

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 politique	8
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 1^{ers} rapports - fondements de la politique de la ville. En 1982, la 1^{ère} 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 ~~es~~ 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*s), 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

systématiquement 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'espace 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 ferait 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.

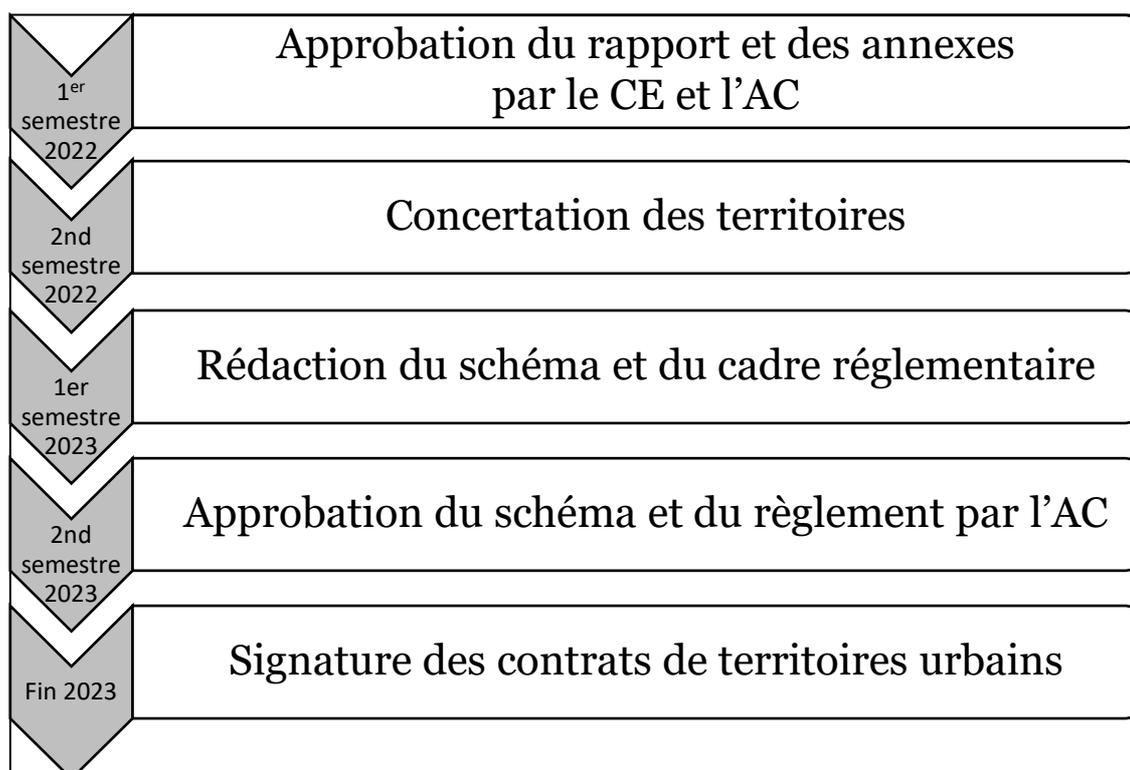
Ainsi, c'est en concertation (*séminaires, groupes de travail, contribution, diagnostic...*), qu'il est proposé d'élaborer un **cadre stratégique d'intervention**, pour promouvoir un développement urbain durable, intégré, harmonieux et équilibré. Les méthodes de concertation envisagées sont détaillées 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><u>Agglomération d'Aiacciu :</u></p> <p>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><u>Agglomération de Bastia :</u></p> <p>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>

**Les SER définis pour le développement
de pôles structurants :**

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.

SER Bunifaziu Sant'Amanza ;
SER d'A Ghisunaccia – I Prunelli di Fium'Orbu ;
SER Aleria ;
SER A Penta di Casinca – I Fulelli ;
SER Moriani (*Poghju è Mezana – Santa Lucia di Moriani – San Niculau*) ;
SER U Macinaghju (*Tuminu – Ruglianu*) ;
SER U Viscuvatu/A Venzolasca ;

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

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 :

A. Les territoires urbains structurants à l'échelle territoriale	
<ul style="list-style-type: none"> - La CAPA et ses communes membres - La CAB et ses communes membres, - Corti - Portivechju (<i>cf. I.A.1 de la présente note</i>). 	
B. Les territoires urbains structurants à l'échelle infra-territoriale	
<ul style="list-style-type: none"> - Bunifaziu, - Calvi, - L'isula-Rossa, - Pruprià. 	<p>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.</p>
C. Les territoires urbains en devenir	
<ul style="list-style-type: none"> - Biguglia, - U Borgu, - Lucciana - San-Fiorenzu. 	<p>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.</p> <p>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.</p>

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 de 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-Fiorenzu.

➤ **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 (DGCPSJ) / 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 oeuvre.
- 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.