bilatérales, ayant permis d'aborder la thématique et sa perception pour les quatre catégories de territoires identifiées dans le périmètre d'intervention du schéma.

Au fil des réunions, il s'est avéré que la thématique revêt d'un caractère très transversal. Cela a donc permis d'engager les réflexions pour les séances de travail à venir sur les thèmes relatifs au logement, à la mobilité ou encore à la ville durable.

Il convient ici de préciser les deux principales notions de cette première phase d'immersion, ainsi que la façon dont elles ont été appréhendées :

- **Attractivité** : L'attractivité peut être définie comme la capacité à drainer et à attirer des hommes, des activités/fonctions et des compétences sur un territoire grâce à ses ressources, sans les dilapider et sans négliger la qualité de vie des populations.

- **Centralité** : La centralité qualifie la capacité d'action d'un élément central sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, et d'une manière générale, de polarisation. En géographie, l'espace qualifié de centre ne se trouve donc pas nécessairement au milieu de l'espace qu'il contrôle. En l'espèce, la notion de centralité a été appréciée à différents niveaux : à l'échelle de l'agglomération, du centre-ville, du quartier, du secteur périurbain en devenir, du pôle rural, ou encore du village historique.

Ci-dessous, figure la synthèse des échanges entre la Direction Adjointe en charge des Politiques Urbaines et les territoires rencontrés.

Avantages aux centralités/centres urbains identifiés et commun à l'ensemble des territoires :

- Une **offre résidentielle complète** (logements/services/emplois/équipements) dans un périmètre restreint.
- Un espace où les **déplacements piétons sont facilités** et suffisent pour avoir accès à l'ensemble des aménités du quotidien.
- Un **lieu de vie dynamique** et qui favorise le **lien social**.
- Une **organisation spatiale cohérente**, avec un maillage construit autour des rues et des espaces publics, une **harmonie architecturale** et une **valorisation du patrimoine** qui améliorent le cadre de vie et offrent à la commune une identité forte.

Autres avantages évoqués, mais non communs à l'ensemble des territoires :

- Proximité de la mer, **cadre environnemental** attractif ;
- **Proximité des axes de transport** structurants qui facilitent l'accessibilité à la centralité ;
- **Cadre de vie agréable** ;
- **Villes insulaires sont « à taille humaine »**, ce qui permet de maintenir un certain effet de solidarité.

Inconvénients communs identifiés et commun à l'ensemble des territoires :

- Une **faible disponibilité foncière et des prix immobiliers élevés** qui rendent difficiles l'accession à la propriété pour des ménages souhaitant s'y installer de façon pérenne.
- Des lieux soumis au **phénomène de saisonnalité**, particulièrement en été, en raison de leur attractivité touristique.
- Un **espace difficilement accessible** : offre de stationnement saturée, peu de diversité des mobilités, quartiers « enclavés », engorgement des axes routiers.
- Les centres urbains actuels **ne répondent pas aux enjeux du réchauffement climatique** : manque d'espaces verts, îlots de chaleur, faible adaptabilité face aux risques naturels.
- Un **cadre de vie dégradé** : façades d'immeubles et de locaux commerciaux dégradés, nuisances sonores, pollution, incivilités.

Autres inconvénients évoqués mais non communs à l'ensemble des territoires :

- Une **offre de logements**, notamment dans les centres historiques, **qui ne correspond plus aux standards de confort actuels** (logements vétustes, de petite taille etc.) et problématiques liées à la dégradation de certaines copropriétés.
- Une **forte valeur patrimoniale** des centres-historiques qui **complexifie les travaux** éventuels d'un point de vue technique, financier et administratif.
- **Dynamisme cyclique** : centres-villes où les activités sont saisonnières, entraînant une « mise en sommeil » de ces espaces en dehors de la période estivale notamment.
- **Concentration du bâti trop importante**, donnant un effet de surpopulation.
- **Manque d'optimisation de l'offre commerciale** : uniformisation des commerces, phénomène de tertiarisation etc.
- **Manque de mixité fonctionnelle**, notamment sur les centralités créées récemment.
- Un **développement du centre au détriment des villages** : concerne essentiellement les communes avec une organisation multipolaire, notamment les territoires soumis à la périurbanisation.
- **Absence d'harmonisation architecturale, insertion paysagère à retravailler**, en particulier sur les entrées de villes.
- **Manque d'organisation spatiale**, notamment par de l'espace public.

Éléments objectifs participants à l'attractivité des centres-villes :

- **Actions visant à créer du lien entre les quartiers, à améliorer l'offre de mobilité et à créer un lieu de vie plus apaisé** : multimodalité, déplacements doux, déambulation piétonne organisée et facilitée, piétonnisation, sécurisation des accès et des espaces notamment pour les vélos et les piétons etc.
- **Projets permettant d'améliorer la durabilité des centres urbains et de les rendre plus résilients :**

végétalisation des espaces publics, utilisation de matériaux écoresponsables et sourcés localement si possible pour les nouvelles constructions, aménagements pour prévenir ou gérer les risques naturels etc.

- **L'implantation d'espaces publics**, de lieux de rencontres, pour recréer du lien social.
- **Actions incitatives en vue de l'optimisation de l'offre commerciale.**
- Possibilité **d'améliorer la sécurité des villes** par la mise en place de systèmes de vidéosurveillance.

Éléments subjectifs participants à l'attractivité des centres-villes :

Marketing territorial / Campagnes de communication autour de l'identité des villes.

A l'issue de ces échanges, il peut être établi qu'il existe un constat partagé entre les territoires à la fois sur la perception de la thématique et sur **l'objectif général** poursuivi, à savoir : celui d'un **juste équilibre entre les pôles urbains** qui structurent la Corse, afin qu'ils répondent aux besoins des citoyens.

II. Restitution globale de l'atelier du 16/09/2022 et des travaux de groupe :

Lors des échanges en séance, les territoires ont souhaité apporter des compléments s'agissant de la notion de centralité et de la façon dont celle-ci doit être appréhendée, notamment dans le cadre de la planification urbaine. En effet, en vue de garantir le caractère opérationnel et concret des opérations visant à conforter ou créer l'attractivité des centralités insulaires, il conviendra de s'assurer que celles-ci répondent aux critères juridiques leur permettant d'admettre de nouveaux aménagements urbains. Pour mémoire, l'ensemble du territoire est soumis aux dispositions des lois dites « littoral » et/ou « montagne ». Aussi, une attention particulière devra être portée à la qualification des espaces concernés, ainsi qu'à leur identification au sein des documents d'urbanisme locaux.

Par ailleurs, les deux groupes de travail ont insisté sur la nécessité d'un cadre stratégique de l'aménagement urbain, défini par la Collectivité de Corse, qui permettra, à l'avenir, un arbitrage en termes de financement des projets et participera à une organisation cohérente et équilibrée du territoire.

A. Restitution des travaux du groupe « Attractivité et Centralité constituée » :

L'objectif de ce groupe de travail était d'identifier les potentiels axes d'intervention du futur SDUD, afin de conserver l'attractivité d'un centre déjà existant, ou de recréer cette attractivité dans le cas d'une centralité en perte de vitesse. Parmi les pistes de solutions évoquées figurent :

- **Traiter en priorité deux thématiques** s'agissant de l'attractivité des centres urbains : la première est celle du **logement**, la seconde celle du **commerce**.
- **Aborder la question du financement des projets à la fois en termes d'investissement et de fonctionnement** : Au travers de cette proposition, l'enjeu est de garantir, sur le long terme, l'efficacité des opérations menées dans le cadre des programmes contractualisés déjà existants, grâce à des actions d'animation ou encore de soutien au tissu associatif présent par exemple. Par ailleurs, il conviendrait d'étendre cette méthode aux quartiers exclus récemment des dispositifs précités, ainsi qu'aux centralités émergentes, au sein desquels les problématiques d'attractivité, d'écart de développement ou encore de pauvreté sont présentes.
- **Pérenniser des postes dédiés à de l'ingénierie de projet** : les communes et EPCI ne disposent pas nécessairement des ressources, aussi bien humaines que financières, pour permettre de maintenir ce type de postes. Or, ils constituent un préalable indispensable à la réalisation de tout projet visant à améliorer l'attractivité des centres. En effet, ils permettent de définir et mettre en place une stratégie, de suivre sa mise en œuvre, d'accompagner les porteurs de projets ; ou encore de faire de la prospective, afin que les démarches portées par la puissance publique évoluent et s'adaptent aux besoins réels du territoire. Il est d'ailleurs souligné durant les échanges que le fait de prendre le temps de mener un diagnostic territorial global, permet bien souvent d'identifier les problématiques de façon claire et précise et de décliner des projets cohérents à la fois dans leur réalisation.
- **Permettre la réalisation de diagnostics de territoires et la création de bases de données locales, actualisées régulièrement** : si les territoires parviennent à financer le montage et la mise en œuvre des

projets, la réciproque est moins vraie s'agissant des diagnostics de territoires. Actuellement, le territoire insulaire souffre d'un manque d'études et de données à l'échelle locale, qui permettraient à la fois d'identifier les spécificités de chaque territoire et d'en déduire quelles sont les actions prioritaires à mener, mais aussi de faire de la prospective s'agissant des démarches en cours. Peut-être faut-il développer des outils ou des observatoires locaux ?

- **Développer l'offre de formation locale sur les thématiques liées à l'aménagement du territoire** : Si la nécessité de pérenniser les postes en ingénierie de projet est partagée par l'ensemble des participants, il faut néanmoins pouvoir bénéficier d'une main d'œuvre qualifiée pour les occuper. Aujourd'hui, deux constats peuvent être faits : tout d'abord les collectivités sont assistées, dans la réalisation de diagnostics et pour le portage de certains projets, par des bureaux d'études spécialisés qui ne connaissent pas toujours le contexte local, ni ses enjeux. Ces derniers ont d'ailleurs tendance à appliquer les mêmes méthodologies de travail, sans s'adapter aux spécificités du territoire sur lequel ils travaillent. Par ailleurs, l'offre de formation à l'échelle insulaire ne permet pas de répondre aux besoins des pouvoirs publics locaux en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Il conviendrait de réfléchir aux leviers d'action disponibles en vue d'étoffer l'offre de formation existante, afin que celle-ci permette de répondre à la fois aux besoins de la puissance publique, ainsi qu'aux besoins des étudiants notamment en termes de débouchés professionnels.
- **Inciter à la valorisation du foncier immobilisé par les pouvoirs publics** : souvent les centres urbains disposent d'unités foncières inutilisées, communément appelés les friches. L'un des axes d'intervention du schéma pourrait être de favoriser la valorisation de ces espaces à travers des méthodes innovantes telles que l'urbanisme transitoire par exemple, en passant notamment par une maîtrise d'ouvrage, voire une maîtrise foncière, publique. En outre, il s'agirait ici d'aller plus loin en proposant un véritable accompagnement des porteurs de projets, de sorte que la concrétisation des opérations permette une réappropriation de l'espace par les habitants, ainsi que par les usagers occasionnels du ou des sites concernés.
- **Travailler à l'harmonisation des différents dispositifs d'aides** : afin que les objectifs poursuivis par chacun soient en corrélation les uns avec les autres.
- **Favoriser le partage d'expérience et les échanges entre les acteurs de l'aménagement** : l'idée ici serait, au travers du schéma, de changer d'angle de vue en prenant le contrepied de ce qui se fait actuellement, à savoir : aborder les projets uniquement sous le prisme du financement.
- **Revoir le rôle des Commissions départementales d'Aménagement Commercial**, de sorte à renforcer leur action en termes d'équilibre de l'offre.
- **Encourager l'installation de services/activités/équipements qui participent à l'attractivité des centres**, notamment des centres historiques, afin de redonner envie aux populations d'y vivre et/ou d'y passer du temps.
- **Améliorer l'accessibilité** en termes de stationnement, de déambulation piétonne et d'offre de mobilités.
- **Rendre les centres-villes/centralités plus résilientes vis-à-vis du changement climatique** : cela passera par une meilleure prise en compte des risques naturels dans les aménagements urbains futurs et dans les travaux qui se feront sur l'existant. Cela devra se traduire également par une amélioration des performances énergétiques des bâtiments, ou encore par des dispositifs de lutte contre les îlots de chaleur urbain.

B. Restitution des travaux du groupe « Attractivité et Centralité en devenir » :

L'objectif de ce groupe de travail était d'identifier les potentiels axes d'intervention du futur SDUD, afin de créer un centre urbain ou une centralité attractive.

Ont ainsi été évoqués les outils et pistes de solutions suivantes :

- **Elaborer/réviser des documents d'urbanismes locaux** : Jusqu'à présent, l'évolution de l'urbanisation à l'échelle insulaire et en particulier sur les communes périurbaines, est le fruit d'un urbanisme d'opportunité (opportunité foncière, opportunité en termes de financement des projets etc.), plus que d'un urbanisme de projet. Désormais, l'objectif est de prendre le contrepied de cette tendance et permettre l'émergence de projets de territoires cohérents, qui déterminent clairement les secteurs à enjeux pour chaque commune.

La structuration des territoires passe, dans un premier temps, par l'élaboration d'une stratégie de développement urbain. Celle-ci se traduit concrètement et réglementairement par des outils de planification urbaine, en particulier par les plans locaux d'urbanisme (PLU). Il s'agit de mobiliser l'ensemble des leviers que ce type de procédures comporte à savoir : des diagnostics territoriaux ou des études spécifiques qui viendront étayer les besoins des territoires, ou encore les dispositifs de type charte architecturale ou encore des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui, en l'absence d'une maîtrise foncière publique, établiront les bases d'une négociation entre les promoteurs privés et les collectivités territoriales et aboutiront à un aménagement concerté plutôt que subit.

- **Créer les conditions nécessaires à la mise en place d'une vie de quartier** : il faut permettre à ces centralités/centres urbains en devenir de se doter de l'ensemble des aménités du quotidien, en encourageant la mixité fonctionnelle au sein de ces espaces, pour trouver un équilibre avec le pôle principal/historique. Il faut aussi éviter de dupliquer les mêmes services/activités/équipements sur chaque commune. En effet, il semble plus opportun de mener une réflexion globale autour de la mutualisation des moyens et des infrastructures, afin de permettre que celles-ci soient réparties harmonieusement à l'échelle d'un territoire, répondant ainsi aux besoins des administrés à une échelle plus pertinente. Cela s'applique également pour les services publics qui, dans certains cas, doivent être délocalisés de façon pertinente afin de garantir à tous de bénéficier de l'action publique.
- **Encourager les collectivités à penser collectivement le développement urbain** : Cela induit d'évaluer, en amont, la capacité actuelle des réseaux publics (eau, électricité, assainissement, collectes et traitement des déchets, développement numérique etc.) pour ensuite dimensionner les équipements et réseaux publics en cohérence avec le développement envisagé du territoire dans son ensemble et non commune par commune.
- **Créer des lieux de rencontre** : l'idée ici est de mailler le territoire efficacement avec des espaces publics de type places, promenades, parcs urbains, parcours de santé etc. De la même façon, la piétonnisation des centres urbains, comme cela s'est fait par ailleurs en Europe (Italie et Espagne notamment), ou sur d'autres centres-villes insulaires, est une piste à explorer, car cela favorise également le lien social.
- **Améliorer la mobilité entre les espaces périphériques et les centralités existantes, à l'échelle d'une voire plusieurs communes** : les pistes de solution évoquées renvoient à l'optimisation des infrastructures routières (exemple : création de déviation et requalification des RT actuelles en boulevard urbain) aux mobilités douces, au développement du chemin de fer ou encore à la création de systèmes de navettes/bus.
- **Assurer une bonne visibilité aux projets ayant abouti**, notamment d'un point de vue communication.

C. Restitution des pistes de réflexions communes autour des problématiques entraînées par l'attractivité touristique de l'île et le phénomène de saisonnalité qui en découle :

Tout d'abord, il convient de faire la distinction entre l'attractivité des centres-villes (cf. définition en introduction) et l'attractivité touristique de ces espaces, qui sont deux choses différentes. En effet, cette dernière renvoie plutôt à la capacité à attirer quantitativement et qualitativement des touristes sur un territoire, tout en tenant compte d'autres indicateurs (nombre de nuitées, capacité d'hébergement, notoriété, etc.) et des interactions avec les autres formes d'attractivité.

Autre précision préalable s'agissant de cette sous-thématique : l'ensemble des territoires présents s'est accordé à dire que l'attractivité touristique insulaire ne doit pas être remise en question, elle est un atout indéniable pour la Corse. En revanche il est indispensable, au vu des flux (3 millions de touristes par an) et des conséquences qu'elle génère, de s'interroger sur sa gestion et sur les capacités d'accueil du territoire.

Ensuite, il est important de souligner que les deux groupes de travail ont chacun identifié des difficultés à l'intervention de la puissance publique dans ce domaine :

- **Manque d'outils/leviers réglementaires pour agir**. Il n'existe pas à ce jour d'outils coercitifs ou dissuasifs que les collectivités pourraient utilement mobiliser pour pallier les effets négatifs de la saisonnalité. Des évolutions législatives semblent nécessaires pour l'avenir.
- **Absence de reconnaissance de ces secteurs comme des zones tendues en termes d'habitat**, alors qu'ils sont confrontés à une véritable crise du logement.

S'agissant à présent des pistes d'amélioration évoquées, elles concernent une fois encore principalement l'habitat et les commerces. Ont ainsi été abordés les points suivants :

- **Favoriser la maîtrise foncière et/ou immobilière publique**, en donnant les moyens (techniques, humains et financiers) aux collectivités d'intervenir grâce à des structures adaptées de type sociétés d'économie mixte (SEM), foncières commerciales, ou encore sociétés patrimoniales. Le projet du Conseil exécutif de créer une société d'aménagement au niveau territorial a d'ailleurs été évoqué en séance. En effet, aujourd'hui, il est particulièrement complexe pour les collectivités d'agir dans une sphère relevant essentiellement du secteur privé, sans que cela entraîne pour elles des coûts de gestion et d'entretiens qui empêchent la viabilité des opérations. En outre, bien que l'Office Foncier de Corse apporte un soutien financier essentiel à ces actions, celui-ci se trouve également contraint. Il semblerait dès lors opportun de trouver d'autres sources de financement complémentaires afin d'accompagner les territoires sur ces opérations.
- Envisager **d'avoir recours, à des quotas par type de commerce**, comme cela peut être fait par exemple en Italie dans des villes comme Florence. L'ambition ici est d'éviter une spécialisation de l'offre commerciale uniquement tournée vers le tourisme, comme cela a pu se faire par le passé sur certains secteurs.
- **Déterminer précisément la capacité d'accueil** du territoire, **définir vers quel type de tourisme** il est préférable de s'orienter et réaliser les aménagements qui s'imposent pour y parvenir.
- **Encourager à la sobriété** dans l'utilisation des équipements et réseaux publics, notamment dans le contexte actuel de réchauffement climatique et de raréfaction des ressources en eau potable.
- **Mettre en œuvre des actions visant à rééquilibrer la composition du parc de logements**, entre résidences principales et résidences secondaires, en particulier dans les communes les plus touchées par le phénomène de saisonnalité.
- **Annualiser l'attractivité touristique afin de renforcer l'attractivité globale des villes**, de sorte qu'elle se répartisse de façon équilibrée dans le temps et éviter les périodes de sur-fréquentation ou de « désertification ».
- **Permettre que l'attractivité et les activités touristiques aient un impact positif global** sur le territoire, à différents points de vue, notamment économique, mais aussi s'agissant de l'entretien et du dimensionnement des réseaux publics (eau, assainissement, traitement des déchets etc.).
- **Faire évoluer le PADDUC**, dans le cadre des dispositions de la loi ELAN, **afin que celui-ci permette le maintien et l'évolution durable des certaines structures touristiques de bord de mer.**

Prochaine étape : lancement de la deuxième phase d'immersion / diagnostic territorial autour de la thématique « **La question du logement en Corse / Aspects sociaux et sociétaux** » mi-octobre – Organisation de l'atelier n°2 début novembre à Bastia.

ATELIER 2

LOGEMENT – ASPECTS SOCIAUX ET SOCIÉTAUX

Date : u 15 di Nuembre 2022

Lieu : Bastia – Palazzu di a Cullettività di Corsica – Sala di è deliberazione

Participants :

Communauté d'Agglomération de Bastia	Commune de Biguglia	Ordre des Régional des Architectes de Corse
Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien	Commune de Calvi	BE Atelier PELLEGRINI
Communauté des Communes Sud Corse	Commune de Portivechju	Office de l'Environnement de Corse
Communauté des Communes Fium'orbu Castellu	Commune de San Martinu di Lota	Directions opérationnelles de la CdC
Commune d'Aiacciu	Banque des Territoires	
Commune d'A Penta di Casinca	DDT2B	
Commune de Bastia	DREAL	

Ordre du jour :

- Rappel des orientations stratégiques validées en Assemblée de Corse.
- Rappel des points essentiels relatifs au projet de schéma de développement urbain durable (SDUD) et à la concertation afférente.
- Présentation des éléments clés relatif à la thématique du jour : « **Logement – aspects sociaux et sociétaux** ».
- Restitution des principales informations issues de la phase d'immersion.
- Travaux de groupes autour de quatre sous-thématiques : Lutter contre la spéculation foncière et immobilière/ Favoriser la résidence principale / Réduire les inégalités territoriales / Renforcer l'offre sociale.
- Restitution des travaux de groupes et conclusion.

Le présent document a vocation à retranscrire, de façon synthétique, les échanges ayant eu lieu sur l'ensemble de la journée entre la Collectivité de Corse (CdC) et les participants.

Les points essentiels rappelés en introduction étaient les suivants :

- Le SDUD se veut être une **déclinaison opérationnelle du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC)** et le **pendant du Schéma d'Aménagement, de Développement et de Protection du Massif Corse (SADPM)**. **Il ne revêt pas d'un caractère opposable** et a vocation à devenir un **document d'inspiration : les PADD des documents d'urbanismes locaux pourront s'appuyer sur les orientations du schéma**. Il pourra soit être intégré au PADDUC, dans le cadre de sa révision, soit devenir une annexe de ce dernier.

Par ailleurs, il est précisé qu'en parallèle des démarches de contractualisation et d'élaboration du SDUD, la CdC procède à l'analyse et au bilan de la mise en œuvre du PADDUC. Celle-ci constitue l'étape préalable essentielle à la révision de ce document, qui devrait intervenir dans le courant de l'année 2023. Cette évolution est rendue nécessaire pour répondre aux enjeux suivants :

- Intégrer les dispositions législatives et réglementaires entrées en vigueur depuis 2015 (exemple : Loi ELAN, loi Climat et Résilience) ;
 - Rétablir, au moins ponctuellement, la cartographie des espaces stratégiques agricoles (ESA) annulée par jugements en date du 29 avril 2022 ;
 - Se doter d'une politique d'aménagement du territoire relativement complète sur les aspects : identification et définition des différentes typologies de territoires, reconnaissance de leurs spécificités et recherche de l'équilibre global, y compris entre les zones urbaines telles que décrites par le SDUD.
- **Il s'inscrit dans la démarche plus globale de contractualisation** entre la CdC et les territoires. Il vise donc à définir quels seront les axes d'intervention financiers prioritaires sur les territoires urbains. Il aura un impact sur le règlement d'aides aux communes, intercommunalités et territoires. Celui-ci pourra se traduire soit par une modification du règlement des aides et l'ajout d'un règlement spécifiquement dédié aux territoires urbains ; soit par la création d'un règlement d'aide dédié.
 - La **phase de concertation** est **primordiale**, au vu du lien étroit qui existe entre la planification des projets urbains (au travers des documents d'urbanismes) et les conditions de leur co-financement par la CdC dans le cadre du schéma. L'enjeu étant d'éviter toute contradiction entre les orientations définies à l'échelle territoriale et les besoins des villes. Le choix a donc été fait de proposer aux territoires concernés par la démarche des **thématiques de travail très larges, et non-exhaustives**, afin de pouvoir mener une réflexion globale autour de la question du développement urbain à l'échelle de la Corse. Il est d'ailleurs rappelé que la CdC invite l'ensemble des territoires non seulement à participer activement à la concertation, mais aussi à faire savoir que celle-ci est ouverte à tous.

La politique de la ville mise en œuvre par l'Etat n'est pas remise en cause par la démarche portée aujourd'hui par la CdC. Au contraire, celle-ci se veut complémentaire de l'ensemble des dispositifs existants, car le constat qui est partagé par l'ensemble des acteurs de la politique de la ville est que celle-ci ne permet pas de fournir des réponses complètes, et territorialisées, aux besoins des villes insulaires.

En outre, la CdC est un partenaire financier déterminant sur de nombreuses opérations, sans pour autant pouvoir être partie prenante à la définition des priorités d'action de cette politique. C'est pourquoi, le Conseil Exécutif a souhaité proposer une nouvelle façon de faire la politique de la ville qui prenne le contrepied, en termes de méthode, de ce qui a pu être fait jusqu'à présent. Les buts poursuivis par la démarche étant :

- **D'être plus souple** en élaborant des solutions sur mesure, selon le contexte local, dont l'ambition est d'inciter l'Etat à faire évoluer ses propres outils, à partir des prescriptions réalisées par territoire.
- **De créer une méthodologie d'action** qui permette de faire converger la vision de la CdC et celle des territoires s'agissant de développement urbain.
- **De changer le positionnement de la CdC**, qui passerait ainsi du statut de co-financeur à celui de partenaire des territoires urbains.
- **De renforcer le maillage urbain existant**, sans pour autant surdévelopper les villes, afin que par « effet de ruissellement » leur dynamisme ait un impact positif sur les territoires de l'intérieur et de la montagne.

I. Restitution globale de la phase d'immersion / diagnostic territorial sur le thème « Logement – Aspects sociaux et sociétaux » :

Celle-ci s'est articulée autour de **15 réunions bilatérales**. Le choix d'intégrer la question du logement au projet de SDUD est fondé sur deux raisons.

D'abord, parce qu'il s'agit d'une thématique qui se trouve au cœur des préoccupations des pouvoirs publics et qui les mobilise depuis de nombreuses années, comme en témoignent l'existence de nombreux dispositifs dédiés. Ensuite, la demande a été formulée, aussi bien par les élus que les services métiers des territoires urbains, présents à l'occasion du séminaire de lancement du mois de juillet 2022. Bien que le futur SDUD n'a pas vocation à se substituer au projet de Schéma Territorial de l'Habitat (STH), il a semblé essentiel d'intégrer ce thème à la démarche. En effet, l'aménagement urbain ne saurait être appréhendé sans évoquer le logement, notamment ses aspects sociaux et sociétaux.

Il convient dès lors de rappeler les deux principales notions de cette deuxième phase d'immersion et de rappeler les motifs qui ont conduit à approfondir, plus spécifiquement, les problématiques liées au logement :

- **Habitat** : Ce terme définit, dans un premier temps, les conditions de résidence humaines à partir de critères géographiques et de différents modes d'occupation du sol. A titre d'exemple, il est possible de parler d'habitat rural ou urbain, d'habitat individuel, groupé ou encore collectif. Dans un second temps, il renvoie à un concept global, évoquant tout ce qui touche au cadre de vie, à l'attractivité, aux mobilités et à la qualité de vie en général. C'est finalement la notion qui apparaît en filigrane de l'ensemble de la démarche SDUD, au regard des axes d'intervention retenus et de leur caractère transversal.

Le choix a donc été fait de se concentrer sur le logement, qui constitue seulement une partie de la notion d'habitat, dans un souci d'efficacité et afin d'éviter toute redondance avec les futures démarches qui seront portées par la CdC, tel que le STH mentionné précédemment.

- **Logement** : élément plus précis qui s'articule autour de 3 dimensions essentielles :
 - **Sociale** : Le but premier, et principal, du logement est de répondre à un besoin fondamental de l'être humain, à savoir disposer d'un lieu de vie pour répondre à ses besoins vitaux. Les logements sont répartis en quatre catégories : résidences principales, résidences secondaires, logements occasionnels, logements vacants.
 - **Economique** : Aujourd'hui le logement n'est cependant plus compris uniquement comme un moyen de répondre à un besoin. Il est désormais aussi perçu comme un bien marchand, durable et localisé. Il s'inscrit donc dans une logique de marché. En ce sens, la question de la localisation du logement est d'autant plus prégnante qu'elle va conditionner les dynamiques foncières et immobilières sur un territoire, notamment en termes de pression et de comportements spéculatifs.
 - **Urbaine et sociétale** : Au regard des enjeux induits par le changement climatique, le vieillissement de la population et la nécessité de rendre les villes plus résilientes, cette dimension est celle qui invite les pouvoirs publics à repenser la façon d'habiter le territoire. Aussi, depuis plus de vingt ans, les pouvoirs publics s'interrogent afin d'identifier et réaliser de nouvelles formes de logements plus inclusives et durables.

Ci-dessous, figure la synthèse des échanges entre la Direction Adjointe en charge des Politiques Urbaines et les territoires rencontrés.

Éléments caractérisant une offre de logements satisfaisante et attractive :

Tout d'abord, les réunions bilatérales ont permis de définir, dans l'absolu, quelles seraient les caractéristiques d'une offre de logements, en zone urbaine, qui soit à la fois satisfaisante et attractive. Deux principaux aspects ont ainsi été retenus :

- L'offre doit **répondre aux besoins fondamentaux** des populations : en termes de salubrité, de proximité des équipements et services publics, ainsi que des bassins d'emplois.
- L'offre doit **être diversifiée et adaptée** : aux attentes des ménages insulaires d'un point de vue :
 - **Quantitatif** : avec un nombre de logements suffisant pour répondre aux besoins de la population à

« volume constant », c'est-à-dire en tenant compte de l'évolution de la typologie des ménages et en particulier phénomène de décohabitation ; mais aussi pour tenir compte des besoins générés par de dynamisme démographique insulaire (solde migratoire + solde naturel).

- **Qualitatif** : une surface et un nombre de pièces des logements qui soient adaptés aux différents ménages formant la population locale ; des prix en location/accession en accord avec les revenus des différentes catégories socio-professionnelles, afin d'éviter tout phénomène d'exclusion ; respect des standards de confort actuels ; une bonne insertion paysagère et architecturale au regard de l'environnement dans lequel ils s'inscrivent.

A l'issue de ces échanges, il peut être établi qu'il existe un **constat partagé** entre les territoires à la fois sur la **nécessité de l'action publique**, notamment afin de participer à la régulation du marché du logement et sur **les objectifs communs** poursuivis, à savoir :

- Faciliter l'accès au logement pour l'ensemble de la population insulaire.
- Réduire les inégalités d'accès au logement au sein et entre les territoires urbains.

A l'issue de cette réflexion globale s'agissant des attendus vis-à-vis de l'offre de logements, différents constats ont pu être établis à l'échelle territoriale.

Avantages identifiés et communs à l'ensemble des territoires concernant l'offre de logement insulaire :

- Des **pouvoirs publics actifs** : qu'il s'agisse des services de l'Etat ou des collectivités territoriales au travers des élus locaux et des services métiers dédiés, chacun des acteurs publics agissent, dans la limite de leurs moyens et de leurs compétences, pour apporter des réponses aux besoins des administrés en termes de logements. Cela se traduit notamment par la mise en œuvre de dispositifs d'aide, par des opérations de création/réhabilitation de logements sous maîtrise d'ouvrage publique ou encore par la réalisation de démarches de planification urbaine (PADDUC, SCoT, PLU etc.).
- Des **territoires attractifs** : en effet, la Corse bénéficie d'une croissance démographique parmi les plus dynamiques de tout le territoire métropolitain, en grande partie grâce à un solde migratoire positif. De plus, les derniers chiffres de l'enquête sur la construction neuve, réalisée par la DREAL Corse, viennent confirmer cette tendance. Ils attestent que la Corse est le territoire le plus dynamique de France métropolitaine, s'agissant du nombre de logements autorisés pour l'année 2021, ce qui n'était plus arrivé depuis 2019. Cela reflète le véritable attrait dont bénéficie l'île en raison de sa richesse environnementale et patrimoniale, ainsi que du niveau de qualité de vie qu'elle propose. Ces différents points avaient d'ailleurs été soulignés lors des séances de travail sur la thématique « centralité et attractivité ».
- **Villes insulaires « à taille humaine »** : possibilité d'avoir accès à l'ensemble des lieux d'emplois, équipements et services publics soit à pieds, soit grâce à la proximité des infrastructures et axes de transports principaux. En outre, le maillage urbain de l'île est composé principalement de petites villes, ou de villes moyennes. Cela favorise le maintien d'une certaine forme de solidarité et de lien social, recherché par les populations.
- **Dispositifs existants qui constituent une première réponse aux problématiques du logement** : qu'ils soient portés par l'Etat, la Collectivité de Corse, d'autres collectivités. Par aides au logement, il faut entendre ici aides à la pierre (construction, rénovation, réhabilitation, acquisition de terrains ou de biens immobiliers etc.), mais aussi aides à la personne (prestations d'aides au logement de type aide personnalisée au logement par exemple [APL] versées aux particuliers ; subventions d'exploitation versées aux producteurs de services de logement). A ce titre, il a été rappelé lors de la séance plénière de l'atelier que l'action de la CdC, en matière de politique du logement, s'est traduite concrètement par l'adoption en 2019 du règlement d'aides **« Una casa per tutti, una casa per ognunu »**. Celui-ci est construit autour de 4 axes d'intervention : aides aux communes et intercommunalités / aides aux primo-accédants / financement du logement social / aides aux copropriétés dans le cadre des opérations programmées d'amélioration de l'habitat. Le **budget de la CdC** consacré au logement est donc **passé de 8M€ investis en 2018** (dont une très large part était destinée à la primo-accession) **à 20M€ investis en 2021** (dont la majorité est dédiée au logement social ou à l'aide aux collectivités). Il est par ailleurs à noter que cela a permis la construction ou la rénovation d'environ 500 logements communaux sur la période 2018-2022. En dépit de l'augmentation considérable des moyens alloués au secteur du logement, la CdC est consciente que son action constitue seulement une réponse partielle aux problématiques, d'autant plus considérant le contexte socio-économique actuel.

Difficultés identifiées et communes à l'ensemble des territoires concernant l'offre de logements actuels :

- Faible disponibilité foncière : Le constat commun est que le foncier constructible en vue d'accueillir de nouveaux logements est difficilement mobilisable en raison notamment :
 - Du renforcement du cadre juridique, qui rend plus complexe la réalisation d'aménagements opérationnels, ainsi que l'élaboration/évolution de documents d'urbanisme locaux ;
 - De l'absence ou de l'obsolescence de ces derniers ;
 - De la faible maîtrise foncière publique ;
 - D'une densité de bâti déjà très importante en centre urbain ;
 - Du phénomène d'indivision.
- **Prix du foncier et de l'immobilier élevés** : sur les dix dernières années les prix du foncier et de l'immobilier ont augmenté beaucoup plus rapidement en Corse que sur le reste du territoire métropolitain. En effet, le prix du foncier a augmenté en moyenne 4 fois plus vite et le prix de l'immobilier deux fois plus vite (cf. étude menée par l'AUE en 2019). En conséquence, aujourd'hui, il existe des secteurs de l'île où certaines catégories de population se trouvent exclues de l'accès au logement, que ce soit en location ou en accession à la propriété.
- **Offre actuelle insuffisante et inadaptée** : à ce jour, le parc de logements Corse est composé à 59,3% de résidences principales (alors que celles-ci composent environs 80% du parc métropolitain), 37,7% de résidences secondaires et 3% de logements vacants. Cette faible vacance atteste du caractère tendu du marché immobilier local. Par ailleurs, le parc de logements locatifs sociaux (LLS) est le plus petit de France métropolitaine avec 15 341 unités en 2021. En outre, il est ressorti de l'ensemble des réunions bilatérales que les logements qui constituent le parc actuel, notamment en centre-ville, ne répondent pas aux besoins des ménages en termes de typologie (surface, nombre de pièces etc.), ni de standards de confort (absence d'ascenseur, de climatisation, de places de stationnement etc.).

Enfin, il est ressorti des différents échanges que le parc actuel, y compris les logements produits très récemment, témoigne d'une faible prise en compte des problématiques liées : au vieillissement des populations et à la perte d'autonomie qui en découle ; au handicap ; ou encore au changement climatique (résilience face aux risques naturels).

Autres inconvénients évoqués mais non communs à l'ensemble des territoires :

- **Forte résidentialisation** due au tourisme et à **l'essor des meublés de tourisme non-professionnels** type **Airbnb** : Ce phénomène a un impact considérable sur le marché des locations à l'année sur certaines communes. En effet, les propriétaires semblent préférer avoir recours à une location saisonnière de courte durée qu'ils estiment plus sécurisée et plus rentable.
- **Travaux sur les centres anciens plus coûteux** et plus difficiles à réaliser : Cette difficulté avait déjà été abordée dans le cadre de la précédente thématique. Ces quartiers sont l'objet de fortes protections architecturales et patrimoniales, qui nécessitent de faire appel à des techniques de rénovation spécifiques. Or, leur réalisation s'avère parfois confrontée à : un cadre juridique pouvant rallonger de façon notable la délivrance d'autorisation d'urbanisme ; une absence de main d'œuvre qualifiée ; des coûts de réalisation des travaux élevés et ne pouvant être assumés par les propriétaires et/ou futurs acquéreurs.
- **Absence d'opérateurs et coûts de construction plus élevés en Corse** : Bien que le BTP constitue un des piliers de l'économie insulaire, il semble que ce secteur d'activité soit confronté à divers problèmes à l'échelle locale. Peuvent être cités à ce titre le manque de main d'œuvre qualifiée ou encore le difficile accès à certains secteurs. Par ailleurs, l'insularité semble être un frein, pour les entreprises extérieures, qui pourraient y intervenir. En effet, l'augmentation des coûts liés aux transports et aux matières premières entraînant une baisse de rentabilité, il s'avère d'autant plus difficile de mobiliser aussi bien les promoteurs, que les bailleurs sociaux.
- **Manque d'ingénierie et/ou difficulté à la pérenniser** (cf. compte-rendu atelier n°1 les problématiques évoquées ici étant sensiblement identiques).
- **Dispositifs d'aides insuffisants** pour répondre globalement aux besoins des territoires urbains.

- **Manque de connaissance de ces derniers** par certains territoires, ainsi que par les ayants-droits.
- **Problématiques liées à la dégradation de certaines copropriétés** qui rendent difficile tout travaux de réhabilitation non-seulement des parties communes mais aussi des logements.

II. Restitution globale de l'atelier du 15/11/2022 et des travaux de groupe :

A. Restitution des travaux du groupe n°1 :

L'objectif de ce groupe de travail était d'identifier les potentiels axes d'intervention du futur SDUD, afin de lutter contre les comportements spéculatifs et favoriser la résidence principale sur l'ensemble des pôles urbains insulaires.

1) Echanges autour de la sous-thématique : « La lutte contre la spéculation foncière et immobilière »

a) Constats et difficultés

S'agissant de ce premier axe de réflexion, il est apparu indispensable de souligner le fait qu'au cours des dernières décennies, **l'augmentation de la demande en logements n'a pas été suivie par une augmentation de l'offre**. En outre, **l'augmentation considérable du montant des transactions** immobilières et des prix du foncier, relevée en introduction de l'atelier, **a conduit à l'augmentation des prix des locations à l'année** dans le secteur privé du logement.

A cela vient s'ajouter **l'essor des résidences secondaires**, des établissements de luxe ou encore des **locations meublées de tourisme non-professionnelles**, qui **retirent au logement sa fonction première**. L'attractivité des territoires urbains, en notamment sur le littoral, permettent la réalisation d'investissements immobiliers importants. Or, **la recherche de rentabilité** de la part des investisseurs sur ces projets **se fait au détriment de la population locale** et mène à une croissance exponentielle des prix.

Il est alors rappelé que les habitants des communes les plus touristiques sont considérablement touchés par ces problématiques, leurs revenus ne pouvant s'adapter à cette flambée des prix. En somme, **c'est la capacité à se loger des populations qui se voit, dès lors, altérée**.

Tous ces éléments combinés ont renforcé les tensions immobilières existantes et ont contribué à encourager les comportements spéculatifs. **Un des enjeux majeurs** pour la puissance publique est donc de **réguler les dynamiques** qui peuvent être observées aujourd'hui sur le marché immobilier insulaire.

Toutefois, son action semble limitée pour de nombreuses raisons :

- **L'instauration de dispositifs spécifiques à l'île, en matière de logement, est souvent remise en question juridiquement** : pour ne citer qu'un exemple, les propositions d'amendements du député de la 1^{ère} circonscription de la Haute-Corse à ce sujet ont systématiquement été rejetées. A titre d'exemple ont été mentionnées les propositions relatives à l'aptitude à préempter des collectivités en matière de logement, ou encore suggérant la création d'un régime fiscal spécifique dans le cadre des ventes/reventes de biens immobiliers sur l'île. Il semble dès lors complexe de proposer des solutions territorialisées sans qu'elles présentent de fragilité juridique.
- **Les dispositifs fiscaux précités peuvent entraîner des conséquences allant à l'inverse des objectifs poursuivis** : Le secteur de la construction est un domaine d'activité qui fait preuve d'une capacité d'adaptation extrêmement rapide, souvent sous-estimée. En ce sens, les phénomènes que l'on observe aujourd'hui pourront être obsolètes d'ici quelques mois, car les investisseurs/promoteurs immobiliers localiseront leurs projets là où cela est le plus avantageux pour eux.
- **Le retard insulaire en matière de planification urbaine, dont découle une forme d'incapacité publique à aménager l'espace** : En l'absence de document d'urbanisme et d'une politique claire en matière de mixité des logements, il semble difficile d'influencer le prix du foncier.
- **Les actions en faveur d'une restructuration du parc immobilier sont coûteuses et nécessitent une importante ingénierie ainsi qu'une mise en œuvre sur des temps longs** : Qu'il s'agisse d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), d'actions portées dans le cadre des programmes de renouvellement urbains ou encore d'opérations visant à identifier et remettre sur le marché des biens

vacants, celles-ci doivent être envisagées sur plusieurs années. Or, les besoins en logements des populations exigent des réponses quasi-immédiates.

b) Pistes de solutions

- **Mettre en place un système d'encadrement des loyers** : comme cela peut se faire dans d'autres territoires, notamment de grandes agglomérations telles que Lyon par exemple, avec une gamme de prix, selon la typologie de logement, à ne pas dépasser. Il sera cependant nécessaire de veiller à assurer la sécurité juridique du dispositif.
- **Accompagner les propriétaires privés afin qu'ils s'orientent davantage vers des ventes/locations à destination des populations locales** : cela pourrait se matérialiser par la mise en œuvre, dans un premier temps, de mesures incitatives qui toucheraient à la fiscalité. Cela pourrait, par exemple, prendre la forme d'abattements fiscaux sur les loyers dans le cadre de résidences principales. Si ces moyens s'avéraient inopérants, ils pourraient donner lieu à la mise en œuvre d'outils plus coercitifs, dont il faudra définir la nature et la portée.
- **Agir sur la fiscalité dans le domaine de la transmission interfamiliale des biens** : un travail est à mener de sorte à permettre aux habitants de conserver leur patrimoine immobilier. L'enjeu n'est pas seulement d'éviter qu'il ne soit vendu, compte tenu de l'incapacité des héritiers à régler les droits de succession, mais aussi de prévenir leur conversion en résidences secondaires.
- **Créer l'environnement institutionnel qui permettra la mise en œuvre des outils de lutte contre la spéculation** : Il s'agit ici d'encourager le développement de structures telles que les sociétés publiques locales d'aménagement (SPLA), les SEM (NB : un projet de création de SEM à l'échelle territoriale est en cours de réflexion), ou encore les offices fonciers solidaires (OFS).
- **Ralentir la production de résidences secondaires dans les nouveaux programmes de logements et lutter contre le délitement du parc existant** : Ces mesures concerneraient l'ensemble des pôles urbains insulaires. Cependant, un intérêt tout particulier devra être accordé aux communes où l'activité et l'attractivité touristique est la plus forte, car ce sont elles qui sont principalement affectées par les phénomènes de saisonnalité et de spéculation. A défaut, tout autre mécanisme mis en œuvre se trouverait dépourvu d'intérêt.
Pour ce faire, avant d'envisager la création de nouveaux dispositifs, il conviendrait dans un premier temps de faire appel à l'existant qui est, encore aujourd'hui, sous-employé. En ce sens, ont été cités les dispositifs fiscaux tels que la taxe sur les logements vacants, sur les logements secondaires, sur les propriétés non-bâties etc. Le système de régulation des meublés de tourisme a lui aussi été abordé. Par ailleurs, il serait opportun de donner, aux structures qui ont été créées pour lutter contre les comportements spéculatifs (tel que l'OFC par exemple), les moyens d'agir.
- **Faire des documents de planification (PLU, SCoT etc.) des outils de lutte contre la spéculation** : Bien qu'ils ne puissent interdire ni les résidences secondaires, ni les meublés de tourisme, les documents d'urbanisme, et en particulier les PLU, peuvent avoir un impact notable sur la production de logements. En effet, grâce aux dispositions réglementaires (écrites et graphiques) ou aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP), ils peuvent influencer sur le type de logements qui sera construit sur les dix années à venir. Ils permettent également d'instaurer des mécanismes contraignants, dans le cadre de transactions immobilières, comme : les emplacements réservés ou encore le droit de préemption urbain. Ces documents devront être valorisés à l'avenir, car ils constituent un moyen de négociation puissant pour les pouvoirs publics, y compris lorsqu'ils ne disposent pas de la maîtrise foncière.

2) Echanges autour de la sous-thématique : « Amélioration de l'offre de logements en résidence principale »

a) Constats et difficultés

En lien avec la première sous-thématique, le constat qui peut être fait aujourd'hui dans le domaine du logement est que :

- On observe un éloignement des ménages de leur lieu de vie, habituel ou souhaité, souvent pour des raisons pécuniaires, qu'ils soient locataires ou propriétaires.

- L'accession à la propriété est de plus en plus difficile, dans un contexte de multiplication des « ventes aubaines », qui conduisent à un délitement social et sociétal du patrimoine immobilier et foncier insulaire.
- La connaissance réelle de l'état du parc de logements est imparfaite, en raison des pertes de données liées au secret fiscal et au secret statistique.

Par ailleurs, cette session de travail a aussi été l'occasion de définir quels devraient être les publics pour lesquels l'accès au logement revêt d'un caractère prioritaire :

- **Les jeunes** : jeunes ménages, jeunes travailleurs, étudiants (en dehors de Corti) etc.
- **Les séniors** : notamment en proposant des structures alternatives aux établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) ;
- **Les actifs/travailleurs essentiels appartenant à la classe moyenne** : sont visées ici les populations situées dans la tranche d'âge 30-44 ans ;
- **Les personnes en situation de handicap** ;
- **Les saisonniers** : qu'il s'agisse des saisonniers agricoles ou travaillant dans le tourisme (activités touristiques, hôtellerie, restauration etc.).

b) Pistes de solutions

- **Continuer à avoir recours aux dispositifs existants qui ont démontré leur efficacité** : à l'occasion des retours d'expériences ont été mentionnés différents outils qui, en dépit des délais particulièrement long de mise en œuvre et de l'importance des moyens qu'ils mobilisent en ingénierie, méritent d'être mobilisés régulièrement voire renforcés. A savoir : les OPAH - renouvellement urbain, les appels à projets nationaux visant à lutter contre la vacance des logements ou en faveur de la réhabilitation des friches urbaines ; ou encore les opérations de requalification d'îlots.
- **Augmenter l'offre et encourager les parcours résidentiels** : ce qui signifie créer de nouvelles unités de logements tout en tenant compte des objectifs de sobriété foncière fixés par le législateur. Ce qui implique de reconsidérer nos modes de production des logements. Au cours des débats ont ainsi été évoquées les possibilités suivantes :
 - *Remise sur le marché des logements vacants de plus de deux ans* ;
 - *Changement de destination de bâtiments existants* mais non-dédiés initialement aux habitats logement en proposant des modes de logement innovant (exemple : intergénérationnels, pensions de familles etc.) ;
 - *Mobilisation des friches urbaines* dans les centres-villes (friches industrielles, hospitalières etc.) ;
 - *Mobilisation du foncier résiduel en densification* : par exemple il existe des copropriétés verticales des années 1960/1970 établies sur d'importantes assises foncières. Des négociations pourraient être engagées, afin de récupérer les parcelles vierges de construction. De la même façon, sur les communes périphériques aux agglomérations, où se trouvent d'importantes zones pavillonnaires, il serait intéressant d'essayer de valoriser la densification de ces espaces grâce à des divisions foncières, dans une logique de « Build in my BackYard (BIMBY) ». Dans les deux cas, cela nécessitera la mise en place d'équipes projets pour : assurer l'ingénierie de ces démarches, estimer le potentiel, garantir une bonne intégration architecturale et paysagère des futures opérations, mettre en place des actions de communication auprès des habitants afin de leur expliquer la plus-value qu'ils pourraient retirer.
 - Création d'une catégorie de logements locatifs dits « réglementés », potentiellement sous maîtrise d'ouvrage publique ou sous forme de convention avec les bailleurs privés, qui serait une alternative au logement social, à destination des classes moyennes, avec un prix des loyers fixés sur une longue période (20/30 ans). L'objectif ici serait d'exclure ces logements des dynamiques du marché et de proposer des loyers plus conformes aux revenus des ménages.

- **Créer une meilleure synergie entre les acteurs du logement, notamment en intégrant de nouvelles parties prenantes** tels que les aménageurs qui seraient très opérationnels sur ces thématiques. L'idéal serait de pouvoir instaurer une méthodologie d'action dans ce domaine qui permette de combiner l'intervention des communes/EPCI avec celle :
 - *Du Groupement d'Intérêt public pour la Reconstitution des Titres de propriétés En Corse (GIRTEC)* : afin de recenser précisément les biens vacants de longue durée, les biens sans maître, ou encore les biens communaux non-cadastrés qui représentent un patrimoine foncier public potentiel important et permettrait d'engager de futurs programmes de logements.
 - *De l'Office Foncier de Corse (OFC)* : en appui à l'acquisition de biens fonciers/immobiliers.
 - *De l'Agence d'Aménagement Durable, d'Urbanisme et d'Energie de Corse (AUE)* : pour bénéficier d'un appui technique et/ou d'une assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de définitions urbanistiques et de montage de projets d'aménagements opérationnels.
 - *De l'Etat et de la Collectivité de Corse* : en tant que co-financeurs des projets, chacun selon leurs compétences. Par exemple l'Etat interviendrait, comme il le fait déjà, sur toute opération comportant du logement locatif social conventionné. La CdC interviendrait sur d'autres champs, notamment sur le parc privé.
- **Inciter les collectivités à inclure dans les documents d'urbanisme des servitudes de mixité sociale dans certains quartiers** : Il ne s'agit pas de réserver un emplacement déterminé, mais d'identifier un secteur au sein du territoire communal sur lequel un programme de construction de logements est envisagé, et pour lequel une partie du programme doit obéir aux contraintes fixées par le PLU (c'est-à-dire être affectée aux catégories de logements locatifs définis par le PLU dans le respect des objectifs de mixité). En contre partie de l'instauration de cette servitude, cela donne lieu, pour le promoteur/propriétaire concerné à un droit de délaissement ainsi que, dans la plupart des cas, à une majoration encadrée des droits à bâtir.
- **Faire du futur SDUD un document stratégique pour les aménagements urbains de demain** : L'enjeu de cette démarche est non seulement de caractériser le fait urbain insulaire mais aussi de définir son évolution pour l'avenir. Le SDUD devra, par conséquent, être appréhendé comme un moyen de négociation avec l'Etat dans le cadre de démarches telles qu'action cœur de ville ou petites villes de demain. Il sera aussi un moyen de négociation avec les autres collectivités car c'est à partir de ses orientations que seront définies les conditions d'accès à certains financements dans le cadre d'aménagements opérationnels.

Conclusions des échanges sur ces deux sous-thématiques : **L'objectif majeur est d'assurer à l'ensemble de la population locale la possibilité d'avoir accès à un logement (en location comme en accession) sur tout le territoire insulaire.** Aussi, l'action publique en faveur de la résidence principale est nécessaire. Elle doit se faire dans un cadre maîtrisé et doit être rendue possible grâce à des **solutions territorialisées** qui s'inscrivent **dans un cadre juridique sécurisé.**

Au vu de ce qui précède, et bien que cela aille au-delà des compétences du futur SDUD, il est ressorti des échanges qu'à l'avenir des évolutions du cadre juridique seront sans doute nécessaires. En effet, afin de pouvoir mettre en place des outils qui soient réellement efficaces, il conviendrait d'octroyer aux pouvoirs publics locaux une plus grande latitude d'action, étant donné que dans ce domaine elle impacterait des droits fondamentaux tel que le droit à la propriété.

B. Restitution des travaux du groupe n°2 :

L'objectif de ce groupe de travail était d'identifier les potentiels axes d'intervention du futur SDUD, afin de réduire les inégalités territoriales en termes d'accès au logement et de renforcer l'offre sociale.

1) Echanges autour de la sous-thématique : « Les inégalités d'accès au logement dans les territoires urbains et entre ces derniers »

a) Constats et difficultés

Le premier élément évoqué concernant cette sous-thématique renvoie **aux disparités importantes existant en termes de prix du foncier, comme de l'immobilier, à différentes échelles.**

Celles-ci peuvent en effet s'observer :

- A l'échelle territoriale entre les deux principales agglomérations et leurs bassins de vie ;
- A l'échelle intercommunale (entre deux EPCI ou entre différentes communes d'un même EPCI) ;
- A l'échelle communale (entre différents quartiers).

Cela a pour conséquence de créer des secteurs où une partie de la population est complètement exclue de l'accès au logement, comme cela a pu être souligné dans le cadre des réunions bilatérales.

A titre d'exemple, sur une même commune, le prix du m² d'un logement à la vente varie entre 2500/6000€ selon le quartier dans lequel il se situe. De façon beaucoup plus exceptionnelle, sur des communes particulièrement prisées en raison de leur attractivité touristique, certains biens voient leur prix avoisiner les 37 000€/m². De la même façon, le prix du foncier se révèle être bloquant pour proposer aux ménages des opérations favorisant l'accès à la propriété, qu'elle soit sociale ou non.

En outre, la **raréfaction du foncier constructible** disponible pour produire de nouveaux logements apparaît comme un facteur aggravant de ce qui précède. Aussi, ont de nouveaux été mentionnés l'ensemble des motifs à l'origine de ce phénomène (renforcement des dispositions législatives relatives à la sobriété foncière, risques naturels etc.). Si les territoires présents ont convenu que l'extension de l'urbanisation ne doit pas être envisagée comme la seule option en vue d'augmenter l'offre, toutefois, elle ne peut être complètement écartée.

Il est ici souligné que réalisation de nouvelles opérations immobilière ex-nihilo est souvent plus aisée que les opérations sur de l'existant. En outre, cette diminution de la disponibilité foncière participe à l'amplification des comportements spéculatifs.

En conséquence, **la puissance publique**, du fait que son action ne s'inscrit pas dans une logique de rentabilité, **a un rôle majeur à jouer** dans le domaine du logement. Elle semble être le seul acteur pouvant permettre de **réduire ces inégalités** en étant **maître d'ouvrage d'opérations qui proposent**, à un panel de ménages diversifiés (jeunes, seniors, classe moyenne, précaires etc.), **des prix d'acquisition ou de loyers abordables.**

Le second constat dressé par le groupe tient au **caractère inadapté du parc de logements, s'agissant de la typologie de biens proposés.** Il est admis que la composition du parc n'a pas évolué de la même façon que la composition des ménages lors des dernières décennies (phénomènes de décohabitation, isolement des seniors etc.). Or, dans la plupart des territoires urbains, il est admis que l'offre actuelle ne comporte que très peu de petits logements types T1/T2, alors que la demande à l'égard de ce type de bien ne cesse d'augmenter.

Ensuite, il a été rappelé que la **mixité des fonctions** est un **enjeu majeur** sous-tendu par la création de nouveaux logements. En effet, les ménages n'ont pas uniquement besoin d'un lieu de vie. Il faut également que l'ensemble des conditions, en termes d'accès aux équipements, aux services et à l'emploi, soient réunies pour leur permettre d'assurer un niveau de vie convenable. **Or**, comme souligné précédemment, **le cadre juridique actuel complexifie, dans certains cas, les possibilités de développement d'activités nouvelles grâce à la création de zones dédiées.** Par exemple, sont mentionnées les difficultés rencontrées par certaines entreprises agricoles, implantées dans les espaces proches du rivage, pour diversifier ou développer leur activité en raison de l'application des dispositions de la loi littoral (exemples : pas de possibilité de création de nouveaux hangars, pas de dérogation au principe de continuité de l'extension d'urbanisation pour les locaux de transformation des produits etc.).

Par ailleurs, a été citée la problématique de transmission des biens à la fois dans le parc privé et dans le parc social. Dans le premier cas de figure, le plus souvent les héritiers n'ont pas toujours les ressources financières pour assumer les frais de succession. Dans le second, il arrive que ces derniers dépassent les plafonds de ressources et ne peuvent dès lors prétendre aux biens en question. En l'espèce, aucune solution n'a pour l'heure été identifiée.

Enfin, si le **règlement des aides** « Una casa per tutti, una casa per ognunu » est **indispensable**, il **s'avère** aussi **insuffisant et trop contraint pour répondre aux phénomènes de spéculation et d'inflation.** Tel qu'il est conçu aujourd'hui, à savoir avec un taux d'intervention défini à partir du niveau de contrainte auquel est soumis la commune, il semble mieux correspondre aux besoins de territoires ruraux. A ce titre, la CdC souligne lors des échanges que 98% des demandes d'aides en matière de logements émanent de ces communes. En ce sens, elles

peuvent parfois être perçues comme privilégiées, par rapport aux villes, ces dernières ayant des rentrées fiscales plus importantes. Néanmoins, il est rappelé en séance que ces territoires urbains ont des fonctions polarisantes et proposent des services dont les bénéficiaires vont au-delà de la limite administrative communale (exemples : groupes scolaires, centre communal d'action social, crèches etc.). Or, cela représente des charges financières non-négligeables pour ces communes.

b) Pistes de solutions identifiées pour réduire les inégalités d'accès au logement

- Faire évoluer le règlement des aides, afin de tenir compte :
 - De la situation de la commune, notamment financière ;
 - Du prix du foncier sur son territoire ;
 - Du montant total du projet ;
 - Du rayonnement du projet.

En effet, cela aiderait davantage les communes et les inciterait à mener plusieurs projets, y compris quand elles disposent de la maîtrise foncière, ou qu'elles sont propriétaires des locaux, et qu'elles n'ont que le coût de construction ou de rénovation à assurer. Il est alors rappelé en séance que de telles adaptations pourront être envisagées, au moins en partie, dans le cadre de la contractualisation.

- **Flécher les aides à la rénovation/réhabilitation de logements, hors périmètre OPAH, uniquement pour des biens à vocation de résidence principale.** Si cette option devait être retenue, elle n'en demeure pas moins fragile juridiquement. Il serait dès lors opportun qu'elle fasse l'objet d'une définition précise et objective de ce qui permet d'apprécier le caractère permanent du logement.
- **Etendre certains dispositifs existants, qui aujourd'hui bénéficient uniquement aux logements sociaux conventionnés, aux logements communaux.** A titre d'exemple, il existe déjà des outils, portés par la CdC, tels que les acquisitions portées par l'OFC qui permet la revente des biens acquis par ce dernier aux communes avec une décote. Cette décote est proportionnelle au nombre de LLS conventionnés prévus au projet porté par la commune.

Les possibilités de décote dans le cadre d'opérations dédiées majoritairement à de l'accession existent, mais sont strictement limitées aux logements agréés « prêt social location accession » (PSLA). Or, il pourrait être opportun d'envisager que les logements communaux bénéficient également d'un tel avantage.

2) *Echanges autour de la sous-thématique : « L'amélioration de l'offre sociale »*

a) Constats et difficultés

Dès le séminaire de lancement de la démarche SDUD en juillet dernier, la première observation ayant été formulée, touchait au **caractère vétuste du parc social**, d'un point de vue confort des logements en particulier (exemples : faible performance énergétique, problèmes d'insalubrité pour certains, faible prise en compte de la perte d'autonomie et du vieillissement des populations etc.). D'autre part, il est aussi **insuffisant d'un point de vue numérique pour répondre à la demande**.

En effet, près de 75% de la population locale est éligible à cette typologie de logement. Or, aujourd'hui, en raison des carences du parc social, les populations qui en bénéficient sont, pour la plupart, très précaires et affectées par des problématiques connexes.

De fait, si la mixité sociale est recherchée par l'ensemble des acteurs du logement en théorie, dans la pratique, elle renvoie à des réalités qui souvent sont éloignées des objectifs initialement poursuivis. En effet, l'installation de ces publics prioritaires dans certains quartiers peut s'avérer à l'origine de difficultés supplémentaires. A titre d'exemple ont été énoncés :

- Les difficultés pour créer du lien entre des populations qui ne disposent pas des mêmes codes sociaux, pouvant aboutir à des tensions plus ou moins prononcées ;
- Une exclusion sociale renforcée, du fait que les nouveaux quartiers ne bénéficient pas d'une bonne desserte par les transports en commun, ce qui a pour conséquence de rendre plus difficile l'accès aux équipements et services publics ;

- La difficile acceptabilité sociale de ce type de logements au regard de leur intégration architecturale et paysagère. Ils sont, en effet, souvent associés aux grands ensembles verticaux des années 1960/1970. Or, les populations, ainsi que les pouvoirs publics locaux, sont de plus en plus attentifs au respect des formes urbaines existantes.
- Des élus locaux qui préfèrent privilégier du logement communal, afin de conserver un droit de regard en termes d'attribution des logements et pouvoir ainsi soutenir les ménages déjà installés sur leur territoire. De plus les logements communaux représentent des recettes supplémentaires, pouvant revêtir un caractère indispensable pour certaines collectivités.

Autre difficulté recensée au cours des échanges : le **prix du foncier ne permet pas de proposer une offre sociale**, même pour des acteurs ne cherchant pas la rentabilité. Les modalités de production du logement social étant que l'investissement y est toujours supérieur au gain que celui-ci pourra rapporter.

Par ailleurs, il est à noter une situation spécifique : celle des **communes, majoritairement périurbaines, dont le parc est totalement dépourvu d'offre sociale, ne pouvant répondre aux exigences posées du législateur** qui s'imposent désormais ou s'imposeront bientôt sur leur territoire en raison :

- D'un manque de disponibilité foncière et immobilière renforcé par : la faible vacance de logement sur leurs territoires, le fait que les propriétaires privés/promoteurs ne se montrent pas toujours coopératifs, la prise en compte des risques naturels et les enjeux de sobriété foncière posés par la loi Climat et Résilience ;
- De l'absence d'opérateurs, notamment de bailleurs sociaux ;
- De l'absence de patrimoine foncier/immobilier communal.

Par ailleurs, ce dernier point est à relier avec la question de la **rareté du foncier constructible disponible, et d'une difficile maîtrise publique de celui-ci**, car elle concerne l'ensemble des territoires urbains et l'offre de logement globale (cf. sous-thématique précédente). De surcroît, cela renvoie plus largement au fait **que les collectivités ne disposent pas de ressources suffisantes pour porter plusieurs projets**.

Enfin, les territoires ont souligné **l'inadéquation entre les réalités de terrains et les outils existants**, en prenant à partir de deux exemples saillants :

- Les offices publics de l'habitat (OPH), n'interviennent pas à hauteur des enjeux territoriaux. La puissance publique, par leur intermédiaire, pourrait devenir acteur et/ou maître d'ouvrage d'opérations de constructions/réhabilitation afin d'étoffer l'offre sociale. Or, à ce jour, les bailleurs publics se positionnent davantage comme des gestionnaires de parc plutôt, que comme des constructeurs. La même observation peut être faite à l'égard des bailleurs sociaux privés. Cela témoigne de façon particulièrement claire du fait que la logique de marché et de rentabilité économique a pris le pas sur la dimension sociale du logement. Par conséquent, les promoteurs privés apparaissent comme les principaux producteurs de logements sociaux, notamment dans les communes ayant un retard de production important à rattraper.
- Les « opérations programmées d'amélioration de l'habitat » (OPAH) sont particulièrement efficaces et participent activement au renforcement de l'attractivité des quartiers. Néanmoins, des effets induits ont pu être observés tel que la gentrification qui nécessitent de se montrer particulièrement attentif au maintien en place des populations. Par ailleurs, il a aussi été remarqué que certains projets de réhabilitation de logements n'aboutissent jamais pour deux raisons.
La première étant financière : soit en raison d'un reste à charge est trop important pour le propriétaire ; soit en raison du versement tardif des subventions (qui intervient à l'issue des travaux) et nécessite une avance de fonds que les ménages ne sont parfois pas en mesure de fournir. La seconde étant d'ordre technique. Les publics cibles de ces procédures sont souvent des ménages précaires, voire âgés. Or, la complexité des démarches administratives et des dossiers à constituer pour pouvoir bénéficier des subventions font que, certains d'entre eux ne déposent jamais de demande.

b) Pistes de solutions pour renforcer l'offre de logements sociaux :

- **Faire évoluer les systèmes d'attribution et les possibilités d'échanges de logements** afin qu'ils soient plus souples et permettent aussi de répondre aux besoins réels des ménages.
- **Inscrire au sein des documents d'urbanisme locaux (SCOT, PLU) des obligations réglementaires de productions de logements sociaux** (en location et en accession sociale) sur certaines opérations, qui soient adaptées selon les secteurs et permettront de favoriser la mixité.
- **L'objectif serait d'instaurer un nouveau système favorisant la négociation entre les acteurs publics et privés.** Dans ce but, il s'agirait de créer/renforcer des outils incitant les collectivités à mettre en place des mécanismes tels que le droit de préemption urbain, les servitudes de mixité sociale ou encore les emplacements réservés.

Faire avec l'existant : évaluer de façon précise le potentiel des communes en densification, mutation, logements vacants, possibilités de surélévation des bâtiments existants. En ce sens, il conviendrait de renforcer les études menées par le GIRETCH et les bureaux d'études en urbanisme, dans le cadre des démarches de planification locales. Une aide pourrait être créée pour cette ingénierie complémentaire ? Il est également proposé de **mobiliser les éventuelles friches commerciales ou industrielles** existantes et de reconverter les bâtiments existants en logements. Il est aussi proposé d'améliorer la communication autour des moyens et outils déjà existants, pouvant être mis en œuvre pour mobiliser davantage le parc privé. L'enjeu dans ce cas précis étant de pouvoir proposer une offre de logement en location de longue durée, hors parc social, à un prix abordable. Par exemple il s'agirait d'encourager les dispositifs de régulation des meublés de tourisme, ou encore le recours aux taxations sur les logements vacants et les résidences secondaires.

- **Mettre en place un système d'accompagnement** des collectivités et des administrés **dans le cadre des OPAH.** En effet la question de l'accompagnement et de l'ingénierie sur ce type de projet est aussi essentielle que la question du financement, si l'on veut assurer leur aboutissement.
- **Dissocier le prix du foncier du prix de l'immobilier grâce à des structures de type office foncier solidaire (OFS) :** Il n'existe aujourd'hui en Corse que deux organismes agréés OFS, il s'agit des bailleurs ERILIA et LOGIREM. Néanmoins, d'autres structures travaillent de sorte à obtenir cet agrément notamment l'OPH CAPA et l'OPH2C.

Conclusion des échanges sur ces deux sous-thématiques : l'intervention publique est indispensable pour répondre à la fois aux réalités économiques et de la vie quotidienne. Elle doit pouvoir proposer des solutions adaptées au contexte local, tout en parvenant à un compromis entre les obligations légales auxquelles elle est soumise et les réalités de terrain. Il ressort aussi de tous ces échanges que si **l'amélioration de l'offre sociale de logements à l'échelle insulaire doit bénéficier aux ménages les plus fragiles**, elle **doit également profiter aux classes moyennes** qui sont, elles aussi, en proie à d'importants problèmes en matière d'accès au logement.

Prochaine étape : lancement de la troisième phase d'immersion / diagnostic territorial autour de la thématique « **Périurbanisation** » mi-janvier – Organisation de l'atelier n°3 en janvier sur Portivechju.

ATELIER 3

PÉRIURBANISATION

Date : u 19 di Ghjennaghju 2023

Lieu : Portivechju – Mediateca « L'animu »

Participants :

Communauté des Communes Sud Corse	Commune de San Fiorenzu	Office d'Équipement Hydraulique de Corse
Communauté des Communes Fium'orbu Castellu	Commune de Sarrulà è Carcupinu	Agence d'Aménagement Durable, d'Urbanisme et d'Énergie de Corse
Commune d'Aiacciu	Banque des Territoires	Directions opérationnelles de la CdC
Commune d'Alata	DDT2A	CAUE
Commune de Bunifaziu	DREAL	
Commune de Calvi	Ordre des Régional des Architectes de Corse	
Commune de Grussettu è Prugna	BE Atelier PELLEGRINI	
Commune de L'Isula	BE BL Etudes et Conseils	
Commune de Portivechju	BE Urbacorse	

Ordre du jour :

- Rappel des orientations stratégiques validées en Assemblée de Corse.
- Rappel des points essentiels relatifs au projet de schéma de développement urbain durable (SDUD) et à la concertation afférente.
- Présentation des éléments clés relatif à la thématique du jour : « **Périurbanisation** ».
- Restitution des principales informations issues de la phase d'immersion.
- Travaux de groupes autour de trois sous-thématiques : Espaces et connexions / Identité périurbaine / Périurbanisation et fonctionnalités.
- Restitution des travaux de groupes et conclusion.

Le présent document a vocation à retranscrire, de façon synthétique, les échanges ayant eu lieu sur l'ensemble de la journée entre la Collectivité de Corse (CdC) et les participants.

I. Restitution globale de la phase d'immersion / diagnostic territorial sur le thème « Périurbanisation » :

Celle-ci s'est articulée autour de **15 réunions bilatérales**, ayant permis d'aborder la thématique et sa perception pour les quatre catégories de territoires identifiées dans le périmètre d'intervention du schéma.

Au cours de ces temps de travail, il a été souligné que le caractère transversal de cette thématique a permis, d'une part, de rappeler des points soulevés lors des précédentes phases d'immersion. D'autre part, elle a aussi créé l'opportunité d'aborder des questions ayant directement trait aux deux prochains thèmes, qui seront abordés dans le cadre de la concertation, à savoir mobilité et ville durable.

Il convient dès lors de rappeler les principales notions de cette troisième phase d'immersion, ainsi que les motifs qui ont conduit à approfondir, plus spécifiquement, les problématiques liées aux espaces périurbains.

D'un point de vue théorique, la périurbanisation peut être décrite comme un phénomène ancien, qui s'est intensifié dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle avec la démocratisation de l'automobile. Au vu de son caractère multiple et complexe il semble opportun de le définir à travers 3 prismes :

- **Géographique** : qui le décrit comme l'extension des surfaces artificialisées en périphéries des agglomérations urbaines ;
- **Économique**, voire statistiques : laissant entendre que le périurbain est l'espace au sein duquel la majorité des actifs réside, tout en travaillant dans le pôle urbain centre (phénomène de navette domicile/travail) ;
- **Paysager et morphologique** : qui le présente comme le lieu d'alternance entre la ville et la nature, notamment grâce à des « espaces ouverts » constitués de champs, de bois etc.

Par ailleurs, sur l'ensemble du territoire insulaire, comme sur le reste du territoire métropolitain, ce mode d'urbanisation s'est articulé en trois grandes phases :

- La première, à compter des **années 1960, jusqu'au début des années 1980**, pour répondre aux besoins en logements liés à la fin de la guerre d'Algérie et à la vétusté, voire l'insalubrité, des logements situés dans les centres-villes historiques. En Corse, il s'agit sur l'agglomération ajaccienne des quartiers des Cannes et des Salines, sur l'agglomération Bastiaise il s'agit principalement des quartiers Sud (Lupinu), et du quartier Pifanu-Stagnu sur la commune de Porto-Vecchio.
- La deuxième phase s'est déroulée entre les **années 1980 et 1990**, au cours de laquelle se développent majoritairement : Des *zones commerciales et/ou artisanales*, ainsi que *des lotissements dédiés à l'habitat individuel*. A l'échelle du territoire insulaire, cela correspond au développement des zones périphériques de Mezzavia, Furiani ou encore Biguglia.
- La troisième phase **a débuté à compter des années 1990 et se poursuit encore aujourd'hui**. Elle correspond à l'extension des quartiers périurbains existants, voire à la construction de nouveaux lotissements (qu'ils soient à vocation commerciale ou résidentielle) sur d'autres communes limitrophes. Là encore, si l'on se rapporte à l'échelle insulaire, cela correspond avec le développement de communes tels que U Borgu, Lucciana ou encore Sarrulà à Carcupinu.

Ci-dessous, figure la synthèse des échanges entre la Direction Adjointe en charge des Politiques Urbaines et les territoires rencontrés.

Avantages identifiés et communs à l'ensemble des territoires concernant les espaces périurbains insulaires :

- Réponse aux **aspirations des ménages** : idéal pavillonnaire, proximité avec la nature.
- **Réponse aux besoins** en logements, commerces et équipements grâce à :
 - De la **disponibilité foncière**.
 - **Des prix** des terrains/logements/locaux plus **abordables** qu'en centre urbain.
- Possibilité de **stationnement**.
- **Standards de confort** des logements plus élevé que dans les centres-villes.
- **Réponse aux besoins des entreprises** en termes d'espace, notamment pour les zones de chalandises. Eloignement volontaire des zones d'habitation pour réduire les nuisances causées par certains types d'activités.
- **Accessibilité facilitée** par rapport aux centres urbains.

Autres avantages évoqués, mais non communs à l'ensemble des territoires :

- **Dynamisme** démographique et économique.
- Augmentation de la **fiscalité**.
- Si maîtrisé, le périurbain peut constituer une **forme d'oxygénation des centres-villes très denses**.

Difficultés identifiées et communes à l'ensemble des territoires concernant les espaces périurbains en Corse :

- **Concurrence** avec les centres urbains : dévitalisation / déséquilibre.
- **Étalement urbain** et consommation excessive d'espaces naturels et agricoles liée à la faible densité du bâti.
- **Banalisation des paysages** / perte d'identité.
- Zones **monofonctionnelles**.
- **Absence de vie sociale**.
- **Manque d'organisation** spatiale / **Absence de planification et de projets**.
- Absence ou **faible connexion** de ces espaces entre eux et/ou avec le centre urbain.
- **Surcoût** pour les collectivités et/ou pour les administrés en termes d'équipements et services.
- Manque de vision d'ensemble.
- **Cadre juridique très contraignant** : espaces gelés loi littoral / loi climat résilience / ESA etc.
- **Réseau routier inadapté** et engorgement des axes principaux (heures de pointe + période estivale).
Déséquilibre de l'offre économique.
- **Pas ou peu de maîtrise foncière publique**.

Autres inconvénients évoqués mais non communs à l'ensemble des territoires :

- **Absence de centralité** à l'origine / Difficultés pour créer une centralité.
- Une application plus souple de la loi littorale par le passé.
- **Secteur public qui manque de moyens** et qui n'a pas la capacité d'adaptation du privé.
- **Spécialisation des espaces** : phénomène de paupérisation (déplacement des difficultés socio- économiques, petite délinquance, difficile intégration des ménages les plus précaires etc.) ou de clubbisation (catégories socio-professionnelles supérieures, essor considérable de résidences secondaires de luxe etc.).
- **Difficulté de transmission des biens**, participation au phénomène de spéculation foncière/immobilière.
- **Renforcement des charges de centralité pour les pôles urbains** (équipements publics, culturels ou de loisirs, établissements scolaires et de santé etc.).
- **Augmentation des risques / nuisances** : imperméabilisation des sols, pollution de l'air etc.
- **Manque de prise en compte** des problématiques liées au vieillissement de la population et à la perte d'autonomie.
- **Faible performance énergétique des bâtiments** dans le périurbain.

II. Restitution globale de l'atelier du 19/01/2023 et des travaux de groupe :

1) Restitution des travaux du groupe n°1

Echanges autour de la sous-thématique : « Espaces et connexions »

L'objectif de ce groupe de travail était d'identifier les potentiels axes d'intervention du futur SDUD, afin de d'améliorer les connexions entre le périurbain et les villes-centres, mais aussi entre les espaces créés par le phénomène de périurbanisation.

a) Constats et difficultés

S'interroger sur les connexions entre les espaces renvoie nécessairement à la question de la mobilité des biens et des personnes. Il s'agit d'une des premières préoccupations de la puissance publique, d'autant qu'elle s'avère renforcée lors de la saison touristique qui, en raison du cumul des usages, accentue un peu plus les problématiques d'engorgement routier.

Différentes problématiques ont été formulées en séance :

- Que peut-on faire de l'existant, sans le dégrader, ni reproduire les logiques d'aménagements passés qui ont conduit à la situation actuelle ?

- Est-il opportun, et/ou envisageable, de « figer » ces espaces ?
- Comment définir les besoins des territoires en matière de connexion (méthodologie) ? Qu'entend-t-on par « besoin » ?
- Faut-il conforter les secteurs bénéficiant déjà d'une forte attractivité ou plutôt répartir l'offre (services, commerces, équipements, logements) différemment ?
- Quels types de mobilité pour demain, afin de relier les différents secteurs et faire en sorte que les usagers se réapproprient l'espace ?

A l'échelle de la Corse, différents constats peuvent être dressés :

- L'aménagement du territoire et des infrastructures de transports doit s'adapter aux contraintes topographiques particulières de l'île.
- L'organisation spatiale actuelle est multipolaire, en dehors des centres urbains historiques on a pu observer le développement de nombreux pôles périphériques dépourvus de réelle centralité. Cela a conduit non seulement à de l'étalement urbain, mais aussi à une extension des réseaux de transport, notamment du réseau routier qui est, à l'heure actuelle, le plus utilisé par l'ensemble des usagers.
- Le phénomène de périurbanisation présente un caractère ambivalent. D'un côté il est perçu de manière négative. De l'autre, il est considéré comme un des seuls moyens de répondre aux besoins des ménages et des entreprises, au regard des difficultés rencontrées par les villes centres pour répondre à ces derniers. Aussi, l'existant gagnerait à être entretenu voire, dans la mesure du possible, développé en tenant compte des dynamiques démographiques et des nuisances qui peuvent être engendrées si les aménagements urbains n'évoluent pas de concert avec l'augmentation de population attendue.
- Les problématiques liées aux espaces périurbains ne sont pas les mêmes sur les agglomérations ajacciennes et bastiaises que sur les autres pôles urbains de l'île, notamment par rapport aux secteurs déjà urbanisés au sens de la loi littoral. En effet, la question des secteurs déjà urbanisés semble secondaire sur des villes telles qu'Aiacciu ou Bastia. En revanche, pour ce qui concerne les autres pôles urbains de l'île, il s'agit d'une question prégnante, car ils constituent à la fois leurs principaux enjeux de développement (attractivité, forte demande, disponibilité foncière etc.) ainsi que les espaces les plus contraints. On observe finalement, depuis quelques années, un déplacement du phénomène de périurbanisation. En effet, ce qui pouvait être assimilé à du périurbain en périphérie d'Aiacciu ou Bastia est désormais partie intégrante du centre-ville et la périurbanisation a connu un essor nettement plus important sur les communes limitrophes, où se sont implantées, majoritairement des zones commerciales et/ou pavillonnaires.
- Le cadre législatif et réglementaire qui s'impose aux collectivités rend parfois complexe l'identification et la mise en œuvre de solutions opérationnelles et réalisables. C'est le cas notamment pour les communes soumises à la loi littoral, où aucun projet d'aménagement ne peut être envisagé, faute de caractérisation juridique d'une forme urbaine admettant densification et/ou extension.
- La période actuelle semble être un moment charnière dans le sens où le rapport aux transports sur l'île évolue. C'est pourquoi, plutôt que d'appréhender le retard dans ce domaine comme un frein, il pourrait être opportun de l'envisager comme un avantage en tirant des enseignements du passé et en anticipant les évolutions à venir, tout en encourageant les changements de comportements de la part des usagers.
- Le renforcement des liens entre centre-ville et périurbanisation est un enjeu particulièrement prégnant, à la fois urbain et sociétal, en ce qu'il doit permettre de recréer un socle commun et un sentiment d'appartenance à une même commune.

b) Pistes de solutions

- **Transposer des pratiques et méthodes de travail**, telles que celles utilisées dans le cadre de projets liés au **renouvellement urbain** ou à la planification urbaine **en dehors des périmètres politique de la ville**.
- **Utiliser les données démographiques et celles relatives aux autorisations d'urbanisme**, non plus uniquement comme une justification des ouvertures à l'urbanisation, mais plutôt **comme des outils permettant d'anticiper les connexions futures** des secteurs qui seront amenés à se développer.
- **Améliorer la prise en compte de l'attractivité touristique de certains territoires** : éviter une surcharge des axes routiers en considérant les variations de flux induites par la saison ; renforcer les réseaux de transports en commun existants, augmenter leur capacité d'accueil, adapter les horaires ; développer de nouvelles lignes.

- **Encourager les démarches de planification locales compatibles avec le PADDUC (élaboration ou révision) :** définir une politique d'aménagement opérationnelle au travers de différents outils (OAP, emplacements réservés etc.) afin d'accompagner au mieux le renforcement/développement de ces nouvelles formes urbaines.
- **Traiter les problématiques de connexion à une échelle globale :** penser les mobilités de demain, a minima, à l'échelle communale ou intercommunale, mais dans l'absolu il serait plus opportun de porter la réflexion à l'échelle d'un bassin de vie et/ou d'emploi.
- **Limiter les déplacements pendulaires autant que possible et proposer des offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle :**
 - Mobilisation des bâtiments existants, avec éventuel changement de destination : proposer une offre d'équipements et de services plus étoffée dans le périurbain, et complémentaire avec celle des centres, afin de limiter les déplacements.
 - Réseau routier : le revaloriser et le hiérarchiser, pour redistribuer les flux de véhicule de sorte à maintenir la qualité de vie au sein des espaces périurbains ; prendre en compte les nuisances sonores lors du choix des revêtements de voirie.
 - Chemins de fer : se servir de l'existant et le conforter, aménager les horaires afin qu'ils correspondent à l'ensemble des usagers, déployer de nouvelles lignes ; renouveler le parc de véhicules afin qu'il corresponde à un usage urbain et permette la suppression des passages à niveau.
 - Mobilités décarbonées : favoriser les voies cyclables et piétonnes entre les centres et les espaces périurbains.
 - Intermodalité et stationnement : renforcer de l'offre de stationnement à l'extérieur des centres et la relier aux réseaux de transports en commun existants ; piétonner les cœurs de ville pour inciter les usagers à modifier leurs comportements.

2) Restitution des travaux du groupe n°2

Echanges autour de la sous-thématique : « Identité périurbaine »

L'objectif de ce groupe de travail était d'identifier les potentiels axes d'intervention du futur SDUD, afin de créer ou recréer l'identité des espaces périurbains.

a) Constats et difficultés

Si aujourd'hui à la question de l'identité des centres urbains il peut être apporté une réponse claire, fondée sur des éléments à la fois objectifs et subjectifs, cela reste plus complexe concernant les secteurs issus de la périurbanisation. Or, ces derniers représentent un enjeu de premier ordre pour les communes en termes de développement, car c'est en partie sur lui que va reposer leur attractivité. Cela a donc conduit les participants à s'interroger à la fois sur :

Qu'est-ce qui participe à l'identité d'un territoire ?

- L'ensemble des éléments qui vont permettre de caractériser les espaces d'un point de vue morphologique (organisation spatiale, trame viaire, présence d'espaces publics, cohérence architecturale, insertion paysagère etc.).
- La fonctionnalité lieux (habitat, commerce, artisanat, industrie, agriculture etc.) ainsi que leur capacité à créer du lien social, un sentiment d'appartenance.

Qu'est-ce qui fait centre ? Qui fait que l'on se sent « en ville » ?

- Des aménagements qui permettent et encouragent la **déambulation piétonne**, c'est la possibilité pour les usagers d'un espace d'avoir **accès, facilement, à l'ensemble de ses aménités** sans avoir recours à la voiture. Cela se matérialise notamment par la présence de trottoirs.
- Une **organisation spatiale autour d'espaces publics et de sociabilisation** (places, parvis d'église etc.)
- Présence de **mobilier urbain**.
- **Harmonie architecturale et paysagère, valeur patrimoniale** et historique du bâti.

Comment caractériser les espaces périurbains en Corse ?

Il existe différentes formes de périurbanisation en Corse, comme évoqué précédemment. Il convient donc de distinguer le périurbain qui se trouve en périphérie directe des agglomérations ajaccienne et bastiaise par exemple (qui s'apparente le plus à la périurbanisation telle qu'elle peut être observée sur le reste du territoire métropolitain) ; du périurbain qui s'est développé à proximité de centralités plus rurales, souvent sur des plaines agricoles et le long des principaux axes routiers. Toutefois, ont été reconnus comme caractéristique de la périurbanisation insulaire les éléments suivants :

- Secteurs **dynamiques et attractifs**, souvent constitutif d'un **pôle d'emploi** et d'activités important.
- **Manque d'organisation et de cohérence**. Dans bien des cas il a été constaté que sont implantés, au sein de ces espaces, de nouveaux équipements (centre médical/social/culturel, groupe scolaire etc.) sans que cela ne crée une réelle vie de quartier.
- **Absence de centralité et d'espaces publics** dans la majorité des cas. En outre, il a été souligné en séance que parfois.
- **Etatement urbain important**, voire dans certains cas du **mitage**, qui a abouti à une modification des espaces urbains tels qu'on les conçoit traditionnellement. Sur ce point, il a été souligné que ce constat n'était pas nécessairement négatif, car l'émergence de ces secteurs bâtis a permis de répondre aux besoins des ménages et des entreprises.
- **Banalisation et paupérisation des paysages**, en particulier au sein des zones commerciales/artisanales. Il s'agit, dans la plupart des cas, de secteurs d'urbanisation récents, sans valeur patrimoniale ou historique.
- **Rupture physique et architecturale** avec les pôles urbains constitués (qu'il s'agisse d'une ville ou d'un village), qui a tendance à créer un sentiment d'appartenance plus fort au « quartier » qu'à la commune dont il fait partie.
- Zones **monofonctionnelles**.
- **Conflits d'usage / Concurrence avec l'activité agricole**.
- Dépendance à la **voiture individuelle**.

A quelles difficultés sont confrontées les collectivités pour définir l'identité des espaces périurbains ?

- **Difficulté pour caractériser ces espaces dans le cadre des démarches de planification** : Sur la question de la planification, les communes sont particulièrement contraintes par le cadre législatif et réglementaire (exemples : loi littoral, loi montagne, PADDUC etc.), ce qui peut avoir pour effet de les décourager d'initier ce type de procédure. De plus, le cadre législatif a été renforcé et prévoit, à termes, d'interdire les extensions d'urbanisation. La question qui se pose aujourd'hui est : que peut-on faire de l'existant ? Comment caractériser certains de ces espaces dans les documents d'urbanisme, sachant que cette qualification (ou absence de qualification) aura d'importantes conséquences sur leur éventuel développement/restructuration futur ? En effet, pour les communes soumises à la loi littoral notamment, cela peut condamner certains quartiers à ne plus évoluer, quand bien même cette évolution s'inscrirait dans la logique voulue par le législateur, à savoir : densifier les espaces déjà bâtis. En outre, cela serait d'autant plus désavantageux pour les collectivités que cela ne permettra pas de rentabiliser les réseaux publics qui desservent désormais ces espaces. Enfin, cette absence de planification urbaine se traduit concrètement par un : « urbanisme subit », qui fait que seules certaines zones peuvent bénéficier d'un développement grâce aux facilités de connexion dont elles bénéficient, alors que la puissance publique aurait peut-être souhaité que celui-ci se fasse sur d'autres secteurs.
- **Absence de maîtrise foncière publique** : souvent, les collectivités ne sont pas, ou très peu, propriétaires de foncier. Aussi, ce sont des porteurs de projets privés qui font émerger des opérations d'aménagement qui, bien que contestables, voient le jour en raison des enjeux financiers qu'elles sous-tendent. A cela s'ajoute les difficultés, notamment politiques, pour mettre en place des dispositifs coercitifs à l'égard des acteurs privés quant à la qualité architecturale et paysagère de ces opérations. Enfin, il est à noter qu'à la faible maîtrise publique du foncier s'ajoute le manque de disponibilité de ce dernier pour de multiples raisons. Ce qui peut mener à opérer des choix pouvant être questionnés s'agissant de l'opportunité de localiser les futures infrastructures et équipements.

b) Pistes de solutions identifiées pour créer ou recréer une identité à ces espaces

- **S'appuyer sur un réel projet de territoire** : il s'agit ici d'appréhender la planification et la programmation urbaine différemment de ce qui a été fait jusqu'à présent, en faisant du projet le point de départ de l'ensemble des documents qui seront opposables aux demandes d'autorisation d'urbanisme. C'est d'autant plus essentiel que cela va permettre de proposer des prescriptions qui soient véritablement adaptées aux réalités de terrain et assurer la bonne insertion paysagère des opérations d'aménagement. Toutefois, cela nécessitera un portage politique important.
- **Mobiliser les outils existants** : Documents locaux d'urbanismes (PLU/PLU-I/SCOT), Charte Paysagère, Règlement Local de Publicité, Plan Paysage etc.
- **Recréer l'espace du commun** : Aujourd'hui, le constat qui peut être fait s'agissant de l'organisation spatiale du territoire est que celle-ci ne permet plus l'interconnexion des lieux de vie et ne facilite plus les échanges, ni le lien social. Il y a une privatisation et un cloisonnement de l'espace auxquels il faudrait pouvoir remédier, grâce à des équipements ou des espaces tels que des places, des parcs etc. Seulement, dans le périurbain, les riverains sont souvent réticents à la création de ce type d'installation, car elles sont perçues comme génératrices de bruit et de nuisances. Il y a donc un enjeu à les faire accepter socialement. Il a notamment été proposé en séance de faire des espaces naturels les espaces publics de demain, en s'appuyant notamment sur les trames vertes et bleues du PADDUC et des documents d'urbanisme locaux.
- **Améliorer la concertation publique dans le cadre des démarches de planification** : les habitants, avec les élus locaux, bénéficient d'une connaissance fine du territoire, indispensable à l'élaboration/révision de tout document d'urbanisme. Ils constituent donc un groupe précieux de personnes ressources à consulter dans le cadre de ces démarches. Par ailleurs, une meilleure concertation publique sera aussi un moyen efficace de s'assurer de l'adhésion de la population au projet politique.

3) Restitution des travaux des groupes 1 et 2

autour de la sous-thématique « Espaces périurbains et fonctionnalités »

a) Constats et difficultés

Apporter des solutions aux difficultés rencontrées par les espaces périurbains nécessite de se poser la question de leur fonctionnalité et des outils à mettre en place pour penser cette fonctionnalité, afin de mieux maîtriser le développement de ces secteurs.

A l'heure actuelle, les points saillants du constat établi par les deux groupes sont les suivants :

- **Le phénomène de périurbanisation ne semble pas pouvoir être complètement endigué** : en dépit des nombreuses dispositions juridiques visant à contenir les extensions urbaines, les espaces périurbains concentrent de nombreux enjeux en termes d'habitat et d'activité économique qui font qu'ils ne peuvent être exclus des possibilités de développement des communes. De plus, il est beaucoup plus facile de construire à l'extérieur des centres urbains déjà constitués, pour des raisons financières, foncières et techniques, que de mettre en œuvre des projets de renouvellement urbain ou de densification. A titre d'exemple, est évoqué le fait que les aides de l'Etat aujourd'hui (exemple : défiscalisation, taux de TVA réduit etc.) sont essentiellement au profit de la construction neuve, ce qui n'encourage pas à la rénovation des logements et bâtiments existant, notamment dans les centres anciens où les coûts s'avèrent particulièrement élevés. Or, les documents d'urbanisme ne pourront pas apporter de réponse à cette problématique.
- **La concurrence « traditionnelle » entre ville centre et périurbain est un frein au développement harmonieux de ces espaces** : Les orientations du PADDUC, approuvées en 2015, avaient pris le parti de catégoriser les différents pôles urbains et de miser sur un fonctionnement complémentaire de ces derniers et, par conséquent, de ne pas y dupliquer les équipements/services/commerces/offres de logements. Or, le phénomène de périurbanisation a entraîné une dissémination des services et de certains équipements. Aussi, les questions qu'il convient de se poser en matière de mixité fonctionnelle des espaces est la suivante : quel modèle souhaite-t-on développer pour l'avenir, sachant que chaque territoire doit être appréhendé selon ses spécificités ?

Dans le périurbain, va-t-on privilégier le regroupement de ces fonctionnalités sur des secteurs pré-identifiés ou, au contraire, encourager la mixité des fonctions sur l'ensemble des secteurs existants ?

Au vu de l'attractivité de ces espaces, des enjeux qu'ils sous-tendent et de la densité de population qu'ils affichent, il semble essentiel de leur permettre de se diversifier, à la fois pour réduire les charges de centralité des pôles urbains principaux, mais aussi pour fluidifier les déplacements et participer ainsi à la résorption des problématiques d'engorgement routier.

- **Les espaces périurbains sont confrontés à des difficultés sociales de plus en plus importantes** : En effet, si on s'attarde sur les secteurs à vocation résidentielle non-pavillonnaires par exemple, il s'agit bien souvent d'immeubles édifiés dans les années 1970/1980, concentrant une population aux revenus modestes ne pouvant se loger dans le centre-ville. Or, l'absence de commerces, services et équipements, dans ces secteurs, rend ces populations dépendantes de la voiture individuelle pour pouvoir y accéder faute de réseau de transports en commun. C'est en quelque sorte « la double peine » pour ces ménages. En effet, non seulement ils n'ont pas le choix quant à leur lieu d'habitation, les logements disposent d'une faible performance énergétique, ce qui représente un coût supplémentaire en termes de charges, et ils sont tenus d'être propriétaire d'un véhicule pour avoir accès aux mêmes services que les habitants des centres urbains. Bien que les communes aient la volonté d'intervenir sur ces espaces, cela est d'autant plus difficile qu'ils sont bien souvent très denses, avec des hauteurs de bâti supérieures à celles des centres historiques et où le foncier est rare, ce qui restreint les possibilités d'implanter de la mixité fonctionnelle. En outre, cela engendre des flux supplémentaires sur les axes routiers ce qui ne fait qu'accentuer les problématiques de mobilité déjà existantes, en particulier durant la saison touristique.

b) Pistes de solutions identifiées améliorer/renforcer les fonctionnalités de ces espaces

- **Prioriser les secteurs à développer/renforcer et identifier la fonctionnalité principale de chacun** : selon les possibilités octroyées par le cadre juridique, les disponibilités foncières et le degré d'opportunité d'implantation d'équipements/services/infrastructures au sein de ces espaces.
- **Encourager le recours à des procédures d'urbanisme négocié** : bien qu'elles tendent à se démocratiser de plus en plus, ces démarches s'avèrent particulièrement complexes à mettre en œuvre. Cela permettrait néanmoins de **concilier les objectifs** des différentes parties prenantes, tout en étant, pour la puissance publique, davantage dans une **démarche d'accompagnement plutôt que de coercition**.
- **Développer le volet « urbanisme opérationnel » dans les démarches de planification** : Au-delà de l'investissement financier déjà existant, les collectivités locales attendent un appui en ingénierie, de sorte à encourager encore plus les partenariats tels qu'évoqués précédemment. Cet appui technique et humain semble d'autant plus indispensable que, les outils et procédures existantes en matière d'urbanisme opérationnel s'avèrent complexes à mettre en œuvre, ce qui ne participe pas à leur mise en œuvre de la part des communes. Il faudrait simplifier le cadre juridique et les relations entre les acteurs publics et privés, car ces derniers mesurent désormais l'intérêt d'offrir aux usagers des aménagements qualitatifs comprenant des espaces publics. A titre d'exemple, un des outils évoqués en séance était le « **Permis d'aménager multisites** ».

Conclusion des échanges sur ces trois sous-thématiques : **l'intervention publique est indispensable pour répondre à la fois aux réalités économiques et de la vie quotidienne**. Elle doit pouvoir proposer des solutions adaptées au contexte local, tout en parvenant à un compromis entre les obligations légales auxquelles elle est soumise et les réalités de terrain. Il ressort donc de l'ensemble de ces échanges que **l'amélioration des espaces périurbains à l'échelle insulaire est un enjeu majeur**, tant d'un point de vue urbanistique, que sociétal ou encore social au regard des évolutions récentes qu'ils ont pu connaître.

Prochaine étape : lancement de la quatrième phase d'immersion / diagnostic territorial autour de la thématique « **Mobilité** » – Organisation de l'atelier n°4 en février sur la commune de L'Isula.

ATELIER 4

MOBILITÉ

Date : u 13 di Ferraghju 2023

Lieu : L'Isula – Casa Cummuna

Participants :

Communauté des Communes Calvi Balagne (CCCB)	Commune de San Fiorenzu	Agence d'Aménagement Durable, d'Urbanisme et d'Energie de Corse
Communauté des Communes Ile-Rousse Balagne (CCIRB)	Régie des Transports A Balanina	CAUE de Corse
Communauté des Communes Fium'Orbu Castellu	Banque des Territoires	Chemins de Fers de la Corse
PETR Pays de Balagne	DDT2A	Office d'Equipement Hydraulique de Corse
Commune d'Aiacciu	Ordre des Régional des Architectes de Corse	Directions opérationnelles de la CdC
Commune d'Alata	BE Atelier PELLEGRINI	
Commune de Bastia	BE BL Etudes et Conseils	
Commune de L'Isula	BE Urbacorse	
Commune d'I Prunelli di Fium'Orbu	BE Urbaline	

Ordre du jour :

- Rappel des orientations stratégiques validées en Assemblée de Corse.
- Rappel des points essentiels relatifs au projet de schéma de développement urbain durable (SDUD) et à la concertation afférente.
- Présentation des éléments clés relatif à la thématique du jour : « Mobilité ».
- Restitution des principales informations issues de la phase d'immersion.
- Travaux de groupes autour de trois sous-thématiques : Développer l'intermodalité / Renforcer les connexions / Améliorer la synergie entre les acteurs.
- Restitution des travaux de groupes et conclusion.

Le présent document a vocation à retranscrire, de façon synthétique, les échanges ayant eu lieu sur l'ensemble de la journée entre la Collectivité de Corse (CdC) et les participants.

I. Restitution globale de la phase d'immersion / diagnostic territorial sur le thème « Mobilité » :

Celle-ci s'est articulée autour de **15 réunions bilatérales**, ayant permis d'aborder la thématique et sa perception pour les quatre catégories de territoires identifiées dans le périmètre d'intervention du schéma.

Au cours de ces temps de travail, il a été souligné que le caractère transversal de cette thématique a permis, d'une part, de rappeler des points soulevés lors des précédentes phases d'immersion, ainsi qu'à la prochaine thématique qui sera consacrée à la notion de ville durable.

Il convient dès lors de rappeler les principales notions de cette quatrième phase d'immersion, ainsi que les motifs qui ont conduit à approfondir, plus spécifiquement, les problématiques liées à la mobilité.

La mobilité peut être, dans un premier temps, définie de façon générale comme le changement de lieu accompli par une ou plusieurs personnes. Elle ne se limite pas pour autant au déplacement physique, elle doit aussi être comprise comme l'ensemble des techniques de transport et d'accessibilité.

Elle renvoie, en conséquence, à :

- un ensemble de **valeurs sociales** (égalité d'accès à la mobilité ; égalité territoriale en matière d'offres de mobilités ; lutte contre les enclaves ; mobilité sociale ; mobilité professionnelle etc.) ;
- une série de **conditions géographiques** (systèmes de mobilité qui soient adaptés à la topographie des territoires dans lesquels ils s'inscrivent : montagne, littoral, présence de cours d'eau, de risques naturels etc.) ;
- un ou plusieurs **dispositifs techniques et technologiques** ;
- une **multitude d'acteurs** (publics/privés ; organisateurs/prestataires/usagers etc.).

Cette notion représente un enjeu majeur en termes d'aménagement du territoire, notamment dans les zones urbaines qui, de tout temps, ont été et sont encore, des lieux de pouvoir, de rencontres, d'échanges économiques et culturels, mais aussi de production de biens et de services.

En effet, le développement des centres urbains a longtemps été conditionné par leur capacité de polarisation des flux (commerciaux, économiques, humains) et par leur place au sein d'un réseau de cités, reliées les unes aux autres par des axes de transports divers : routiers, fluviaux, maritimes et plus récemment aériens. En outre, il convient de rappeler que l'organisation spatiale des villes, quelle qu'elle soit, s'est toujours construite autour des axes de circulation (cf. fiche sur les territoires urbains, section dédiée à la structuration des villes : plan axial, plan Cerda, plan radioconcentrique etc.).

Ci-dessous, figure la synthèse des échanges entre la Direction Adjointe en charge des Politiques Urbaines et les territoires rencontrés.

Avantages identifiés et communs à l'ensemble des territoires concernant la mobilité en Corse :

- **Développement / renforcement des transports en commun et des mobilités douces observé ces dernières années** : voies cyclables, cheminements piétons, modernisation et renouvellement des parcs de véhicules des TC etc.
- **Des solutions innovantes émergent de plus en plus** : parmi les exemples cités en bilatérales peuvent être mentionnés la création de services de navettes maritimes ou encore de téléportés.
- **Volonté politique forte de diversifier l'offre de mobilité** : prise de conscience des enjeux et de la nécessité pour la puissance publique d'investir et d'agir sur cette thématique, afin de répondre aux besoins des citoyens.

Difficultés identifiées et communes à l'ensemble des territoires concernant la mobilité en Corse :

- **Fortes contraintes liées à la topographie** particulière de l'île : difficulté pour développer certains modes de transports (techniques et financières) ; incompatibilité de certains modèles plus vertueux avec le contexte insulaire (exemple : motorisation électrique inadaptée aux dénivelés qui engendre finalement des surcoûts, ainsi qu'une pollution supplémentaire en raison du mode de production de l'électricité en Corse).
- **Offre de transports inégalement répartie sur l'ensemble du territoire** : disparité marquée entre les agglomérations et les autres pôles urbains notamment.

- **Prépondérance de la voiture individuelle** : du fait qu'il s'agit, dans certains, cas du seul moyen de transport pouvant être utilisé pour accéder à certains secteurs, mais aussi en raison de l'évolution des usages depuis la fin des années 1970 qui a vu se démocratiser l'automobile.

Autres inconvénients évoqués mais non communs à l'ensemble des territoires :

- **Manque de connexion** : entre les pôles urbains voire entre certains quartiers au sein d'un même pôle urbain.
- **Problématique du manque de financement en fonctionnement des infrastructures** : aujourd'hui les principales sources de financement pour le développement des mobilités sont exclusivement dédiées à de l'investissement. Or, les collectivités auraient aussi besoin d'un soutien financier dans le temps de manière à pouvoir entretenir et pérenniser ces infrastructures.
- **Perte d'attractivité des centres-villes** : phénomène accentué par les difficultés d'accès à ce dernier et aux problématiques de saturation des espaces de stationnement, déjà évoquées sur les précédentes thématiques.
- **Absence de planification** : celle-ci fait défaut à différentes échelles, autant territoriales que locale.
- **Pollutions et nuisances** : dégradation de la qualité de vie au sein des espaces urbains dans leur ensemble (exemples : mauvaise qualité de l'air, nuisances sonores, impact sur la santé publique etc.).
- **Manque d'accessibilité** : lors des bilatérales ont été évoqués notamment les points suivants : difficulté d'accès aux réseaux de transports publics, sur certains secteurs, par d'autres moyens que la voiture ; faible accessibilité PMR ; faible prise en compte de la perte d'autonomie et difficultés pour rattraper les seniors aux réseaux de transports en commun dans les zones les plus rurales en particulier.
- **Synergie entre les acteurs à améliorer** : difficultés à concilier les intérêts entre les différents acteurs de la mobilité ; absence de méthodes de travail communes et d'une stratégie partagée.
- **Manque de signalétique et de mobilier urbain** : difficultés pour se repérer et utiliser les transports en commun ; problématique du partage des voies pour les espaces ouverts à la fois aux piétons et cyclistes ; manque de sécurisation.

II. Restitution globale de l'atelier du 13/02/2023 et des travaux de groupe :

1) Restitution des travaux du groupe n°1

Echanges autour de la sous-thématique : « Développer l'intermodalité »

a) Constats et difficultés

Il a été rappelé en introduction que l'intermodalité est avant tout la capacité à connecter l'ensemble des moyens de déplacement.

Aussi, l'une des premières réflexions de ce groupe de travail s'est tournée vers les conséquences, pour la Corse, si rien n'est fait pour permettre un développement de l'intermodalité et, par conséquent, une segmentation des déplacements. Les constats ont été les suivants :

- **Risque de paupérisation de la population** : si l'on ne diversifie pas l'offre de mobilité cela risque de renforcer les inégalités sociales qui existent déjà, notamment au regard des prix du carburant.
- **Renforcement de la saturation des axes routiers** : le réseau actuel est obsolète et inadapté au flux de véhicules en particulier lors de la saison touristique. Le phénomène de périurbanisation a d'ailleurs participé à accentuer les engorgements routiers sur certains secteurs aux « heures de pointe » (exemple : Aiacciu : environs 35 000 personnes/jour entrent en centre-ville).
- **Amplification des problématiques de stationnement** : eux aussi sont confrontés à une problématique de saturation, ce qui nuit à l'attractivité des centres urbains. Or, l'objectif est de permettre aux ménages de revenir s'y installer

Ensuite, les participants ont dressé les constats suivants :

- Aujourd'hui **certains modes de déplacements sont complètement déconnectés des autres modes de transport**. A titre d'exemple, il n'est pas encore possible de coupler le train et les déplacements cyclables, faute de capacité d'accueil des vélos dans les wagons et faute de garages à vélo aux abords des gares.
- **Si l'on souhaite développer les transports collectifs et l'intermodalité, il ne faut plus laisser de place à la voiture**, notamment en centre-ville. En effet, si les déplacements en voiture restent possibles, cela entraîne nécessairement un cisèlement des voies qui empêche le développement du tram-train par exemple. Toutefois, pour que cela fonctionne, il faut avoir la capacité d'offrir aux usagers un service alternatif qui soit satisfaisant en termes d'horaires et d'accès.
- Les **véhicules hybrides ou électriques demeurent particulièrement onéreux**, ce qui ne permet pas à l'ensemble de la population d'en acquérir. Il en va de même pour les vélos à assistance électrique, en dépit des aides financières existantes à destination des particuliers. En outre, s'agissant des véhicules électriques, leur **impact écologique pose question** non seulement eu égard aux difficultés liées au recyclage des batteries, mais aussi au vu du mode de production de l'électricité en Corse.
- **L'absence de documents de planification**, type PLU, a également contribué au retard que connaît la Corse en termes de mobilités. Par ailleurs, certains territoires se sont dotés de documents stratégiques relatifs aux transports et déplacements tels que les plans de déplacements urbains (PDU) ou les plans globaux de déplacements (PGD). Cependant, leur **périmètre d'intervention reste trop restreint** (échelle communale ou intercommunale).
- Au même titre que cela a pu être relevé dans le cadre des précédents ateliers, le **manque de foncier disponible**, ainsi que le **caractère contraignant du cadre juridique**, en particulier la loi Littoral, participent de façon significative aux difficultés d'implantation de nouvelles infrastructures (exemple : parkings) et/ou aux réaménagement de certaines voies.
- Les **secteurs à cibler en priorité** sont : les **agglomérations ajaccienne et bastiaise** ; ainsi que les **communes périurbaines**.

Enfin, ont été évoqués des projets en cours de réalisation relatifs au développement de l'intermodalité :

- Projets CFC : augmentation des cadences sur les lignes suburbaines (cf. exemple Aiacciu/Mezzavia) ; mise en place d'une ligne rapide entre Casamozza et Mezzana (trajet de mois de 2h30) ; projet de commande de commande centralisée de voie unique (CCVU) ; élaboration d'un schéma directeur de l'accessibilité du réseau ferroviaire.
- Projets CdC/DTM : travail en cours sur des « Fiches mobilité » relatives aux circuits d'aides auprès des collectivités ; mise en place d'un système de billettique unique (en partenariat avec les CFC et certains EPCI) ; projet de système d'information multimodal à destination des usagers à l'échelle insulaire, voire à l'échelle de l'arc méditerranéen.
- Projet CCIRB : élaboration d'un schéma directeur des mobilités douces.

b) Pistes de solutions

- **Créer de véritables nœuds modaux** : qui permettent la jonction entre différents modes de déplacements. Cela pourra se traduire par la création d'axes de rabattement, à partir des réseaux existants (routes, voies douces en particulier) vers les nœuds modaux pré-identifiés. Une autre piste de solution évoquée en séance est la généralisation d'un système de billettique unique, qui permette avec un seul titre d'avoir accès à l'ensemble des réseaux de transports en commun. Il est d'ailleurs mentionné en séance, que certains territoires ont déjà engagé des démarches de ce type auprès des Chemins de Fers de la Corse, comme la CAB par exemple.

- **Renforcer le réseau ferroviaire** : qui est aujourd'hui un axe structurant des transports publics en Corse, puisqu'il traverse le territoire dans sa globalité. Il conviendrait donc de construire l'intermodalité autour de cette « épine dorsale », qui sera amenée à se développer. Pour ce faire, il s'agira de renforcer les liens entre les chemins de fers, le réseau routier et les voies douces, avec pour première étape l'élaboration de schémas des transports. Ainsi, a été cité à titre d'exemple, ce qui a pu être réalisé en Balagne et qui permet aujourd'hui une véritable connexion autour du train, que l'on se déplace en voiture, en transports en commun ou par un mode actif. Il a également été proposé de développer, dans les territoires qui s'y prêtent (dans un premier temps les agglomérations les plus peuplées), un système de tram-train. Toutefois, s'agissant de cette solution, il a été souligné que si sa vocation est de désengorger les villes-centres, elle doit être suivie d'une piétonnisation de ces espaces. A défaut, cela ne pourra pas se faire de façon efficace, voire serait contre-productif, en raison du cisèlement des voies par les axes routiers.
- **Veiller à la complémentarité des offres de transport et à son adaptation aux besoins des usagers « permanents » de ces services** : en harmonisant les horaires des différents transports en commun et en les adaptant aux besoins des populations actives, ou encore en augmentant la fréquence des passages, en particulier sur les transports inter-urbains. Ainsi, l'une des pistes de solution évoquée est la mutualisation des équipements, comme cela se fait déjà sur certains secteurs où les transports scolaires sont aussi utilisés dans le cadre d'un service de transport à la demande (TAD). Cela permet de rentabiliser l'équipement, de pérenniser les emplois et d'offrir un service supplémentaire aux usagers.
- **Améliorer la prise en compte du caractère social de la notion de mobilité** : l'enjeu ici est de faciliter l'accès aux déplacements pour les publics les plus fragiles, aussi bien d'un point de vue technique (accessibilité PMR), que financier (permettre à chacun de se déplacer pour avoir accès aux équipements et services du quotidien). Certains territoires ont opté, à titre expérimental, pour la gratuité des transports en commun (cf. régie des transports de la CCIRB) et envisagent de conserver ce mode de fonctionnement. En revanche, d'autres territoires préconisent d'avoir plutôt recours à une tarification différenciée par usager selon sa catégorie-sociaux professionnelle, son âge ou encore s'il se trouve en situation de handicap par exemple (cf. CAB / CAPA).
- **Encourager le recours aux mobilités douces, au covoiturage, ou encore à de l'autopartage** : Dans un premier temps, il a été rappelé à titre d'exemple que l'acquisition de vélos à assistance électrique, en dépit des aides déjà existantes délivrées notamment par l'AUE, reste particulièrement onéreuses. Aussi, il a été suggéré de compléter ce type de soutien financier de sorte à permettre également l'achat de dispositifs d'adaptation, à placer sur des vélos classiques pour leur ajouter une assistance électrique, dont le coût est inférieur à 500€. D'autres possibilités ont également été envisagées pour favoriser les mobilités alternatives telles que : la création d'une application, à l'échelle territoriale, de co-voiturage, l'aménagement d'aires de stationnement.
- **Améliorer l'information aux voyageurs** : grâce à la diffusion de données/d'informations en temps réel (cf. exemple projet CdC de mise en place de panneaux d'affichage, avec QRcode, qui permettront d'interroger un système d'information multimodal, indiquant aux usagers l'ensemble des modes de transports disponibles à l'endroit où ils se trouvent, ainsi que les horaires de chacun d'entre eux) ; en matérialisant et en sécurisant les arrêts ; ou encore en créant des supports d'information à diffuser soit sur internet, soit à distribuer auprès de certains usagers confrontés à des difficultés quant à l'usage des nouvelles technologies (exemple les séniors).

2) Restitution des travaux du groupe n°2

Echanges autour de la sous-thématique : « Renforcer les connexions »

a) Constats et difficultés

Pour initier cette session de travail, les participants ont tout d'abord procédé à une rapide évaluation des modes de transports utilisés pour assister à cet atelier et l'usage de la voiture individuelle s'est avéré nettement majoritaire. Cela a conduit l'ensemble du groupe à identifier deux grands axes de réflexions pour cette demi-journée :

- **Le maillage actuel par les infrastructures de transport est-il suffisant ?** Ce qui sous-entend également de s'interroger sur l'état de ces infrastructures et sur leur dimensionnement.
- **Y-a-t-il un intérêt à diversifier/segmenter les trajets pour relier les différents pôles urbains de l'île ?** Ce qui renvoie également à d'autres questions : pourquoi se déplace-t-on ? Sur quelle distance ? Jusqu'à quelle

- distance/durée de trajet est-on prêt à avoir recours à plusieurs moyens de transports ? S'agissant de ce questionnement en particulier, il a été admis que les déplacements pendulaires (domicile/travail) sont, à ce jour, les plus adaptés à la segmentation des moyens de transport. Néanmoins, il conviendrait de pouvoir y avoir recours aussi pour des déplacements ayant pour but d'accéder à des équipements structurants (services publics, aéroports, établissements scolaires etc.) ou à d'autres activités davantage en lien avec les loisirs (équipements sportifs/culturels).

Le premier constat global, et partagé de façon unanime, est que le projet de schéma devra tenir compte de la diversité des territoires et de leur spécificité propre. En effet, la mobilité, et les problématiques qu'elle implique, ne sera pas la même selon qu'on se situe dans une agglomération, en plaine orientale ou encore sur la côte Ouest de l'île.

Ensuite, les participants sont revenus sur les principales difficultés rencontrées sur cette thématique, à savoir :

- Les **axes routiers principaux sont les plus utilisés**, souvent pour des questions de temps de trajet, ce qui conduit souvent à leur saturation notamment en période touristique.
- A l'heure actuelle, dès lors qu'il s'agit de transport, **ce qui est recherché en premier lieu par les usagers c'est de limiter au maximum les contraintes en termes d'horaires et de fluidité de circulation**. Les exemples suivants témoignent de ce mode de fonctionnement :
 - Sur certains territoires des lignes de transports en commun sont mises en place en été pour relier les plages et les centres urbains. Or, celles-ci sont très peu utilisées par les locaux qui préfèrent avoir recours à leur voiture pour s'y rendre et de ne pas être dépendants des horaires de train ou de bus.
 - En période touristique, une personne se rendant de la Balagne vers Bastia en voiture pourra emprunter un itinéraire secondaire (route de San Fiorenzu) qui, de prime abord, rallongerait son temps de trajet, mais lui permettra d'éviter certains points d'engorgement routier et d'accéder plus facilement au centre-ville.
- Les **services de transports en commun sont inégalement déployés sur le territoire** et sont confrontés aux problématiques suivantes : absence de ligne, horaires inadaptés aux besoins des usagers, manque de concordance des offres entre elles (horaires, possibilité de relier facilement les arrêts de bus/train etc.) ; saturation en période estivale, durée de transport beaucoup plus longue qu'avec un véhicule individuel, difficulté pour « mixer » plusieurs activités etc. Globalement le manque d'infrastructures ne facilite ni la pratique, ni l'usage.
- Le **manque d'adaptabilité de la puissance publique** pour concilier « besoins des usagers / obligations réglementaires / intérêt des acteurs privés » contraint d'autant plus le développement de cette offre de transport pour les raisons suivantes : système de délégation de service public particulièrement contraignant ; difficultés liées à obligation de non-concurrence avec des lignes existantes, qui empêchent certains territoires de développer une offre pour répondre aux besoins de leur population ; contradiction entre les besoins en aménagement et le cadre juridique qui s'impose en matière d'urbanisme, en particulier la loi littoral ; question de la rentabilité ou, a minima, du caractère non déficitaire de ces services etc.
- Les **services de transport en commun sont principalement utilisés par des personnes ne disposant pas d'une voiture** : ménages modestes, seniors, jeunes, touristes etc. Il est à noter que la thématique « mobilité » revêt d'un caractère social important, car elle va permettre de rapprocher les populations de l'emploi, des services et des commerces mais aussi des lieux de vie et de rencontre.
- La **voiture individuelle reste**, dans de nombreux cas, la **seule alternative possible pour accéder à certains lieux** : Aujourd'hui, à l'exception des pôles urbains les plus développés, il existe peu de centralités regroupant l'ensemble des fonctions attendues par la population (habitat, commerces, équipements, services), l'usage de la voiture y reste donc obligatoire pour les habitants. De la même façon, certains sites particulièrement touristiques et pouvant accueillir jusqu'à 60 000 visiteurs par jours ne sont accessibles qu'en voiture (cf. exemple CC Spelunca Liamone site de Porto). Dans l'éventualité où un usager aurait besoin d'un transport en urgence vers Aïacciu, la seule option qui s'offre à lui serait de faire appel à un service de taxi.
- Une autre **difficulté** relevée est celle de la **cohabitation entre les différentes modalités de transport**, notamment pour tout ce qui concerne le partage des voies et la sécurisation des usages.

Enfin, les participants ont évoqué les différents dispositifs existants¹ qui aujourd'hui permettent d'apporter une réponse, au moins partielle, aux problématiques de mobilité :

- **PETR du Pays de Balagne** : au travers notamment de la démarche d'élaboration du SCoT de Balagne et de son étude mobilité le PETR a initié différentes actions :
 - Création d'aires de co-voiturages (peu utilisées) ;
 - Service de location longue durée de vélos électriques (fonctionne bien mais insuffisant pour répondre aux besoins) ;
 - Projet de voie verte entre Calvi et L'Isula, disposant d'une dimension à la fois symbolique et structurante puisqu'elle permettrait de relier les deux communes autrement qu'en train ou en voiture.
- **CC Ile-Rousse-Balagne / Régie des Transports** :
 - Mise en place de 11 lignes de bus sur le territoire intercommunal dont des navettes hebdomadaires permettant aux usagers des villages périphériques de L'Isula de pouvoir accéder au pôle urbain le plus proche et se profiter de ses services, équipements et commerces.
 - Gratuité du service de transports en commun.
 - Utilisation de véhicules électriques (bilan mitigé à ce jour, motorisation qui semble peu adaptée au contexte insulaire).
 - Développement de l'intermodalité, notamment entre le réseau de bus et de train.
 - Elaboration d'un schéma des mobilités actives.

b) Pistes de solutions identifiées

- **Identifier, pour chaque territoire, quels sont les modes de transports à développer** : à partir de ce qui existe déjà, définir clairement les besoins à l'échelle soit d'une intercommunalité et/ou d'un bassin de mobilité. A ce titre, a été soulignée en séance l'importance de réfléchir d'abord à la nature du bassin de mobilité dans lequel on s'inscrit, avant de s'interroger aux moyens qui seront mis à la disposition des usagers dans ce périmètre.
- **Programmer et prioriser, de façon pluriannuelle, les besoins pour chaque territoire** : en termes de ressources humaines et techniques, mais aussi s'agissant des besoins en financement.
- **Penser les schémas et autres documents stratégiques en matière de mobilité pour l'ensemble des usages** : à l'heure actuelle, la plupart ont été élaborés dans l'optique de relier les sites touristiques ou des espaces de loisir. Or, au vu des enjeux constatés sur l'ensemble du territoire, il semblerait opportun que ces documents intègrent également la question des déplacements pendulaires (domicile/travail ; domicile/établissements scolaires), ou des déplacements liés à l'accès aux équipements structurants (culturels, sportifs, de santé etc.).
- **Faire des documents d'urbanisme locaux (PLU/PLU-i) des outils au service des connexions entre les pôles urbains et au sein de ces espaces** : en utilisant à la fois des ressources réglementaires (orientations d'aménagement et de programmation / règlement écrit et graphique / emplacements réservés) et des moyens permettant de faciliter l'accès au foncier pour la puissance publique (exemple : instauration d'un droit de préemption).
- **Valoriser l'offre sur les axes majeurs et créer des connexions avec les axes secondaires** : diverses possibilités peuvent dès lors être envisagées telles que la réduction de la capacité d'accueil des bus/trains avec en parallèle une augmentation de la fréquence de passage, en particulier sur les axes majeurs ?
- **Créer les conditions, quand cela est possible, pour relier entre elles les offres de mobilités sur différents territoires** : Si les usagers continuent à préférer la voiture aux autres modes de déplacement c'est parce qu'elle apporte un certain confort (disponibilité, horaires adaptables, possibilité de stationner à proximité voire au pied de l'endroit où l'on doit se rendre etc.), que les autres modes de transport n'offrent pas aujourd'hui. Il faudrait donc amener les modes alternatifs au même niveau de confort et de sécurité pour leur permettre d'occuper une place plus importante dans les usages quotidiens de la population. En outre, il conviendra de veiller aussi à la question de l'accessibilité de l'offre à l'ensemble de la population, aussi bien d'un point de vue financier qu'inclusif pour les personnes en situation de handicap (cf. exemple département du Gard).

¹ Liste non exhaustive

- **Penser les mobilités douces à différentes échelles** : si bien évidemment l'un des enjeux du développement des mobilités décarbonées est de permettre de relier des équipements structurants entre eux, il n'en demeure pas moins qu'il conviendrait également de les penser à des échelles plus restreintes, comme celle du quartier par exemple, notamment pour faciliter les connexions entre différents lieux de vie (exemple entre deux lotissements dans le périurbain).
- **Mettre en place des actions de communication fortes** : les trois principaux objectifs poursuivis par cette mesure seraient : informer les usagers, inciter à l'utilisation de différents moyens de transports, encourager l'évolution des comportements et des usages.
- **Encourager les projets portant une attention particulière sur la qualité des aménagements urbains dédiés à la mobilité** : cela va inciter davantage les usagers à avoir recours à des modes de transport alternatifs à la voiture.
- **Apporter un soutien financier, en investissement et en fonctionnement, aux solutions alternatives et/ou innovantes** : Si les principaux besoins d'investissement concernent l'entretien des réseaux existants, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, il ne faudra pas pour autant négliger les modes alternatifs, dans la perspective de la décarbonation des mobilités et de reconnexion des territoires qui, aujourd'hui, sont un peu fracturés entre des centres-villes et les périphéries qu'elles soient proches ou lointaines. Ont été cités, à titre d'exemple, le développement des navettes maritimes, de l'auto-partage, téléporté / mobilité verticale ou encore des véhicules faisant appel à de nouveaux types de motorisation (biocarburant, hydrogène etc.).

3) Restitution des travaux des groupes 1 et 2

autour de la sous-thématique « Améliorer la synergie entre les acteurs de la mobilité »

a) Constats et difficultés

Les deux groupes de travail ont également mené une réflexion commune s'agissant des moyens/outils/pratiques pouvant être mis en œuvre afin d'améliorer la coordination entre les acteurs de la mobilité sur le territoire insulaire.

Les principaux constats sur cette sous-thématique ont été les suivants :

- La puissance publique est confrontée à des **difficultés liées au partage de la compétence mobilité** sur l'île. En effet, seuls quelques EPCI ont pris cette compétence depuis l'approbation de la loi NOTRE et sont autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur leur territoire. Concernant les autres EPCI, la CDC demeure AOM dans le respect des dispositions prévues par le législateur.
- D'importants points de blocages relèvent de la **difficile conciliation entre les intérêts privés et publics**. En vue d'illustrer cette problématique, différents exemples ont été évoqués en séance. Tout d'abord, peut être rappelé la situation particulière de l'aéroport Sainte-Catherine à Calvi qui, à ce jour, est uniquement desservi par des services de VTC (véhicule de transport avec chauffeur). Or, la mise en place d'un service de transports en commun sur ce secteur pose la question de la mise en concurrence de ces modes de transports et de l'impact significatif qu'il pourrait avoir sur cette activité économique. Autre exemple ayant été évoqué, est celui de la mobilisation du foncier privé en vue de réaliser certaines opérations. En effet, les collectivités se heurtent souvent à une opposition de la part des propriétaires et copropriétaires pour l'obtention de servitudes de passage nécessaires à certains aménagements. Bien que des procédures existent, telles que l'expropriation pour cause d'utilité publique, celles-ci s'avèrent longues et coûteuses pour la puissance publique, ce qui conduit parfois à l'abandon de certains projets.
- Les réponses apportées aux difficultés de mobilité se font, dans la majorité des cas, par le biais d'appels à projets formulés par l'Etat ou la Collectivité de Corse. Or, cela permet seulement de fournir une **réponse ponctuelle à ces problématiques**, qui nécessiteraient d'être appréhendées de façon plus globale.

b) Pistes de solutions identifiées

- **Mettre en place un mode de gouvernance ascendant** : cette proposition rejoint directement la mode de gouvernance proposé dans le cadre de l'élaboration du SDUD, à savoir que les orientations et les aides (techniques et/ou financières) qu'il définira auront pour fondement les besoins qui auront été remontés par les territoires (communes et EPCI) au moment de la concertation.
- **Faire co-exister plusieurs schémas, à différentes échelles** : Si un schéma régional des transports semble être un élément incontournable, au regard notamment des orientations stratégiques qu'il déterminera pour les mobilités de demain, il n'en demeure pas moins essentiel que celui-ci se voit décliné de façon opérationnelle à une échelle plus locale (Bassin de mobilité/EPCI/Commune). Aussi, il conviendrait d'accompagner ces démarches, tant du point de vue de la réalisation des études/diagnostics, que de leur mise en œuvre concrète.
- **Instaurer une méthodologie de travail commune** : à l'instar de ce qui peut se faire aujourd'hui dans le cadre des ORT, qui permet de réunir l'ensemble des acteurs pour penser collectivement les déplacements de demain et d'assurer une harmonisation entre les projets de chacun de manière multiscale. Cela permettra, pour chaque territoire, de prioriser les objectifs et de définir un plan d'actions selon leurs besoins spécifiques.
- **Assurer une veille autour des dispositifs d'aides existants et s'assurer de la diffusion de ces informations** auprès des territoires.

Conclusion des échanges sur ces trois sous-thématiques : Changer de modèle de mobilité est une nécessité, pour permettre le développement raisonné des villes, en tenant compte des dynamiques démographiques et pour maintenir la qualité de vie au sein de ces espaces.

Prochaine étape : lancement de la cinquième phase d'immersion / diagnostic territorial autour de la thématique « **Ville Durable** » – Organisation de l'atelier n°5 en mars sur la commune de Bastia.

ATELIER 5

VILLE DURABLE

Date : u 21 di Marzu 2023

Lieu : Bastia – Palazzu di a Cullettività di Corsica – Sala di è deliberazione

Participants :

Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien	Commune de Grussettu è Prugna	SPL AMETARRA
Communauté des Communes Fium'orbu Castellu	Commune de L'Isula	BE Atelier PELLEGRINI
Communauté des Communes Spelunca Liamone	Commune de Portivechju	BE BL Etudes et Conseils
Communauté des Communes Sud Corse i	Commune d'I Prunelli di Fium'Orbu	BE Urbacorse
Commune d'Aiacciu	Commune de San Fiorenzu	Agence d'Aménagement Durable, d'Urbanisme et d'Energie de Corse
Commune d'Alata	DDT2A	CAUE
Commune de Bastia	DDT2B	Office d'Equipement Hydraulique de Corse
Commune de Biguglia	DREAL	Office Foncier de Corse
Commune de Calvi	Ordre des Régional des Architectes de Corse	Directions opérationnelles de la CdC

Ordre du jour :

- Rappel des orientations stratégiques validées en Assemblée de Corse.
- Rappel des points essentiels relatifs au projet de schéma de développement urbain durable (SDUD) et à la concertation afférente.
- Présentation des éléments clés relatif à la thématique du jour : « **Ville Durable** ».
- Restitution des principales informations issues de la phase d'immersion.
- Travaux de groupes autour de trois sous-thématiques : Adaptation des villes aux changements climatiques et sociétaux / Développement territorial, cadre de vie et usages / Gouvernance et démarche projet.
- Restitution des travaux de groupes et conclusion.

Le présent document a vocation à retranscrire, de façon synthétique, les échanges ayant eu lieu sur l'ensemble de la journée entre la Collectivité de Corse (CdC) et les participants.

I. Restitution globale de la phase d'immersion / diagnostic territorial sur le thème « Ville durable » :

Celle-ci s'est articulée autour de **15 réunions bilatérales**, ayant permis d'aborder la thématique et sa perception pour les quatre catégories de territoires identifiées dans le périmètre d'intervention du schéma.

Au cours de ces temps de travail, il a été souligné que le caractère transversal de cette thématique, qui a permis de rappeler certains points soulevés lors des précédentes sessions de travail.

Il convient dès lors de rappeler les principales notions de cette cinquième phase d'immersion, ainsi que les motifs qui ont conduit à approfondir, plus spécifiquement, les problématiques liées à la durabilité des villes insulaires.

Avec la prise en compte croissante, à l'échelle mondiale, des principes du développement durable, l'échelle locale et le milieu urbain sont apparus comme particulièrement propices à sa mise en œuvre. La notion de ville durable est désormais une question de première importance pour les élus, les collectivités territoriales, les services de l'Etat, les professionnels, les associations et les citoyens.

Elle vise à favoriser l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir, construire et gérer la ville. Ce concept a connu un vif succès depuis les années 1990-2000 et semble toujours d'actualité dans les démarches d'aménagement, comme le montrent les projets soutenus par le ministère de la Cohésion des Territoires.

Bien souvent, la première représentation que l'on se fait de la ville durable est celle d'une « ville verte », c'est-à-dire végétalisée, qui permette de renouer les relations entre les sociétés urbaines et la nature. Si cette vision fait partie des caractéristiques essentielles de la notion de durabilité, elle n'est cependant pas la seule. Aussi, le fait de réintroduire de la biodiversité en ville va au-delà des considérations esthétiques ou relatives au cadre de vie, mais répond aussi à des enjeux de santé publique et de sauvegarde de l'environnement.

La ville durable doit, par conséquent, recouvrir l'ensemble des aspects de l'aménagement durable à savoir :

- la **démarche de projet** (gouvernance, pilotage, concertation, localisation du projet, participation citoyenne, évaluation, etc.),
- le **cadre de vie et les usages** (mixité sociale, vivre ensemble, solidarité, économie sociale et solidaire, densité, formes urbaines),
- le **développement économique et territorial** (mixité fonctionnelle, emplois, mobilité, etc.),
- la **préservation des ressources et l'adaptation aux changements climatiques** (eau, biodiversité, énergie, risques naturels, amélioration des performances énergétiques des bâtiments, agriculture urbaine responsable etc.).

L'objectif est ainsi de trouver des **solutions pour concilier la protection environnementale avec la création de valeurs foncières, patrimoniales et économiques, sans accroître les inégalités sociales.**

Ci-dessous, figure la synthèse des échanges entre la Direction Adjointe en charge des Politiques Urbaines et les territoires rencontrés.

Avantages identifiés et communs à l'ensemble des territoires concernant la notion de ville durable :

- **Prise de conscience de l'importance de la thématique** à différents niveaux et **volonté politique** forte pour y répondre.
- **Richesse environnementale** exceptionnelle à préserver.
- **Développement de solutions innovantes** et de **documents stratégiques** ces dernières années.

Difficultés identifiées et communes à l'ensemble des territoires concernant cette notion en Corse :

- **Secteur public qui manque de moyens** financiers, techniques et humains (ingénierie en particulier, problématique de l'attractivité et de la pérennisation des postes) et qui n'a pas la capacité d'adaptation du privé.
- **Retard** particulièrement **important de la Corse dans ce domaine** (problématiques : eau, déchets, énergie, alimentation, gestion des risques, adaptation au changement climatique etc.) qui aujourd'hui est identifié comme une priorité de l'aménagement du territoire.
- **Coûts de réalisation élevés** : matériaux, main d'œuvre etc.
- **Manque d'appropriation de la notion** : communication, information et sensibilisation qui existent, mais qui semblent parfois inadaptées aux réalités de terrain, en particulier d'un point de vue social. A cela s'ajoute le fait que l'action publique, en dépit des efforts consentis ces dernières années, est loin d'être exemplaire, entraînant ainsi une perte de crédibilité au regard des administrés.

Autres inconvénients évoqués mais non communs à l'ensemble des territoires :

- **Absence de projet global et d'une vision commune sur le long terme** : besoin en planification et d'élaboration d'une stratégie partagée.
- **Augmentation des risques / nuisances** : imperméabilisation des sols, pollution de l'air etc.
- **Cadre réglementaire inadapté et trop contraignant** qui ralentit, voire empêche dans certains cas, l'émergence de projets.
- **Obsolescence de la notion de durabilité** : le concept de résilience serait plus adapté aux défis auxquels sont confrontés les territoires urbains aujourd'hui.
- **Insuffisance de la prise en compte** des problématiques liées à la **santé publique**, au **vieillesse** de la population et à la **perte d'autonomie**.
- **Trop faible prise en compte du volet agricole à ce jour**, or, une ville durable ne peut s'envisager sans qu'elle dispose d'une capacité à s'alimenter.
- **Faible performance énergétique** des bâtiments, notamment dans le périurbain.
- **Risque de basculement dans la déqualification, voire la précarisation**, pour certains quartiers.

II. Restitution globale de l'atelier du 21/03/2023 et des travaux de groupe :

1) Restitution des travaux du groupe n°1

Echanges autour de la sous-thématique : « Adaptation des villes aux changements climatiques et sociétaux »

a) Constats et difficultés

En introduction au groupe de travail, des précisions ont été apportées par les participants quant au premier thème qui doit être abordé.

La notion « d'adaptation » au changement climatique renvoie à se poser la question des moyens et outils qui doivent être mis en place pour atténuer ses effets. Or, à ce jour, il n'est pas clairement établi que l'ensemble des territoires urbains perçoivent et appréhendent celui-ci, ainsi que ces conséquences pour l'avenir, de la même façon.

Aussi, il a été souligné qu'il serait opportun, avant de réfléchir aux solutions opérationnelles, qu'un travail de fond soit réalisé, afin d'assurer à la fois une même compréhension de la thématique et l'émergence d'engagements communs, qui seront les garants de solutions pragmatiques et efficaces.

Cela s'avère d'autant plus essentiel qu'il a été unanimement admis, qu'au-delà de son caractère inexorable, le changement climatique va, à court terme, exercer une influence considérable sur nos modes de vie, notre façon d'occuper/d'habiter l'espace, nos déplacements et a fortiori sur notre identité.

A l'issue de ce temps d'échange le constat suivant a pu être dressé :

- La **capacité des collectivités à se mobiliser** sur ce thème **n'est pas identique sur l'ensemble du territoire** : Bien qu'il existe des points communs entre les communes insulaires, celles-ci présentent tout de même d'importantes différences. A titre d'exemple, toutes ne bénéficient pas du même niveau d'attractivité touristique, ni de la même densité urbaine ou encore de la même capacité d'adaptation, notamment face au changement climatique. Les moyens, qu'ils soient techniques, humains ou financiers varient d'un territoire à l'autre, ce qui peut entraîner une dégradation de la capacité d'action dans certains cas. Le capital humain est celui qui fait le plus défaut, en particulier sur les territoires les moins urbanisés et les moins denses démographiquement. Cette asymétrie entre les territoires devra être prise en compte dans les solutions qui seront proposées.
- **La Corse est particulièrement soumise aux répercussions du changement climatique** : hausse des températures, multiplication des épisodes de tempête (exemple récente : mois d'août 2022 qui a frappé particulièrement la façade occidentale de l'île), population de plus en plus exposée aux risques naturels (inondation et feux de forêt notamment) ; raréfaction des ressources (exemples : difficulté d'approvisionnement en eau potable renforcée durant la saison touristique ; tension sur les réseaux électriques en été).
- Les objectifs poursuivis par le législateur depuis plusieurs années, renforcés par les dispositions de la loi Climat et Résilience du mois d'août 2021, conduisent les collectivités à **repenser la ville et son développement** (cf. objectif zéro artificialisation nette à l'horizon 2050). Cependant, du point de vue du foncier, dont la faible disponibilité a été soulignée lors de l'ensemble des ateliers, cela a tendance à créer une mise en concurrence des espaces situés en dents creuse. En effet, les parcelles mobilisées pour réaliser des aménagements publics types parcs urbains ou réouverture de rivières urbaines comme cela a pu se faire sur Aiacciu, sont à déduire des surfaces ouvertes à l'urbanisation pour répondre aux besoins en logements ou encore en stationnement. Il est donc **complexe de trouver un équilibre entre les exigences de durabilité et les besoins en développement des territoires**.
- Par ailleurs, **l'accès à la donnée est indispensable** si l'on veut **s'engager et prioriser les actions en matière d'aménagements urbains et connaître leur impact environnemental**. Or, aujourd'hui, on ne dispose que de peu de données à ce sujet, en particulier des données en temps réel : Des démarches d'acquisition de données ont été menées, telles que l'enquête déplacements réalisée par l'AUE par exemple, ou encore celles publiées par des entités tel qu'EDF ou Qualit'air. Peut également être cité à titre d'exemple l'étude globale qui sera lancée par la Communauté des Communes Sud Corse, dans le cadre de son projet de SCoT valant Plan Climat, Air, Energie Territorial (PCAET). Toutefois, elles demeurent trop peu nombreuses et l'accès à leurs résultats est parfois complexe tant pour les administrés que par les collectivités. En outre, il a été souligné que, bien souvent, ces données quand elles existent, ne font pas l'objet d'une analyse, ne conduisent pas à l'établissement d'un plan d'actions concret et ne font pas non plus l'objet d'une diffusion plus large. Cela participe au manque d'appropriation de la notion, du fait que ces éléments d'information n'étant pas contextualisés ils sont souvent perçus comme déconnectés des réalités de terrain.
- Le **coût élevé des démarches et travaux** ne peut pas toujours être assumé par les collectivités, les ménages ou les entreprises, ce qui ne semble **pas cohérent avec l'aspect social** de la notion de développement durable. L'exemple des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) illustre cette problématique. En effet, le cumul des obligations réglementaires les rend difficilement réalisables par les ménages financièrement précaires auxquels les dispositifs s'adressent. En outre, aujourd'hui la CdC, tout comme les EPCI, n'ont pas la possibilité de participer à la définition de la stratégie sur le volet social qui reste du ressort de l'Etat.

b) Pistes de solutions

L'objectif du groupe a donc été de réfléchir à des propositions qui permettraient de répondre à la question :
« Comment faire en sorte que la vie sur les territoires urbains demeure soutenable ? »

- **Définir une stratégie globale, partagée de tous et, à partir de celle-ci, établir des priorités d'action** : Si le cadre stratégique devra être établi au sein du futur SDUD, et être commun à l'ensemble des territoires insulaires. En revanche les priorités d'action devront, quant à elles, être spécifiques à chaque territoire pour répondre aux besoins qui leur sont propres et se décliner de façon opérationnelle au moment de la contractualisation.

- **Continuer à encourager les opérations vertueuses et/ou faisant appel à des ressources locales** : Bien que cela ne puisse constituer l'unique réponse aux enjeux de durabilité des territoires, cela y participe néanmoins de façon objective en réduisant l'empreinte carbone en termes d'acheminement des matériaux, en participant au développement économique insulaire et en valorisant les ressources disponibles sur place. En ce sens, ont été cités comme exemples à encourager, des opérations tels que : les appels à projets tels que ceux réalisés dans le cadre de la filière bois ; ou encore le projet de réaménagement du port de plaisance de Portivechju qui souhaite s'inscrire dans une démarche environnementale vertueuse, en faisant appel à des techniques telles que la thalasso-thermie ou encore la réutilisation des eaux pluviales.
- **Assurer la rénovation et l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments** : Il s'agit d'un des principaux enjeux à travailler pour les prochaines années à l'échelle insulaire, avec une attention particulière à apporter au confort d'été des bâtiments. Il conviendrait ainsi de réétudier les dispositifs existants et d'évaluer quelles modifications peuvent leur être apportés afin d'inciter davantage, les acteurs publics et privés de l'aménagement, à se tourner vers des dispositifs plus vertueux aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments. A titre d'exemple, ont été évoqués des moyens visant à réduire le recours à la climatisation en été, tels que l'installation de brasseurs d'air, végétalisation des abords des opérations immobilières ou encore le fait de conditionner certaines aides à destination des entreprises à l'utilisation de certains types de matériaux.
- **Améliorer la prise en compte du volet social du développement durable** : Cela concerne avant tout l'accompagnement des ménages et des entreprises, dans la réalisation de la transition énergétique.
- **Recenser et partager la donnée de façon plus efficace** : la recherche et la consolidation des données relatives à l'urgence énergétique et écologique doit être un pilier essentiel de la démarche. L'objectivation de la thématique, au travers de données concrètes, doit permettre d'être plus proactif et ainsi de mettre à disposition des acteurs les moyens financiers et d'action en vue de la gestion de ces problématiques. Il a donc été proposé en séance de créer une « boîte à outils » / un site commun, répertoriant l'ensemble des données relatives au climat, à la biodiversité ou encore à l'énergie (si possible en temps réel) ; d'encourager à la mise en place de modèles de mise à disposition des données type SMART City comme cela peut se faire dans d'autres villes sur le Continent ; de mettre à disposition des outils de simulation à destination du grand public. L'ambition ici étant également de présenter aux décideurs politiques un « champ des priorités » à mettre en œuvre à l'échelle des collectivités et selon les compétences de chacune.
- **Optimiser et coordonner les financements** : il serait opportun de disposer d'un document présentant non seulement l'ensemble des dispositifs existant qui peuvent être mobilisés par les acteurs publics et privés, mais surtout qui leur permette de savoir lesquels de ces dispositifs sont cumulables.
- **Adapter le principe « d'éco-conditionnalité » des aides à chaque territoire** : Il a été admis unanimement en séance que conditionner l'accès à la commande publique, ou à l'attribution de certaines subventions, au caractère vertueux des aménagements/démarches est un levier incitatif à renforcer. Néanmoins, il ne s'agira pas d'appliquer les mêmes critères sur tous les territoires, mais plutôt de les proportionner selon les priorités d'action qui seront fixées pour chacun selon ses besoins.

2) Restitution des travaux du groupe n°2

Echanges autour de la sous-thématique : « Développement territorial, cadre de vie et usages »

a) Constats et difficultés

A l'instar de ce qui a pu être réalisé dans le premier groupe, l'ensemble des participants est revenu sur les différentes notions qui ont servi de point de départ aux échanges.

Le caractère durable d'une ville réside dans sa capacité à s'ajuster en permanence aux mutations successives auxquelles elle est confrontée, ainsi qu'aux politiques qui les orientent et aux dynamiques qu'elles génèrent dans le temps et l'espace. Cela se traduit par la réalisation d'opérations inédites en matière de développement, invitant ainsi l'ensemble des acteurs qui y participent à repenser la façon de concevoir les villes et de répondre aux besoins des usagers des espaces urbains.

Réfléchir au développement territorial et au cadre de vie urbain nécessite aussi une conception commune du territoire, allant au-delà des périmètres administratifs, en vue de favoriser sa durabilité et sa résilience dans le temps.

Les constats et des difficultés abordés s'agissant de cette thématique sont les suivants :

- Il est primordial de **relier les piliers économiques** (ce qui crée de la richesse / ce qui permet de travailler en ville) et **sociaux** (la capacité du territoire à répondre aux besoins fondamentaux de son quotidien sans développer les inégalités) **du développement durable avec les fonctions d'une ville** (cf. CR ateliers précédents).
- La **durabilité des aménagements urbains, et plus largement des villes, ne doit plus uniquement être appréhendée comme des actions de renaturation ou d'implantation d'espaces verts**. D'une part, car cela témoigne d'une compréhension partielle de la notion. D'autre part, car elle ne peut s'appliquer à certains territoires en particulier à l'échelle de la Corse où les villes bénéficient pour la plupart d'un cadre environnemental exceptionnel.
- La Corse témoigne à la fois d'un **défaut de planification** (faible couverture du territoire par des documents d'urbanisme) mais aussi **de programmation urbaine**. Or, c'est cette dernière qui permet de se projeter dans le temps, d'identifier les espaces / les équipements que les territoires auront besoin de développer et de pouvoir les dimensionner de la façon la plus juste possible. Aujourd'hui, **on passe directement de la planification à l'opération d'aménagement**. De plus, ce phénomène se voit renforcé par l'effet d'opportunité induit par les subventions existantes qui, bien qu'elles facilitent la concrétisation de projets, ne créent pas nécessairement de liens entre eux (exemple : multiplication des pistes cyclables sur différentes communes limitrophes sans que pour autant des jonctions aient été créées entre les différents tronçons pour donner lieu à un parcours cohérent pour les usagers).
- S'agissant du cadre de vie, **l'échelon communal semble être le plus pertinent pour faire des propositions** au regard de sa connaissance fine du terrain. Toutefois, l'enjeu pour l'avenir est de savoir : **comment passer de la connaissance de l'ultra-local, et de ses besoins, à des projets plus vastes ?**

b) Pistes de solutions identifiées pour créer ou recréer une identité à ces espaces

- **Créer une « grille d'analyse » permettant de matérialiser les attendus en termes de performance énergétique et écologique des opérations d'aménagements et/ou travaux et qui aboutirait à une « labellisation » des projets** : elle devrait être conçue non pas comme un outil coercitif, mais plutôt incitatif, qui ouvrirait droit à une bonification des aides par exemple, dès lors qu'elle est respectée. Celle-ci pourrait s'inspirer de ce qui a pu être fait jusqu'ici dans le PADDUC ou dans le cadre des démarches écoquartiers. Parmi les critères (non-exhaustifs) cités comme pouvant figurer dans cette grille, on peut citer :
 - l'inclusivité des aménagements (exemple : PMR, perte d'autonomie etc.) ;
 - la mixité sociale et/ou fonctionnelle ;
 - connexion ou reconnexion avec le reste du territoire ;
 - inscription dans une démarche de programmation et/ou de planification urbaine ;
 - gouvernance du projet à partir d'une méthode de travail participative ;
 - concertation publique et association des citoyens ;
 - optimisation du foncier/bâti existant inutilisé -> réalisation d'études foncières
 - présence d'indicateurs permettant d'apprécier la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers par le projet ;
 - prise en compte de la dimension écologique et énergétique (exemple : utilisation de ressources locales, lutte contre les îlots de chaleur urbain, prise en compte et lutte contre les risques naturels etc.).
- **Envisager la possibilité de conditionner les aides à la primo-accession, sur des opérations de logements neufs, à ce qu'ils soient issus de promotions répondant à des critères environnementaux spécifiques** : L'objectif ici étant de contraindre la commercialisation de ces logements plutôt que le promoteur directement.
- **Mettre à disposition des collectivités les outils nécessaires pour la gestion de leurs services publics ou la réalisation de leurs opérations d'aménagement** : SPL / SEM.
- **Assurer la formation des acteurs de l'aménagement** : Qu'il s'agisse des acteurs privés ou publics. Il pourrait s'agir d'encourager, en lien avec l'ensemble des organismes de formation présents en Corse (Université, CFA etc.) le développement de filières en formation continue, mais aussi de formations professionnalisantes ou encore d'actions de formation destinées aux élus ainsi qu'aux professionnels de

l'aménagement.

- **Adapter la typologie des aides aux besoins des collectivités** : A ce jour, les aides dont bénéficient les collectivités sont essentiellement des aides financières dédiées à de l'investissement (réalisation de travaux). Bien que cette réponse contribue efficacement à l'émergence et à la réalisation de projets, elle n'est pas suffisante. Ainsi, il a été proposé de diversifier les dispositifs selon les problématiques rencontrées par les collectivités. Par exemple, si la collectivité maître d'ouvrage dispose d'une ingénierie interne suffisante et d'un projet abouti, elle pourra continuer de bénéficier d'un soutien financier de la CdC s'agissant de la mise en œuvre de ce dernier. En revanche, si elle ne dispose pas d'ingénierie, le dispositif d'aide prévu dans le cadre du futur SDUD pourrait utilement prévoir un volet financement de ce type de dépense. De la même façon, il pourrait être envisager de financer des études qui ne sont pas nécessairement suivies de travaux, comme les études questionnant les usages qui permettent de déterminer avec précision les besoins des territoires par rapport à l'existant et éviter leur mise en concurrence.

3) Restitution des travaux des groupes 1 et 2 autour de la sous-thématique

« Gouvernance et démarche projet »

a) Constats et difficultés

Sur cette thématique les constats partagés entre les deux groupes ont été les suivants :

Dans la majorité des cas, le projet global (qu'il soit construit à l'échelle d'une commune ou d'une intercommunalité) est le fruit de l'articulation de plusieurs projets portés par différents acteurs, ce qui sous-entend une diversité de maîtrise d'ouvrage. Aussi, **l'une des principales difficultés** dans ces circonstances est de parvenir à **déterminer : qui intervient ? A quel moment ? Dans quelles conditions ? Quelles sont les priorités ?**

- Bien souvent **les intérêts privés**, et en particulier la recherche de rentabilité pour les opérateurs de la filière du bâtiment, **priment sur l'intérêt général**, ce qui complexifie les possibilités de trouver un consensus entre les acteurs.
- Les démarches de concertation publiques se font essentiellement dans le cadre des démarches de planification (SCOT/PLU/CC) ou lors de la réalisation d'importantes opérations publiques d'aménagement. Or, à ces occasions il peut arriver que les débats soient réorientés là encore vers des préoccupations privées des administrés que sur le projet en lui-même.

b) Pistes de solutions identifiées améliorer/renforcer les fonctionnalités de ces espaces

- **Mettre en place une gouvernance partagée, plus organisée et plus efficace** : En faisant évoluer les méthodes de travail, d'abord à l'échelle des services des collectivités. Le premier enjeu est d'apprendre à échanger, réfléchir et à mettre en commun les informations/connaissances et compétences de chacun en vue d'élaborer des outils opérationnels, qui seront ensuite soumis à la validation politique.
- **Mettre en place une méthodologie de travail commune** : Elle pourrait s'inspirer de ce qui se fait aujourd'hui dans le cadre des ORT (cf. exemple de la ville de Corti notamment) et qui permet, à partir d'une étude de programmation urbaine, de réunir l'ensemble des acteurs afin de coordonner leurs actions et de parvenir à un résultat global harmonieux. Cela permettra aussi de préparer la contractualisation entre la CdC et les territoires urbains.
- **Assurer l'exemplarité de la puissance publique** dans ce domaine.
- **Créer / renforcer des actions de concertation et/ou de communication auprès de la population** : Les réflexions du groupe de travail n°1, dédiées à la résilience des territoires urbains face au changement climatique, ont permis de mettre en exergue l'importance du recensement et de la diffusion des données sur ce thème. Elles ont aussi mis en lumière le fait que cette transmission doit se faire de façon simple et être confrontée aux réalités quotidiennes, si l'on souhaite qu'elle ait un réel impact sur les comportements et les usages que font les citoyens des espaces et équipements. Il a ainsi été proposé, dans le cadre de cette sous-thématique, d'encourager les actions permettant la vulgarisation de ces données et leur appropriation par la société civile. Pour illustrer cette proposition, a été évoquée la démarche pédagogique « Atelier Fresque du Climat », déjà utilisée sur d'autres territoires. Celle-ci, d'une durée de trois heures, pourrait être adaptée aux enjeux insulaires, voire traduite en langue Corse.

Conclusion des échanges sur ces trois sous-thématiques : La future orientation du projet de SDUD dédiée au développement durable est essentielle au vu de ses conséquences sur la détermination et la mise en œuvre des politiques publiques à l'échelle des villes insulaires. Cela pourra d'ailleurs se traduire soit par une évolution régulière de l'ensemble des cadres d'intervention et des dispositifs d'aides pour les faire converger ; soit par une adaptation des critères d'attribution des aides à chaque territoire.

Enfin, parmi les enjeux principaux qui ressortent des échanges il convient donc de relever la nécessité :

- De prendre conscience de l'urgence d'apporter des réponses concrètes et rapides à ces questions pour maintenir la soutenabilité des territoires urbains dans un futur proche.
- D'établir des priorités adaptées à chaque territoire et ne pas multiplier les objectifs à atteindre.
- D'être attentifs aux effets induits (risque de précarisation, accentuation du phénomène de dépossession etc.) et veiller à ce que les dispositifs qui seront mis en place n'alimentent pas les mécanismes qu'ils sont censés combattre.
- De mettre en place une gouvernance et des méthodes de travail partagées.

Prochaine étape : Transmission de l'ensemble des comptes rendus pour retour de la part des territoires - Organisation d'un séminaire de restitution de la phase de concertation à la rentrée 2023.



Annexe 3 :

LOGIGRAMME

TABLEAU SYNTHÉTIQUE DU SDUD

SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Axe 1

Faire de l'armature urbaine un moteur de l'attractivité des villes insulaires

Orientation 1.1
Conforter les centres urbains existants

Objectif 1.1.1
En redynamisant les centres-villes

Objectif 1.1.2
En favorisant un cadre de vie dynamique et apaisé

Objectif 1.1.3
En améliorant l'accessibilité des centres-villes

Orientation 1.2
Structurer les centralités secondaires

Objectif 1.2.1
En créant les conditions nécessaires à la mise en place d'une vie de quartier

Objectif 1.2.2
En organisant la complémentarité fonctionnelle entre les territoires

Objectif 1.2.3
En créant un réseau de centralités urbaines

Orientation 1.3
Concilier attractivité pérenne et saisonnière

Objectif 1.3.1
En faisant de l'attractivité saisonnière un atout de développement au service d'une vie à l'année

Objectif 1.3.2
En s'appuyant sur l'identité des villes insulaires

Objectif 1.3.3
En repensant l'aménagement urbain pour tenir compte des affluences saisonnières

Axe 2

Permettre aux pôles urbains de répondre aux enjeux, sociaux et sociétaux, du logement en Corse

Orientation 2.1
Lutter contre la spéculation foncière et immobilière

Objectif 2.1.1
En faisant des documents d'urbanisme locaux de véritables outils de lutte contre le phénomène spéculatif

Objectif 2.1.2
En luttant contre le phénomène de vacance des logements

Objectif 2.1.3
En créant les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'opérations portées par la puissance publique

Orientation 2.2
Améliorer l'offre de logements en résidence principale

Objectif 2.2.1
En participant au rééquilibrage du parc de logements grâce à une valorisation du patrimoine foncier et bâti public

Objectif 2.2.2
En donnant la priorité aux logements permanents pour l'attribution des aides financières pour la construction ou la rénovation de logements

Orientation 2.3
Réduire les inégalités d'accès au logement

Objectif 2.3.1
En adaptant l'habitat aux nouveaux modes de vie

Objectif 2.3.2
En répondant aux défis de l'évolution démographique et sociétale

Objectif 2.3.3
En permettant aux ménages d'accéder à un logement et de réaliser des parcours résidentiels conformes à leurs attentes

Orientation 2.4
Améliorer l'offre sociale

Objectif 2.4.1
En accompagnant le parc privé en dehors du périmètre des OPAH

Objectif 2.4.2
En encourageant le recours à des dispositifs en faveur de la mixité sociale

Objectif 2.4.3
En rénovant le parc privé et public existant

Axe 3

Inscrire les espaces périurbains au cœur du développement territorial

Orientation 3.1
Maîtriser le développement des espaces périurbains

Objectif 3.1.1
En valorisant des formes urbaines moins consommatrices d'espace

Objectif 3.1.2
En accompagnant l'aménagement des nouveaux secteurs à enjeux

Objectif 3.1.3
En aidant à la transformation des zones commerciales/artisanales périphériques

Orientation 3.2
Créer une identité périurbaine

Objectif 3.2.1
En encourageant les démarches de planifications urbaines et le recours à l'urbanisme de projet

Objectif 3.2.2
En améliorant la qualité architecturale et l'insertion paysagère de ces espaces

Orientation 3.3
Faire de ces espaces des pôles d'équilibre

Objectif 3.3.1
En recréant l'espace du commun

Objectif 3.3.2
En renforçant la mixité fonctionnelle

Axe 4

Coordonner la stratégie urbaine et l'offre de mobilité

Orientation 4.1
Garantir à tous l'accès aux mobilités du quotidien

Objectif 4.1.1
En développant l'intermodalité et les mobilités nouvelles

Objectif 4.1.2
En veillant à faciliter l'accès à l'offre de transport

Orientation 4.2
Connecter les territoires urbains

Objectif 4.2.1
En modernisant les infrastructures et les modes de transport

Objectif 4.2.2
En adaptant les solutions de mobilité aux spécificités des territoires

Orientation 4.3
Organiser une gouvernance partagée entre les acteurs de la mobilité

Objectif 4.3.1
En développant la coopération entre les territoires et entre les acteurs de la mobilité

Objectif 4.3.2
En encourageant une gouvernance innovante en matière de mobilité

Axe 5

Faire des pôles urbains insulaires un modèle de développement vertueux

Orientation 5.1
Rendre les villes résilientes à l'égard des changements climatiques et sociétaux

Objectif 5.1.1
En généralisant les démarches d'aménagement durable

Objectif 5.1.2
En développant les énergies renouvelables et en favorisant l'utilisation de ressources locales dans la mise en œuvre des projets

Orientation 5.2
Repenser le modèle de développement urbain pour concilier cadre de vie, usages et durabilité des aménagements

Objectif 5.2.1
En déployant des opérations d'aménagement publiques exemplaires

Objectif 5.2.2
En valorisant le patrimoine bâti existant et le foncier à l'intérieur du tissu urbain

Objectif 5.2.3
En soutenant la rénovation et l'amélioration énergétique des bâtiments



CULLETTIVITÀ DI CORSICA

**Direzione di l'attrattività è di e dinamiche territoriale,
di a pulitica di l'abittatu è di l'alloghju**

Direzione aghjunta in carica di e pulitiche urbane

22 cours Grandval - 20187 Aiacciu cedex

✉ Mail : terriorii@isula.corsica