

Rapport sur le cadre de vie

NOVEMBRE 2024



OBSERVATOIRE NATIONAL
DU CADRE DE VIE



SOMMAIRE

1 Introduction

1.1	Cadre de vie- de quoi parle-t-on.....	4
1.1.1	Cadre de vie : une notion multidimensionnelle	4
1.1.2	Cadre de vie : une notion dynamique	4
1.2	Objectif du rapport et présentation des thématiques	5
1.2.1	Favoriser le lien social dans l'aménagement	5
1.2.2	Prendre en compte les critères de santé et de confort dans la conception des espaces bâtis	6
1.2.3	Intégrer durablement la gestion environnementale dans la conception de l'aménagement	6
1.2.4	Intégrer des alternatives dans les politiques de durabilité	6
1.2.5	Adapter les formes urbaines pour réduire la vulnérabilité du bâti et garantir les conditions de confort pour les individus	7
1.2.6	Promouvoir les solutions d'adaptation fondées sur la nature	7

2 Reconsidérer les éléments de perception du cadre de vie9

2.1	L'importance du cadre de vie sur le bien-être des habitants	9
2.2	Les facteurs contribuant à un cadre de vie favorable	9
2.2.1	L'architecture, le design urbain et l'aménagement d'espaces en commun	10
2.2.2	La mixité urbaine par la proximité des activités économiques des activités » économiques, commerciales, et des services publics.....	10
2.2.3	La place du patrimoine et de l'histoire dans le cadre de vie	11
2.2.4	L'impact de l'environnement sonore, lumineux et olfactif sur le cadre de vie.....	11
2.2.5	L'insertion de la nature et des espaces verts dans l'habitat	12

3 Préserver et intégrer la biodiversité en secteur urbain constitué.....13

3.1	L'importance de la biodiversité en milieu urbain pour le cadre de vie agréable	13
3.2	Des aspirations de « nature en ville » aux actions de préservation et de restauration de la biodiversité dans le secteur urbain constitué	13
3.3	Les orientations pour conjuguer cadre de vie et biodiversité en milieu urbain	14
3.3.1	Préserver des sols vivants et renaturer.....	14
3.3.2	Récréer les cycles naturels de l'eau	16
3.3.3	Gérer de façon écologique les espaces non bâtis	16
3.3.4	Agir en faveur des continuités écologiques	18
3.3.5	Redonner aux espaces bâtis des intérêts pour la biodiversité.....	19

4 Repenser les pratiques de mobilité pour un cadre de vie durable20

4.1	Les enjeux de la mobilité dans le cadre de la sobriété et énergétique.....	20
4.2	Promouvoir la mobilité durable	21
4.2.1	Créer des conditions d'intermodalités efficaces	21
4.2.2	Promouvoir à nouveau le développement du rail et des transports en commun	22
4.3	Les bénéfices de la réduction de la mobilité	24
4.3.1	Tendre vers un urbanisme des courtes distances	24
4.3.2	Conduire une intensification équilibrée des territoires	25

5	Concilier qualités des formes urbaines et densité	27
5.1	Les différentes formes urbaines	27
5.2	Favoriser des formes urbaines durables	28
5.3	Insuffler une approche de densification douce pour concilier intensification urbaine et cadre de vie	28
6	Optimiser la gouvernance en matière de planification territoriale	30
6.1	Importance de la gouvernance dans la construction d'un cadre de vie durable	30
6.2	Exemples de bonnes pratiques de gouvernance au bénéfice d'un meilleur cadre de vie	30
6.2.1	L'intégration des considérations bioclimatiques en France – l'exemple de Belleville en Beaujolais	30
6.2.2	Les pratiques participatives dans les opérations d'aménagement	31
6.2.3	Les bonnes pratiques de gouvernance dans les documents d'urbanisme à travers l'Europe	31
6.3	Prise en compte des risques	31
	Conclusion	33

1. Introduction

1.1 Cadre de vie – de quoi parle-t-on ?

En 2019, différentes organisations représentant les acteurs de l'aménagement (géomètres-experts, urbanistes, aménageurs, écologues, structures porteuses de SCoT...), se sont réunies sous la bannière d'un Observatoire National du Cadre de Vie (ONCV). L'objectif étant de faire du cadre de vie un objet d'étude et d'en suivre les évolutions à travers un « Baromètre annuel du Cadre de Vie », fournissant ainsi des indicateurs aux acteurs du cadre de vie et aux collectivités pour renforcer l'attractivité de leur territoire.

Les résultats de la dernière édition¹, dévoilés en janvier 2024, ont servi de base pour la rédaction du rapport. Ce rapport vise à proposer des réflexions aux décideurs, en se basant sur les attentes, besoins et aspirations des Français, afin de les aider à préserver et améliorer le cadre de vie dans leurs territoires.

1.1.1 Cadre de vie : une notion multidimensionnelle

Bien que le terme « cadre de vie » soit central dans de nombreuses politiques publiques, sa définition reste vague en raison des différents facteurs qui contribuent à l'environnement dans lequel nous vivons. Il nous paraît ainsi essentiel d'aborder avec précision ce concept pour élaborer des politiques et des initiatives qui répondent aux besoins des populations et qui contribuent à l'amélioration globale de la qualité de vie, quels que soient les cadres environnementaux et sociaux dans lesquels les individus se trouvent.

Le cadre de vie, en tant que notion multidimensionnelle, englobe le milieu physique et humain dans lequel évoluent les individus. Il comprend l'environnement naturel et bâti, traitant des questions telles que le logement, l'emploi, la mobilité, la biodiversité, l'accès aux services, aux loisirs, à la nature, ainsi que des aspects immatériels tels que l'environnement social, économique, culturel et politique qui façonnent les expériences et les modes de vie.

Au-delà de ces indicateurs partagés, le cadre de vie doit aussi s'apprécier par rapport à l'usager qui en est le témoin : celui-ci est donc au cœur de l'analyse. Une approche subjective est indispensable à l'évaluation de la qualité du cadre de vie, en raison de la diversité de ses composantes, de leur non-substituabilité et de la dimension personnelle de leur hiérarchisation. En effet, la perception du cadre de vie peut varier considérablement d'une personne à l'autre en fonction de ses préférences individuelles, de ses expériences personnelles et de ses besoins.

Cette approche subjective se manifeste dans les résultats du baromètre de l'ONCV, où les aspects les plus significatifs du cadre de vie présentent des variations en fonction de l'âge, du genre et de la localité de résidence. A titre d'exemple, la proximité des services de santé est trois fois plus souvent évoquée comme un critère essentiel par les personnes âgées de 65 ans et plus, que par les jeunes de moins de 35 ans. En revanche, pour les jeunes de 25 à 34 ans, le pouvoir d'achat s'affirme comme l'élément prédominant de leur cadre de vie, avec 47% qui le mentionnent, devant la qualité et le confort de leur logement (42%).

1.1.2 Cadre de vie : une notion dynamique

Par ailleurs, il est important de souligner que les attentes et les besoins liés au cadre de vie ne sont pas statiques, mais plutôt dynamiques, évoluant au gré des transformations sociales, économiques, politiques et culturelles. À l'heure actuelle, plusieurs facteurs majeurs exercent une influence significative sur le quotidien des Français, façonnant ainsi leur perception et leurs exigences vis-à-vis de leur environnement de vie.

La crise du logement constitue une préoccupation majeure. Les défis liés à l'accès à un logement abordable et de qualité touchent de nombreux individus et familles, suscitant des préoccupations quant à la stabilité résidentielle et à la qualité de l'habitat. Les politiques en

¹ « Baromètre du cadre de vie », décembre 2023, OpinionWay pour Observatoire National du Cadre de vie

matière de logement et d'aménagement urbain sont devenues des enjeux cruciaux pour répondre à ces préoccupations pressantes.

Cette perception négative du marché immobilier par les Français transparait clairement dans les résultats du baromètre. En effet, 82% des personnes interrogées expriment une réticence à l'idée d'acheter un nouveau logement pour y résider, tandis que 80% se montrent hésitantes quant à la recherche d'une nouvelle location. En revanche, seuls 16% se sentent plutôt encouragés par la conjoncture actuelle à envisager l'achat ou la location d'un nouveau logement.

De plus, la nécessité de promouvoir la sobriété foncière s'impose dans un contexte où les ressources territoriales sont limitées. La gestion responsable du foncier devient un impératif pour éviter l'étalement urbain excessif, préserver les espaces naturels et agricoles, et favoriser un développement harmonieux des territoires. Cette approche raisonnée vise à assurer la durabilité des espaces habités et à garantir une qualité de vie pérenne pour les générations futures.

De même, les effets du changement climatique, tels que les phénomènes météorologiques extrêmes, la montée du niveau de la mer et les variations de température, ont des répercussions directes sur l'aménagement des espaces urbains, la résilience des infrastructures et la préservation de l'environnement. Les citoyens aspirent de plus en plus à des solutions durables et à des infrastructures adaptées pour faire face à ces défis climatiques, et cela influe sur leurs attentes envers leur cadre de vie.

Les Français sont de plus en plus conscients des effets que le réchauffement climatique aura sur leur cadre de vie. Un Français sur cinq pourrait envisager de déménager à cause des effets du changement climatique (21%), dont 10% dans une autre région. Par ailleurs, 28% prévoient de réaliser des travaux dans leur logement pour lutter contre ces effets.²

1.2 Objectif du rapport et présentation des thématiques

Face au constat que les enjeux actuels ne sont pas simplement des considérations isolées, mais des éléments interconnectés qui influent collectivement sur la manière dont les individus perçoivent et interagissent avec leur environnement quotidien. La prise en compte de ces dynamiques complexes revêt une importance capitale dans la formulation de politiques et d'initiatives visant à améliorer le cadre de vie des citoyens.

Comment peut-on anticiper et agir de manière à préserver le cadre de vie, la santé et le confort de chacun ? Quelles solutions et suggestions restent à explorer pour renforcer la résilience de nos espaces de vie ? Ces interrogations requièrent l'engagement des décideurs et acteurs du cadre de vie avec des approches multidisciplinaires et alternatives face aux enjeux de mixité sociale, de mobilité, de nature en ville et de gouvernance.

1.2.1 Favoriser le lien social dans l'aménagement

La résilience remet la dimension sociale au même niveau que la dimension technique. Aussi, c'est dans le facteur humain, dans les relations entre les individus que se trouvent de nombreuses solutions pour un cadre bâti plus résilient. Au-delà de fournir un abri, les « bâtiments où il fait bon vivre » sont un levier essentiel afin de favoriser les interactions sociales. Celles-ci sont cruciales pour développer l'entraide et la solidarité qui sont des facteurs permettant de limiter la vulnérabilité humaine, de façon générale et particulièrement en situation d'urgence.

Pour y parvenir, il peut être intéressant de concevoir un cadre bâti qui possède des espaces partagés et mutualisés favorisant les rencontres et le lien social, par exemple les cours d'écoles « oasis » ouvertes au public au sein du quartier, des jardins partagés au sein de l'îlot, la laverie commune dans la copropriété, ou encore la mixité des usages dans le cadre bâti de proximité (services essentiels à proximité ou au sein du bâtiment).

² « Baromètre du cadre de vie », décembre 2023, OpinionWay pour Observatoire National du Cadre de vie

1.2.2 Prendre en compte les critères de santé et de confort dans la conception des espaces bâtis

Elaborer un projet en prenant en compte les interactions entre l'humain, le climat, l'écosystème et les caractéristiques du site constitue les bases de la bio-conception. La connaissance du terrain et de la géographie du site, en termes d'hydrologie, de géologie, de géomorphologie ou d'exposition aux vents ou au soleil est un préalable essentiel avant de concevoir un projet.

Prendre en compte les circulations d'air, l'orientation, l'ensoleillement, la qualité de l'air, l'acoustique, le confort lumineux, le confort d'été, la biophilie³ ou encore la prévention des espèces indésirées permet de développer des projets favorisant un cadre de vie de qualité.

Parmi les impacts du changement climatique, les vagues de chaleur et les canicules rendent les conditions de vie plus compliquées en termes d'inconfort mais aussi de risques sanitaires, notamment dans les Métropoles.

Il s'agit donc de mieux prendre en compte les critères de santé et de confort dans la conception des espaces bâtis. Parmi les dispositifs de mitigation de l'Îlot de Chaleur Urbain (ICU), nous pouvons citer : la végétation au sol et sur le bâti pour profiter des bénéfices de l'évapotranspiration, les espaces d'eau et de nature pour structurer le territoire d'îlots de fraîcheur, l'orientation du projet, avec la prise en compte de l'albédo⁴ des espaces construits ou le choix des matériaux selon leur inertie thermique, la diminution du rapport entre espaces construits et espaces libres plantés.

1.2.3 Intégrer durablement la gestion environnementale dans la conception de l'aménagement

L'aménagement et la gestion de l'environnement dans les milieux urbanisés à travers les services rendus par les écosystèmes (nourriture, gestion de l'eau, régulation de la température) constituent un axe d'amélioration du cadre de vie et de sa résilience.

En matière d'adaptation au changement climatique, la désimperméabilisation ou la déminéralisation des espaces publics et patrimoines bâtis, en privilégiant l'infiltration des eaux de pluie, jouent un rôle central grandissant dans la mise en œuvre des projets d'aménagement. Il est donc primordial que les aménageurs intègrent de manière systématique la désimperméabilisation et la végétalisation dans leurs initiatives afin d'obtenir une gestion durable et intégrée des eaux pluviales.

En outre, la gestion durable et intégrée des eaux pluviales offre de multiples avantages : baisse des volumes rejetés dans les systèmes d'assainissement avec une économie d'argent public en limitant les dépenses dans les réseaux d'assainissement, recharge des nappes phréatiques, lutte contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbain avec création d'îlot de fraîcheur. Avec aussi la reconstitution du fonctionnement naturel des sols ou de la végétation, ces solutions sont reconnues pour leurs avantages en matière de réduction de l'exposition aux aléas (infiltration, barrières physiques, ombrages, etc.).

Les solutions fondées sur la nature identifiées ci-après fournissent des alternatives efficaces et économes au tout-réseau, complémentaires des ouvrages existants, pour s'adapter à l'évolution du régime des pluies dans le contexte du changement climatique. Elles ont par ailleurs l'avantage de la multifonctionnalité, apportant une plus-value en matière de biodiversité, de paysage, d'usages récréatifs.

1.2.4 Intégrer des alternatives dans les politiques de durabilité

³ La biophilie exprime l'inclination naturelle des êtres humains à se sentir attirés par la nature et les autres êtres vivants. Elle souligne également que les contacts fréquents avec la nature favorisent le bien-être physique, mental et émotionnel des individus.

⁴ L'albédo est une mesure de la quantité de lumière solaire réfléchi par une surface : plus l'albédo est bas, plus la surface absorbe une part importante de la lumière qui l'atteint, la transformant en chaleur. L'albédo dépend notamment de la couleur de la surface (claire pour un albédo élevé). D'autres propriétés comme le type de matériau ou la granularité conditionnent la façon dont l'énergie absorbée est restituée en chaleur (inertie thermique...).

Les opportunités de modifier nos comportements afin de contribuer à l'atténuation des problèmes, tout en accédant à un cadre de vie souhaité, dépendent en grande partie des choix qui s'offrent collectivement à nous. La mobilité est certes un aspect majeur, mais il est également possible d'évoquer d'autres thématiques tout aussi importantes.

Dans un contexte où les enjeux environnementaux occupent une place centrale, la mobilité reste une donnée essentielle en termes de stratégie d'atténuation du changement climatique. Les options de transport collectif, les infrastructures dédiées aux déplacements durables, les incitations à l'utilisation de modes de transport moins polluants sont autant d'éléments qui influent sur nos choix individuels. Les aménités et alternatives en matière de mobilité participent à la qualité du cadre de vie en favorisant pour tous l'accès aux services et aux activités, et facilitant la vie au quotidien.

Par ailleurs, la question du logement est également cruciale. Les possibilités d'accéder à un cadre de vie recherché sont intimement liées aux politiques de planification urbaine, à la disponibilité de logements abordables, et à la promotion de constructions respectueuses de l'environnement.

D'autres thématiques importantes peuvent également être évoquées, telles que la gestion des déchets, les pratiques de consommation, et l'utilisation des ressources naturelles. Les possibilités de changer nos habitudes dans ces domaines dépendent largement des choix opérés à l'échelle collective, que ce soit au niveau des politiques publiques, des initiatives communautaires, ou des incitations individuelles.

La capacité à ajuster nos comportements pour contribuer à l'atténuation des problèmes environnementaux et accéder à un cadre de vie désiré est étroitement liée aux options qui nous sont offertes collectivement. Cela souligne l'importance des décisions prises à l'échelle sociétale pour créer un environnement propice à des choix individuels plus durables et conformes à nos aspirations en matière de qualité de vie.

1.2.5 Adapter les formes urbaines pour réduire la vulnérabilité du bâti et garantir les conditions de confort pour les individus

Les formes urbaines, la structure, l'exposition géographique ou encore l'organisation de l'espace sont des paramètres qui peuvent influencer fortement le niveau d'exposition des bâtiments et de leurs occupants aux aléas climatiques. L'adaptation au changement climatique du cadre bâti constitue également un enjeu fort sur le plan économique et les choix d'aménagement peuvent contribuer à limiter les coûts liés à sa dégradation.

Organiser l'espace et la forme du bâti en fonction des données aérodynamiques, climatiques et des zones inondables et autres risques peut présenter de nombreux bénéfices et limiter l'exposition des bâtiments aux aléas via leur disposition, leur orientation et via la taille et l'emplacement des ouvertures et surfaces vitrées.

1.2.6 Promouvoir les solutions d'adaptation fondées sur la nature

Ces solutions sont définies par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature comme « des actions visant à protéger, gérer de manière durable et restaurer des écosystèmes naturels ou modifiés pour relever directement les défis de société de manière efficace et adaptative, tout en assurant le bien-être humain et en produisant des bénéfices pour la biodiversité ».

Ces solutions font donc appel à la biodiversité dans les projets d'aménagement, qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux, et sont mobilisées notamment dans le domaine de la gestion du risque : ralentissements hydrauliques (haies, rétablissement du lit naturel des cours d'eau, préservation des thalwegs⁵, terrains d'expansion de crues, noues, etc.) ou stabilisation du littoral par la végétation (cordons dunaires, mangroves dans les territoires d'outre-mer...) par exemple.

Les solutions fondées sur la nature ont généralement recours au génie écologique, qui fait appel aux connaissances scientifiques du fonctionnement des écosystèmes et à des

⁵Ligne formée par les points les plus bas au creux d'une vallée, dont la configuration naturelle sinueuse (méandres), favorise des habitats naturels variés, un ralentissement de l'écoulement, une régulation de l'érosion et du dépôt de sédiments, une meilleure répartition de l'eau dans l'espace et dans le temps...

techniques reposant sur les mécanismes écologiques, pour assurer la gestion de ressources, la conception et la réalisation d'aménagements ou d'équipements, de façon à assurer la protection de la biodiversité (reconstitution de milieux naturels, restauration de milieux dégradés, optimisation de fonctions assurées par les écosystèmes).

Ces solutions sont d'ailleurs également qualifiées de « sans regret » car elles permettent de répondre aux besoins actuels de la société, tout en la préparant aux évolutions futures du climat, favorisant ainsi une adaptation progressive du cadre de vie.

2. Reconsidérer les éléments de perception du cadre de vie

L'après Seconde Guerre mondiale, marquée par la fin de la ville industrielle désormais éclatée et par la diffusion de l'urbanisme fonctionnaliste, a fait naître de nouvelles préoccupations face aux conséquences de cette réalité urbaine. Les sociologues ont ainsi souligné l'importance de l'« habiter ».

Cette prise de conscience, dans le contexte des Trente Glorieuses, s'affirme même comme une revendication. Cette dimension de l'« habiter » tend aujourd'hui à renaître avec pour objectif principal de tendre vers une ambiance de cadre de vie favorable et désirable.

2.1 L'importance du cadre de vie sur le bien-être des habitants

La qualité du cadre de vie se rapporte à la façon dont les besoins et attentes, exprimés ou non, de l'individu ou du groupe d'individus, sont satisfaits pour contribuer à leur bien-être.

Ces besoins et attentes sont pour partie partagés au sein de la société (besoins physiologiques, santé, sociabilité, sécurité, absence de nuisances...) et ne sont généralement pas substituables entre eux.

En particulier, l'environnement naturel, sous ses formes variées et en contexte urbain comme rural, tient une place fondamentale dans la qualité du cadre de vie : en effet, il fournit des effets bénéfiques sur le fonctionnement urbain, sur la santé et le bien-être des habitants, et peut contribuer à se prémunir de certains risques (inondations, vagues de chaleur, coulées de boue...) ayant un impact direct sur le cadre de vie.

L'importance relative des composantes du cadre de vie varie d'une personne à l'autre, en fonction des modes de vie ou des préférences de chacun, et des arbitrages sont souvent nécessaires, de la part de l'individu ou de la société.

Ainsi, la qualité du cadre de vie peut s'entendre comme le degré de satisfaction retiré d'un compromis entre ces différents facteurs. Il est ainsi indéniable que la qualité de notre cadre de vie a un impact significatif sur notre bien-être et notre satisfaction globale.

Les objectifs de maintien, voire d'amélioration, du niveau de qualité du cadre de vie jouent un rôle sociétal fondamental. En cherchant la satisfaction des besoins et attentes des citoyens, l'ajustement de ses composantes concourt au bon fonctionnement de la société et à l'attractivité des territoires.

Ainsi, l'existence d'une variété de cadres de vie et la possibilité pour l'individu d'exercer un choix parmi eux contribuent de façon essentielle à la satisfaction de l'ensemble de la population. L'amélioration du cadre de vie des territoires ne consiste pas en la convergence des cadres de vie vers un modèle unique, mais bien envers une adaptation des solutions au regard de la diversité de ceux-ci.

2.2 Les facteurs contribuant à un cadre de vie favorable

La sécurité, l'harmonie de l'architecture, l'aménagement paysager, la conception urbaine, la réduction du bruit et de l'éclairage, la proximité aux services éducatifs et aux loisirs... sont autant de facteurs qui contribuent à un cadre de vie favorable et donc désirable.

Selon les résultats du baromètre ONVC, édition 2023, deux des trois principaux éléments qui influent sur le cadre de vie sont liés à l'ambiance du cadre de vie : la calme, la tranquillité et la sécurité.

2.2.1 L'architecte, le design urbain et l'aménagement d'espaces en commun

L'architecture, le design urbain et l'aménagement des espaces publics sont des éléments fondamentaux pour créer une ambiance distinctive dans un cadre de vie. Les styles architecturaux, l'harmonie visuelle, la présence de parcs et de places publiques contribuent à façonner l'atmosphère d'un lieu, allant des centres-villes cosmopolites aux quartiers historiques pittoresques.

Exemple de l'habitat groupé⁶



Si en France, sur les 37 millions de logements existants, 55% sont des logements individuels et constituent la résidence principale de 66% des Français, la stratégie de territorialisation de la trajectoire nationale de sobriété foncière va nécessairement entraîner des répercussions significatives sur la façon dont les gens habitent leur logement

La promotion de la ville de proximité peut se faire par le développement multipolaire, fondé sur un renforcement des liens de proximité, permettant de rééquilibrer le territoire et de promouvoir un cadre de vie réunissant, notamment, les conditions d'une moindre dépendance vis-à-vis de l'automobile. Il s'agit de construire une ville pour tous et accessible à chacun, où habitat, activités, équipements et mobilité se conjuguent au service d'une cohésion et d'une solidarité tant sociale que territoriale .



2.2.2 La mixité urbaine par la proximité des activités économiques, commerciales, et des services publics

Lorsque les activités économiques, commerciales et les services publics sont à proximité des habitations, cela offre aux résidents une plus grande accessibilité et commodité. Cela réduit les temps de déplacement et facilite la satisfaction des besoins quotidiens, ce qui contribue à un cadre de vie fonctionnel et agréable. La proximité des activités économiques et commerciales crée une atmosphère de vitalité et de dynamisme dans le cadre de vie. Des quartiers animés avec des commerces, des restaurants, des cafés et des entreprises locales peuvent favoriser les rencontres sociales, les interactions humaines et l'activité économique

des cafés et des entreprises locales peuvent favoriser les rencontres sociales, les interactions humaines et l'activité économique. Cela peut rendre le lieu plus attrayant, vivant et énergique.



⁶Illustration de « cohousing » littéralement « association d'habitations », un concept d'origine danoise remontant à la fin des années 60 : de petites réalités résidentielles, basées sur l'alternance d'espaces privés et d'aires publiques à partager entre voisins. Source : grist.fr



L'existence d'opportunités d'emploi à proximité permet aux habitants de travailler dans leur propre quartier ou d'avoir des trajets domicile-travail plus courts, ce qui réduit le stress et améliore la qualité de vie. La proximité des activités économiques, commerciales et des services publics peut encourager la mixité sociale et la diversité dans le cadre de vie

2.2.3 La place du patrimoine et de l'histoire dans le cadre de vie



L'identité culturelle, le patrimoine et l'histoire d'un lieu contribuent à forger l'identité culturelle de ses habitants. L'histoire et le patrimoine créent un sentiment de fierté et d'appartenance, et cela peut renforcer les liens sociaux, créer une ambiance chaleureuse.

Les sites historiques et les monuments ajoutent du charme, une esthétique à l'environnement ce qui peut avoir un impact positif sur l'ambiance générale. Les habitants qui ont des liens personnels ou familiaux avec l'histoire

locale éprouvent ainsi un lien émotionnel fort avec leur environnement.



Le patrimoine peut également servir de base à des activités culturelles et communautaires. Les festivals, les expositions, les performances artistiques et les événements liés à l'histoire locale sont autant d'occasions pour les habitants de se réunir, de partager des expériences et de renforcer leurs liens sociaux, en plus d'attirer touristes visiteurs.

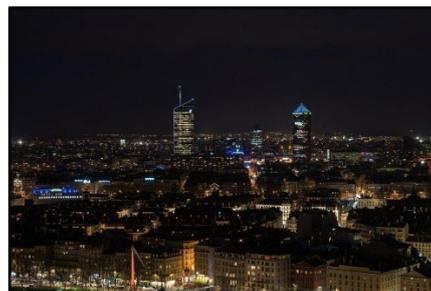
2.2.4 L'impact de l'environnement sonore, lumineux et olfactif sur le cadre de vie

Un environnement sonore calme et paisible favorise le confort et le bien-être des habitants. Les nuisances sonores constantes, peuvent générer du stress, perturber le sommeil et affecter la santé mentale et physique des résidents. Un faible niveau de bruit permet de profiter d'activités domestiques, de loisirs et de moment de détente sans interruption, ce qui favorise une atmosphère plus paisible et agréable.

L'environnement sonore peut influencer les interactions sociales entre les habitants. Un environnement propice à la communication verbale et à l'écoute favorise les échanges et les interactions positives.

L'éclairage d'un lieu peut aussi avoir un impact significatif sur l'ambiance et l'humeur des habitants. Une bonne gestion de l'éclairage, en créant des espaces lumineux et accueillants, peut favoriser une atmosphère positive et chaleureuse, mais également procurer un sentiment de sûreté aux habitants.

En revanche, un éclairage inadéquat, tel qu'une lumière vive et aveuglante ou une ambiance sombre et terne, peut engendrer des sentiments d'inconfort.



Des espaces publics et des infrastructures bien éclairés permettent aux résidents de profiter des activités en soirée, telles que les promenades, les rencontres sociales et les événements culturels. Un éclairage approprié élargit ainsi les possibilités d'interaction et de participation communautaire après la tombée de la nuit.

L'impact de l'environnement olfactif en ville est également à considérer dans le cadre de l'ambiance du cadre de vie. Celui-ci peut être impacté par la qualité de l'air (pollution atmosphérique ou déchets non traités), ce qui peut créer des nuisances, des irritations et des problèmes de santé. L'environnement olfactif peut influencer l'attrait touristique d'une ville en dissuadant les visiteurs et affectant ainsi l'industrie du tourisme, les activités commerciales et le développement économique local. En identifiant les sources de mauvaises odeurs et en mettant en œuvre des mesures d'atténuation appropriées, il est possible de réduire les risques de conflits et de promouvoir une cohabitation harmonieuse améliorant l'ambiance du cadre de vie

2.2.5 L'insertion de la nature et des espaces verts dans l'habitat

Pour 42% des Français, la proximité de la nature avec leur lieu de vie est un élément essentiel lorsqu'on évoque leur cadre de vie et, pour 49% d'entre eux, avoir un accès à la nature à moins de 15 minutes de chez soi est une priorité absolue⁷

Les Français souhaitent donc disposer d'espaces de vie plus vastes, d'espaces extérieurs et d'une proximité avec la nature. Ce type de cadre de vie peut constituer une réponse à la fois aux enjeux du « Zéro Artificialisation Nette » et au désir d'une partie de la population de quitter les centres urbains et de se rapprocher de la nature.



Un des éléments fondateurs de l'attractivité des espaces ruraux réside dans leur environnement, notamment naturel. C'est notamment pour cette raison que le cadre de vie est une dimension incontournable de toute démarche de revitalisation.

⁷ « Baromètre du cadre de vie », décembre 2023, OpinionWay pour Observatoire National du Cadre de vie

3. Préserver et intégrer la biodiversité en secteur urbain constitué

La préservation et l'intégration de la biodiversité en secteur urbain constitué est un défi contemporain majeur. Alors que les zones urbaines continuent de s'étendre, il devient impératif de repenser la manière dont nous concevons, développons et gérons nos villes afin de créer un cadre de vie harmonieux pour les citoyens tout en préservant la richesse et la diversité des écosystèmes naturels.

3.1 L'importance de la biodiversité en milieu urbain pour un cadre de vie agréable

Selon les résultats du baromètre ONCV, édition 2023, si la qualité du logement, le calme et la sécurité représentent les 3 critères les plus importants en matière de cadre de vie, la présence de la nature reste un critère prépondérant pour 42 % des répondants, devant la proximité des services, des transports et du travail. L'importance de ce critère, si elle ne diffère pas selon le sexe, augmente avec l'âge, atteignant ainsi 50 % chez les personnes âgées de 50 à 64 ans.

En outre, plus la taille de l'agglomération dans laquelle résident les répondants est petite, plus ce critère est important : plus de la moitié (53 %) de celles et ceux qui habitent dans une commune de moins de 20 000 habitants considèrent la présence de la nature comme un critère essentiel pour leur cadre de vie alors que ce taux est de 34% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La biodiversité en milieu urbain engendre une multitude de bénéfices tels que l'amélioration du cadre de vie, de la qualité de l'air et de l'eau, la régulation de la chaleur, le bien-être psychologique, le développement de la cohésion sociale autour des espaces verts, des parcs publics et des jardins partagés.

3.2 Des aspirations de « nature en ville » aux actions de préservation et de restauration de la biodiversité dans le secteur urbain constitué

Les disparités mises en lumière par le baromètre ONCV concernant l'importance accordée à la présence de la nature selon que les individus résident en zone urbaine dense ou en milieu rural reflètent ce que les sociologues et les écologues appellent « l'extinction de l'expérience de nature ». Il semble ainsi que les populations les plus en contact avec de larges espaces de nature lui accordent une priorité plus haute dans leur cadre de vie.

Ce constat est renforcé par une forte demande sociale, comme l'illustrent les résultats du baromètre national du cadre de vie. Mais cette demande sociale est protéiforme car elle est intimement liée aux représentations que chacun peut avoir de la nature ; elles peuvent être classées à titre illustratif en plusieurs catégories⁸ :

- Celle d'une nature « sauvage » ou « spontanée » (forêt, cours d'eau, faune sauvage), souvent hors de la ville, qui permet de se ressourcer mais qui peut aussi se caractériser en ville par une nature « non désirée » (adventices⁹, feuilles glissantes, prolifération de certaines espèces, parasites et animaux vecteurs de maladies...);

⁸« La nature en ville : quelles perceptions pour quelles actions ? Focus sur le concept de nature en ville, les enjeux de perceptions et de définition », <https://www.cerema.fr/fr/activites/environnement-risques/biodiversite-amenagement/nature-ville/nature-ville-queelles-perceptions-queelles-actions>

⁹L'expression utilisée dans les travaux du Cerema est celle, encore fréquente dans le langage courant, de "mauvaises herbes". Ce qualificatif est toutefois largement remis en cause, car véhiculant une conception hostile de la flore sauvage et ne reflétant pas une réalité biologique : les plantes considérées comme "indésirables" varient selon les contextes et les usages des lieux

- Celle d'une nature « entretenue », « magnifiée » ou d'ornement (bacs à fleurs, pelouse et plantations...) dont l'objectif est esthétique et récréatif puisque cette vision horticole ne répond pas forcément aux besoins des écosystèmes et de la biodiversité ;
- Celle d'une nature « aménagée » ou « exploitée » (noues végétalisées pour la récupération des eaux pluviales, plantation d'arbres pour la création d'îlot de fraîcheur, zones d'expansion de crues...) qui fait appel à différentes techniques de gestion plus ou moins favorables à la biodiversité, dans une optique avant tout utilitaire (services écosystémiques, fonctions d'usage).
- Celle d'une nature invisibilisée car on ne lui prête pas suffisamment d'attention. Sauvage, sans être « gênante », souvent discrète et mal connue, parfois juste ignorée, bien qu'omniprésente dans nos espaces de vie, on pense par exemple à la biodiversité des sols, aux insectes, aux mousses et lichens, aux lézards, ...

Il existe souvent un écart entre ces représentations, les projets portés par les acteurs de l'aménagement et les enjeux liés à la reconquête de la biodiversité, qu'il est nécessaire de résoudre. Pour cela, la pédagogie est essentielle tout d'abord pour éviter que la renaturation des espaces urbains ou la végétalisation du bâti ne soit vécue comme une "dégradation" du cadre de vie (impression de saleté ou de négligence souvent associée à une végétation moins maîtrisée, attraction d'insectes pourtant sans danger pour l'homme, ...). Cela suppose aussi d'informer les habitants sur les bénéfices à long terme de la préservation et de l'intégration de la biodiversité en milieu urbain, y compris pour réguler certaines espèces susceptibles de « contrarier » notre quotidien (moustiques, tiques, ...).

En parallèle, il est essentiel de prendre la mesure de certaines infestations qui constituent une nuisance bien réelle pour les habitants : punaises de lit, moisissures, présence de rats ou souris dans les bâtiments... Accompagnant bien souvent une dégradation des constructions ou des défauts de conception, déjà néfastes pour la qualité du cadre de vie, elles nécessitent une politique ambitieuse et soutenue de lutte contre les facteurs d'insalubrité.

3.3 Les orientations pour conjuguer cadre de vie et biodiversité en milieu urbain

L'intérêt croissant pour la biodiversité s'accompagne parfois d'une forme de standardisation des solutions mobilisées qui ne sont pas nécessairement favorables à sa préservation et à sa restauration. Quelques exemples :

- La multiplication des ruchers et des hôtels à insectes, alors que 70 % des abeilles sauvages en ville nichent par exemple au sol et que la compétition imposée par la présence d'abeilles domestiques peut faire peser sur ces espèces une menace non négligeable pour leur survie ;
- Des systèmes de végétalisation de toitures pré-cultivés et de murs végétalisés sur bardage rapporté, à l'empreinte carbone non négligeable et au risque de pollution aux microplastiques (sans compter la consommation en eau et en intrants, ainsi que la forte mortalité annuelle des plantes des murs végétalisés hors sol) ;
- Un marketing attractif des micro-forêts urbaines, alors que les services rendus par ces plantations restent à évaluer sur le temps long et que la préservation des arbres existants et du bois mort, ainsi que le recours aux essences locales, sont d'abord à encourager.

Or, la recomposition des modes d'aménagement capables de répondre aux défis climatiques et écologiques suppose de renouer avec des cycles plus naturels fondés sur la pleine terre, l'eau et le végétal. De la recréation de ces cycles dépendent en grande partie le maintien et la reconquête d'une biodiversité qui soit aussi source d'amélioration du cadre de vie, de bien-être et de bien vivre.

3.3.1 *Préserver des sols vivants et renaturer*

90% des organismes vivants dans les écosystèmes terrestres passent tout ou partie de leur cycle de vie dans les sols. Grâce à cette biodiversité invisible et méconnue, les sols assurent des fonctions essentielles comme stocker le carbone, réguler le cycle de l'eau, ou produire des nutriments nécessaires aux plantes. Les sols sont ainsi bien plus qu'une surface que l'on foule ou que l'on aménage, ils sont une ressource, comme l'air et comme l'eau, qui mérite d'être protégés : de cette ressource dépendent la plupart des services écosystémiques qui

contribuent à la qualité du cadre de vie (ombre et îlots de fraîcheur, gestion des eaux de pluie, loisirs ou qualités esthétiques associés aux espaces plantés, ...). Alors qu'il faut entre 10 000 et 100 000 ans pour former un sol moyennement profond de 1m à 1m50, sa dégradation qui sera le plus souvent irréversible prendra à peine quelques heures ou quelques jours, voire quelques mois.

Préserver des sols vivants implique de développer des stratégies territoriales et des projets d'aménagement reposant sur des logiques :

- De sobriété foncière car plus tôt l'artificialisation des sols sera réduite, en combinant connaissance écologique et stratégie foncière, dans les projets de territoires, plus grande sera leur résilience face aux risques et aux crises écologiques et climatiques ;
- De maximisation en milieu urbain de la place de la pleine terre et des sols vivants, tout en les reconnectant, car ils sont le socle des cycles de l'eau et de la végétation.

En zone métropolitaine et périurbaine, la rareté du foncier génère une tension particulièrement forte entre les nouveaux besoins de construire et la volonté de densifier, d'une part, et la demande pour plus de biodiversité, d'autre part. En réponse, de nouvelles formes de végétalisation (agricultures urbaines, végétalisation des toitures et des façades) sont de plus en plus plébiscitées, notamment sur la base de « coefficient de biotope¹⁰ ». Alors qu'elles devraient idéalement conduire à préserver les sols vivants, elles sont parfois détournées pour justifier la suppression d'espaces de pleine terre existants, avec en conséquence une perte nette de fonctions écologiques. De même, il est essentiel que les travaux de rénovation urbaine traitent les espaces de pleine terre existants à conserver comme des milieux fragiles : éviter le stockage de matériaux, le passage d'engins, de grues, les opérations de terrassement superflues... qui peuvent considérablement dégrader les fonctions écologiques des sols.

En zone périurbaine et rurale notamment, les jardins privés du pavillonnaire constituent une part majeure de la superficie des sols urbains. Si les outils réglementaires ou fonciers, comme les obligations réelles environnementales¹¹, permettent en partie de pérenniser ces espaces, ils s'avèrent parfois insuffisants (gestion intensive des jardins, revêtements synthétiques ou minéraux...). La sensibilisation des particuliers, en les impliquant dans l'observation et la valorisation de la biodiversité de leur territoire (Atlas de la biodiversité communale, sciences participatives...) est donc un levier à activer.

Urbanisme de projet et urbanisme réglementaire interagissent ainsi en faveur d'une meilleure prise en compte des sols et de leurs fonctions dans la planification et la conception des projets d'aménagement ou de réaménagement.

La renaturation, de quoi parle-t-on ?

Cette notion protéiforme renvoie le plus souvent à l'idée d'un retour à l'état naturel ou semi-naturel d'écosystèmes qui ont été dégradés, voire détruits par les activités humaines. Il lui est généralement associé un vocabulaire relatif aux travaux de génie écologique. Pour donner une nouvelle vie à des espaces qui ont été fortement anthropisés, il faut le plus souvent recourir à une palette variée d'interventions.

¹⁰Méthode de comptabilisation des différentes surfaces végétalisées, pouvant être intégrée aux plans locaux d'urbanisme comme outil réglementaire à partir de coefficients distinguant pleine terre, espace vert sur dalle, végétalisation du bâti, etc.

¹¹Codifiées à l'article L. 132-3 du code de l'environnement, les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans.



Schéma : Différentes composantes de la renaturation des sols
 Source : CDC B&OFB, 2022 d'après Fosse, 2019)

La renaturation peut aussi se faire de façon spontanée ; on parle alors de restauration passive, voire de « ré-ensauvagement ». Cela implique plus de temps et surtout plus de pédagogie auprès des habitants pour accompagner ce processus naturel et le préserver dans la durée.

Ce concept a pris une importance décisive depuis la loi Climat et Résilience¹² qui définit la renaturation, dans le cadre du « zéro artificialisation nette » comme un processus de refunctionalisation des sols, c'est-à-dire comme des actions qui améliorent ou restaurent tout ou partie des fonctions biologiques, hydriques, climatiques ou agronomiques des sols, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé. Elle ne s'arrête donc pas au verdissement de la ville mais elle entend replacer les sols vivants au cœur des enjeux urbains.

Le fonds vert et son axe sur la renaturation des villes et des villages¹³ apportent d'ailleurs une première réponse financière face au besoin de massifier ces opérations pluridisciplinaires¹⁴ et complexes. Ce soutien financier peut concerner soit une opération de renaturation « ponctuelle », soit l'élaboration d'un diagnostic ou d'une stratégie territoriale de renaturation. De plus en plus de collectivités se lancent d'ailleurs dans des exercices d'identification de leur potentiel de renaturation, en développant des méthodes particulières¹⁵ ou en se fondant sur des stratégies de désimpermeabilisation déjà existantes¹⁶

3.3.2 Recréer les cycles naturels de l'eau

Protection et restauration des milieux humides, réouverture des petites rivières urbaines, gestion des eaux pluviales à la source, désimpermeabilisation des trottoirs, des cours d'écoles, des parkings, sont autant d'actions susceptibles de faire redécouvrir les bénéfices d'une gestion de l'eau reposant sur un cycle plus naturel, moins canalisé. Les plans nationaux en faveur des zones humides, le plan Nature en ville, le plan Ville Durable, le label ÉcoQuartier sont autant de cadres d'actions favorables à l'émergence de projets propices à l'intégration du cycle de l'eau dans des politiques d'aménagement durable des territoires, combinant cadre de vie et reconquête de la biodiversité.

Si ces aspects sont de plus en plus intégrés à la conception des nouveaux projets, il reste à les appliquer aux tissus urbains plus anciens qui constituent l'immense majorité des espaces urbains. Des aménagements simples peuvent suffire à détourner l'eau de pluie des réseaux de collecte habituels (sorties de gouttières, caniveaux, canalisations) pour la diriger vers des espaces de pleine terre plantés. Pourraient ainsi être évités les débordements des réseaux d'évacuation en cas de forte pluie, les problèmes d'inondation et de pollution qui peuvent en découler, tout en réduisant le risque de stress hydrique des plantations et en constituant des

¹² Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

¹³ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Cahier%20accompagnement_Axe2_Renaturation.pdf

¹⁴ Compétences et regards croisés entre paysagistes, urbanistes, écologues, pédologues, hydrologues, juristes,

¹⁵ Etude d'identification du potentiel de renaturation à large échelle menée par le Cerema en Ile de France : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/comment-identifier-potentiel-renaturation-large-echelle>

¹⁶ Exemple du SCoT de la Narbonnaise-Grand Narbonne : https://www.eaurmc.fr/upload/docs/application/pdf/2021-10/3.2_tb_grand_narbonne.pdf

réserves favorables au rafraîchissement des villes en période de forte chaleur. Une façon de solutionner des désagréments quotidiens de plus en plus fréquents, tout en contribuant à une plus grande présence de la nature en ville, fortement sollicitée par les habitants, et à l'amélioration de leur cadre de vie.

Même si les enjeux en termes de ruissellement et d'îlots de chaleur urbains peuvent paraître plus pressants en contexte métropolitain ou périurbain, ces actions de reperméabilisation des sols restent pertinentes dans tous les territoires. Des adaptations simples mais performantes peuvent être réalisées, par exemple à l'occasion de travaux sur la voirie ou les réseaux enterrés, y compris dans des territoires ruraux¹⁷.



Les bassins filtrants du parc du Chemin de l'Île à Nanterre¹⁸

Crédit photo : Sylvain Giguet/Terra

3.3.3 Gérer de façon écologique les espaces non bâtis

L'absence d'utilisation de produits phytopharmaceutiques, l'évaluation du besoin en eau des plantes pour l'arrosage, l'absence de sols laissés à nu, la stratification végétale, la présence de bois morts, le recours à la marque Végétal Local¹⁹..., permettent d'améliorer la fonctionnalité écologique des espaces non bâtis et ainsi les services rendus en milieu urbain.

Le label EcoJardin ou les initiatives comme les programmes Oasis et « j'agis, je plante », illustrent aujourd'hui une prise de conscience de la nécessité de ne pas seulement verdifier la ville mais bien de la renaturer. Ces formes participatives d'ingénierie écologique recherchent en effet un fonctionnement au plus proche des systèmes naturels, qui minimise autant que possible les interventions de gestion future mais qui suppose une communication adaptée auprès des habitants et la formation des professionnels. Cette communication doit permettre de mettre en lien le résultat attendu avec d'autres paramètres, comme celui des coûts d'entretien. En effet, un espace vert qui conserve un aspect très jardiné aura un coût de gestion élevé, au regard des matériels et de la main d'œuvre utilisée.



Le talus du tramway de Saint-Cloud
Crédit photo : Arnaud Bouissou / Terra

En ciblant mieux les interventions, avec des passages plus espacés dans le temps là où les usages le permettent, la gestion différenciée permet de concilier les moyens financiers des différents gestionnaires (collectivités, entreprises privées...) avec une progression des surfaces de pleine terre. En revanche, il est essentiel d'anticiper ces nouveaux modes de gestion dans la conception même de ces espaces : facilité d'accès pour les jardiniers, espaces verts d'un seul tenant. Ces espaces écologiquement gérés peuvent alors devenir des lieux d'animation et de détente pour les habitants des quartiers environnants et contribuer ainsi à l'amélioration de leur cadre de vie.

¹⁷Exemple de l'étude de déracordement des eaux pluviales à Vincey – Source : Agence de l'eau Rhin-Meuse : <https://cdi.eau-rhin-meuse.fr/Record.htm?idlist=1&record=19335641124911538239>

¹⁸Lien : <https://www.nanterre.fr/353-parc-du-chemin-de-l-ile.htm>

¹⁹Marque qui permet de garantir l'origine génétique des végétaux et le développement de filières locales de producteurs : <https://www.vegetal-local.fr/>

Des pratiques de gestion plus respectueuses des sols vivants sont également à privilégier dans les jardins des particuliers, par exemple en alternant différentes strates végétales, en laissant sur place les feuilles mortes, ou en évitant le recours aux gazons synthétiques ou aux couvertures minérales, à base de graviers ou de pierres. En respectant ainsi les sols, leurs fonctions pourront être préservées sur la durée et réguler ainsi les températures dans le sol et en surface pour une meilleure qualité du cadre de vie.

La gestion différenciée suppose une prise en compte fine du contexte local, et non l'application uniforme des mêmes solutions en tout point du territoire national. Il s'agit donc d'adapter les pratiques au climat local et à la géographie, aux usages et fonctions de chaque espace, aux écosystèmes présents à proximité.

3.3.4 Agir en faveur des continuités écologiques

Briser l'isolement insulaire des espaces verts urbains et créer des liaisons fonctionnelles avec les zones périurbaines et la campagne environnante sont une façon de combiner des échelles macro et micro d'aménagement et de restaurer des corridors écologiques fonctionnels, qui transcendent les « coupures » entre urbain et rural et permettent le maintien à long terme de la biodiversité. En effet, quelles que soient les espèces considérées pour définir cette biodiversité, celles-ci ont besoin d'habitats dans lesquels elles peuvent se maintenir à long terme mais aussi d'habitats à proximité permettant à des individus de se disperser à travers les paysages.

C'est aussi le cas de la revalorisation de certaines voies d'eau du réseau hydrographique, qui permet de retrouver des paysages oubliés et, tout au long des berges renaturées, de recréer des habitats favorables à la biodiversité et aux habitants qui se réapproprient ces lieux. De même, la renaturation des abords des infrastructures de transports peut tout à la fois favoriser les mobilités douces et le déplacement de certaines espèces en milieu urbain.

En contexte métropolitain, il s'agit avant tout de préserver les espaces à caractère naturel résiduels et d'atténuer l'effet « coupure » du tissu urbain, en multipliant les espaces de pleine terre, les surfaces végétalisées ou aquatiques, en améliorant leur qualité écologique et en conciliant bénéfices pour la biodiversité et services écosystémiques.

En contexte rural, l'objectif de préservation des grands espaces naturels et agricoles reste primordial, car leur disparition ne peut pas être en réalité « compensée » par des espaces de nature en ville (biodiversité différente, fonctions écologiques atténuées, surfaces plus restreintes...).

Dans tous les cas, la prise en compte des continuités écologiques, comme de la biodiversité au sens large, doit s'intégrer aux autres usages des espaces. Le principe même de continuités écologiques suppose d'appréhender le sujet à une échelle plus large²⁰ et de ne pas se cantonner à un territoire administratif réduit. Le lien avec le cadre de vie est ici plus indirect mais il n'en est pas moins crucial. Les milieux naturels et espaces verts du territoire dépendent en effet de ces capacités d'interaction pour se maintenir et continuer de fournir les nombreux services qui fondent leur succès auprès d'une grande partie de la population.

3.3.5 Redonner aux espaces bâtis des intérêts pour la biodiversité

Certaines espèces utilisent les espaces bâtis pour effectuer une partie de leur cycle de vie. Par exemple, plusieurs espèces de chauves-souris et d'oiseaux s'installent dans les combles ou dans des recoins tranquilles du bâti pour passer l'hiver. Des synergies peuvent être trouvées entre les stratégies de réappropriation de ces espaces pour les activités humaines et leur maintien pour la biodiversité²¹. Le cas échéant, cette cohabitation doit être pensée en amont et faire l'objet d'un accompagnement des habitants et usagers des bâtiments²², pour ne pas être vécue comme une atteinte à leur cadre de vie (bruit, déjections...).

²⁰Exemple du SCoT de la métropole de Lille : <https://www.scot-lille-metropole.org/cartes-et-ressources/cartotheque/trame-verte-et-bleue-et-dynamiques-de-projets/>

²¹Voir le guide technique Biodiversité & bâti, CAUE de l'Isère - LPO - Agir pour la biodiversité : <https://www.biodiversiteetbati.fr/sommaire.htm>

²²Exemple de l'Office public de l'habitat du Cher : <https://www.biodiversite-centrevaldeloire.fr/decouvrir/retext/pose-de-gites-chauves-souris-par-un-bailleur-social-du-cher>

Les espèces qui dépendent de ces habitats peuvent en outre répondre à de nombreux besoins pour l'espèce humaine, en rendant des services comme la régulation de présence d'autres espèces (les moustiques par exemple dans le cas des chauves-souris) et des écosystèmes au sens large comme mentionné plus haut.

Les habitats à favoriser dépendent des espèces locales dont la présence est influencée par la typologie urbaine, et tous les territoires ont intérêt à redonner au bâti cette capacité à contribuer à l'accueil de la biodiversité, que ce soit à l'occasion de constructions neuves, de travaux de réhabilitation ou de rénovation énergétique.



Hirondelle rustique crédit photo : Thierry Degen – Terra

4. Repenser les pratiques de mobilité pour un cadre de vie durable

Nos déplacements et nos interactions avec notre environnement ont un impact significatif sur notre cadre de vie ainsi que sur la planète. Il paraît ainsi indispensable que les décideurs publics axent leur politique urbaine d'aménagement sur le développement durable, la mixité fonctionnelle et sociale, la proximité des services et la réduction des distances parcourues.

Il s'agit de créer des environnements conviviaux et adaptés aux besoins des citoyens, tout en réduisant la dépendance à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail, mais aussi par la prise en compte des déplacements liés à d'autres activités, comme l'accès aux services et les loisirs, qui concernent une grande partie de la population, en particulier ceux qui ne bénéficient pas d'un accès aux transports en commun ou ne sont plus en activité. Cette problématique est particulièrement importante dans les zones rurales et périurbaines, où vit 43% de la population française.

4.1 Les enjeux de la mobilité dans le cadre de la sobriété foncière et énergétique

La crise sanitaire a révélé à quel point nos modèles économiques reposaient sur la mobilité et la relation spatiale entre territoires, parfois très éloignés. En France, 16% des émissions de GES sont liées aux déplacements motorisés, et 70% d'entre-elles concernent des trajets inférieurs à 80km correspondant à des parcours de moyennes distances réalisées quotidiennement.

Ce recours prioritaire à la voiture dans les trajets du quotidien s'explique par le développement urbain qui a eu lieu lors des dernières décennies, lequel s'est déroulé de façon décorrélée à l'offre de transport en commun, en particulier le réseau ferroviaire.

En s'éloignant des lieux de travail, en évitant les zones de consommation de masse et en cherchant des paysages éloignés des centres de loisirs, la relation directe avec notre environnement immédiat se réduit de plus en plus, tandis que la rapidité des déplacements devient de plus en plus importante. L'approche monofonctionnelle des espaces (zone d'activités, zones commerciales, lotissements...) a trop souvent cloisonné et éloigné les individus de leurs besoins quotidiens, de sorte que la voiture est devenue la condition d'équilibre du modèle.

Bien que les modèles de mobilité varient entre le milieu urbain (très forte densité de population), périurbain (forte densité de population) ou rural (faible densité de population), on peut observer que l'utilisation de la voiture demeure significative dans ces trois environnements, même si les raisons d'usage sont différentes. En zone rurale, la préférence pour la voiture s'explique par le manque de transports en commun, tandis qu'en milieu périurbain ou urbain, son utilisation est souvent liée à une disparité dans les options de transports en commun ou d'absence d'intermodalité.

Ces modèles apparaissent également confrontés à la problématique de mono-fonctionnalité des espaces ne permettant pas le développement d'une multimodalité efficiente.

Selon les résultats du baromètre ONCV, édition 2023, 26% des Français considèrent que la proximité des transports collectifs ou des infrastructures de transports est un élément important du cadre de vie (en progression de 2 points par rapport au sondage de l'année dernière).

L'importance de la proximité des transports varie par rapport au type d'habitation et la taille de leur agglomération. Les Français habitant dans une maison estiment moins importante la proximité aux transports que ceux résidant dans un logement collectif. Au sein des grandes agglomérations, les Français estiment que l'accès aux transports en commun est un élément important de leur cadre de vie (34% pour les habitants d'une agglomération de plus de 100 000 habitants contre 13% pour celles de moins de 20 000 habitants).

Toutes les études sont unanimes pour démontrer que nous devons collectivement modifier nos pratiques de mobilité afin de contribuer à l'amélioration de notre cadre de vie, et ce peu importe le territoire.

Si l'on examine les freins à une mobilité inclusive, notamment dans les zones rurales ou périurbaines, on constate que le positionnement géographique des individus, leurs ressources financières et leurs contraintes familiales et professionnelles jouent un rôle prépondérant.

Il est également essentiel de mettre en avant d'autres facteurs tout aussi importants au cœur des politiques de mobilité visant à promouvoir l'inclusion par la mobilité. Réaliser les objectifs d'accessibilité profite à tous les résidents des territoires quel que soit leur situation. De plus, les compétences cognitives telles que la connaissance des lieux et la capacité à utiliser les moyens de transport jouent également un rôle crucial.

Au regard de ces obstacles, les décideurs doivent être en mesure de changer de paradigme en proposant des modèles de transports en commun innovants et ambitieux qui renforceront le lien social, faciliteront l'accès à l'emploi, à la formation et aux services. Ils représentent également une opportunité exceptionnelle pour progresser vers une mobilité plus durable et économe en ressources.

4.2 Promouvoir la mobilité durable

Le concept de "mobilité durable" est devenu essentiel pour concilier les besoins de déplacement individuels et collectifs avec la préservation de l'environnement, la réduction des émissions de GES, l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique. Cette approche engage à repenser la façon dont nous utilisons les transports, en privilégiant des options plus respectueuses de l'environnement et en encourageant des comportements responsables.

On constate effectivement de grandes disparités sur la quantité de CO² émise selon le moyen de transport utilisé. Par exemple, sur une distance de 100 kms, pour une personne, les quantités de CO² émises peuvent être multiplié par 100 selon le choix du voyageur²³ :

- Vélo ou marche : 0kg CO²
- TGV : 0,2kg CO²
- Métro / Tramway : 0,3kg CO²
- Vélo ou trottinette électrique : 1,1 kg CO²
- Bus électrique : 2,2kg CO²
- TER : 3kg CO²
- Scooter : 8kg CO²
- Voiture électrique : 10kg CO²
- Bus : 11kg CO²
- Moto : 19kg CO²
- Voiture thermique : 22kg CO²
- Avion court courrier : 23kg CO²²⁴

Si les modes doux et les transports en communs sont, sans surprise, ceux qui polluent le moins, tout l'enjeu réside dans la combinaison de ces modes pour effectuer un trajet qui soit le plus sobre possible mais aussi le moins coûteux, le plus rapide et le plus sécurisant. Pour cela, il est nécessaire de proposer une offre et des conditions d'accès aux modes de transports les plus corrélés possible afin de garantir une intermodalité durable, raisonnable et accessible.

4.2.1 Créer des conditions d'intermodalités efficaces

L'intermodalité est l'utilisation successive d'au moins deux modes de transports au cours d'un même trajet. Cette notion se distingue de la plurimodalité qui correspond à l'existence d'un choix entre au moins deux modes de transport.

²³Valeurs exprimées en kg CO₂ émis par personne en France. Sont incluses les émissions directes, la construction des véhicules (fabrication, maintenance et fin de vie) et la production et distribution de carburant et d'électricité. La construction des infrastructures (routes, rails, aéroports...) n'est pas incluse.

²⁴ADEME : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets>

La recherche d'intermodalité dans les déplacements doit permettre d'entreprendre une démarche de sobriété en termes de consommation énergétique mais aussi d'espaces. Le développement de cette intermodalité n'est en revanche pas systématiquement en adéquation avec les besoins des territoires. Ce sont le plus souvent des territoires en déprise démographique qui sont dépourvus d'offre de mobilité, malgré un potentiel d'attractivité pourtant indéniable. Des études ont démontré que l'utilisation d'un transport en commun est conditionnée par le temps d'accès à ce dernier (15/20 minutes maximum)²⁵.

L'accès aux transports en commun s'effectue majoritairement par l'usage individuel d'un véhicule. Bien que la question du partage des déplacements et de l'automobile s'ancre petit à petit dans le spectre des modes de déplacements, il semble nécessaire d'accroître une offre de stationnement à proximité directe des espaces multimodaux permettant d'offrir une alternative à un usage personnel du véhicule pour les trajets quotidiens mais également permettant de garantir la pérennité de cette intermodalité. En outre, la proximité de ces poches de stationnement avec les arrêts de bus et les gares offre aussi la possibilité de redonner vie aux gares « fantômes », qui pourraient voir augmenter le nombre d'arrêts aux heures de pointe.

L'utilisation des transports en commun repose ainsi sur plusieurs postulats implicites mais bien établis :

- La garantie d'un accès facile aux gares, en mettant en place par exemple des parkings relais pour les voitures et les vélos, à proximité des gares ferroviaires, routières, ainsi que des stations de RER et de tramway ;
- La qualité des installations de stationnement, en offrant des espaces de stationnement sécurisés, bénéficiant d'auvents pour abriter des rayons du soleil en été, et exploitant des couvertures photovoltaïques pour optimiser les coûts ;
- L'optimisation de la durée du temps de parcours, en élargissant l'offre des centres multimodaux.

L'enjeu de cette intermodalité réside dans la recherche de continuité et d'interconnexions entre les différents modes de transports, non seulement à l'échelle de la zone urbaine et péri-urbaine, mais également à l'échelle nationale, par une harmonisation et un effet de correspondance des titres de transports afin d'assurer une intermodalité efficiente qui contribue à améliorer le cadre de vie des individus.

Une intermodalité à toutes les échelles

Sur le territoire national :

- Développer l'offre de trains sur les lignes existantes.
- Mailler le territoire national - liaisons inter régions (en transverses, sans passage par Paris, pour se dégager de l'étoile Parisienne).
- Déployer et ou réhabiliter des réseaux ferrés régionaux.

Dans les zones urbaines et péri urbaines :

- Identifier les enjeux de développement des réseaux de transports ferrés autour des villes centres (RER des métropoles régionales), mais aussi entre les métropoles de province sans passage obligatoire par Paris.
- Faire revivre les gares utilisées autrefois en proposant des arrêts plus récurrents aux heures de pointes.

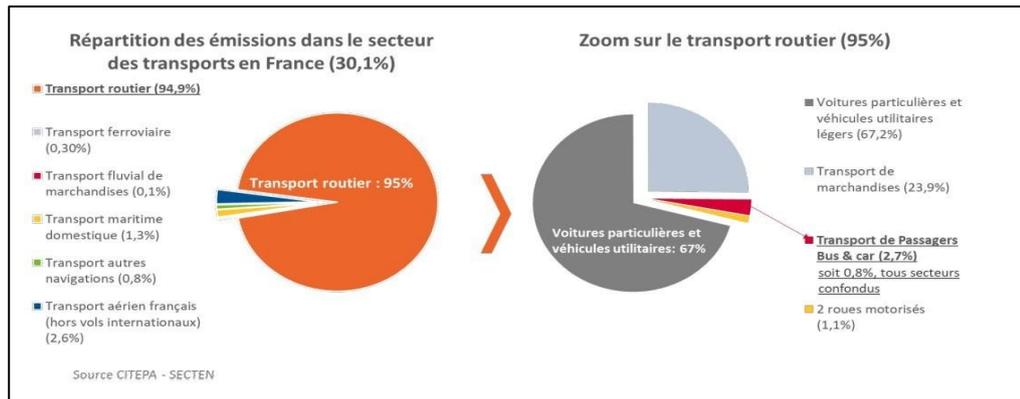
4.2.2 Promouvoir à nouveau le développement du rail et des transports en commun

Le transport ferroviaire se positionne comme l'un des moyens de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Le secteur des transports, dans son ensemble, génère 30,1% des émissions de CO² en France. 95% de ces émissions sont dus aux transports routiers : 67,2% à la voiture, 24% au fret routier, 2,7% au transport de passagers par bus et cars et 0,3% au transport ferroviaire²⁶

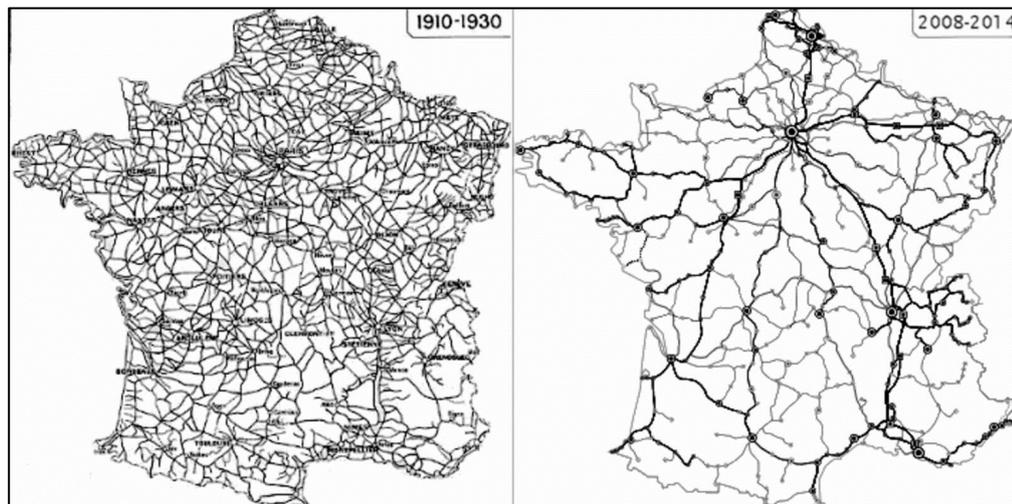
²⁵Geoconfluences « notion à la une : intermodalité », Pierre AGERON, docteur agrégé de géographie, Université de Strasbourg, publié le 30 septembre 2014.

²⁶UTP : Observatoire de la mobilité 2022 et attentes du secteur des transports urbains et ferroviaires



A l'ère de la sobriété foncière, l'atout majeur du réseau ferroviaire réside dans son faible impact sur les espaces naturels, agricoles et forestiers, ce qui le distingue du transport routier. En effet, outre la pollution engendrée par le trafic routier, l'omniprésence de ce mode de transport exerce une pression significative sur la biodiversité en artificialisant les sols avec des routes, des parkings et autres zones dédiées.

Pourtant, le réseau ferré français s'est considérablement réduit depuis les années 1930 (de 42 700 kms en 1937 à moins de 11 000 kms en 2014) pour laisser place au développement autoroutier.



Les résultats des émissions de CO² en France dans le secteur des transports doivent permettre de mettre la lumière sur l'importance de revalorisation du réseau ferré et son intégration dans un processus d'intermodalité afin d'offrir un cadre de vie plus durable tout en étant accessible à tous, à l'image de l'initiative mise en œuvre dans la vallée de Joux par le Réseau express régional vaudois en Suisse.

Exemple du Réseau express régional vaudois depuis novembre 2022



Source : <https://www.citrap-vaud.ch/category/rer-vaud/>

Cette stratégie vise à désenclaver et améliorer la connectivité entre les régions, y compris les vallées reculées, et les agglomérations en augmentant le nombre de liaisons à deux niveaux de vitesse et en renforçant les liaisons directes, avec une fréquence régulière de passage des trains. Ce développement repose sur le renforcement des liaisons directes et l'expansion des points d'arrêt redonnant vie aux gares « fantômes ».

La région Nouvelle-Aquitaine a récemment instauré, en Corrèze, un système d'arrêts à la demande dans les gares peu ou pas desservies afin de contrecarrer l'abandon et la dégradation de ces gares, mais surtout afin d'élargir l'accès au transport ferroviaire.

Cette volonté de développement du rail exerce une influence favorable sur la qualité de vie des individus, apportant plusieurs avantages tels que la réduction du stress lié majoritairement aux embouteillages, la sensibilisation sur l'importance de réduire son impact carbone, ainsi que la création d'aménagement urbain et espace public autour des gares avec la mise en place d'activités et de commerces.

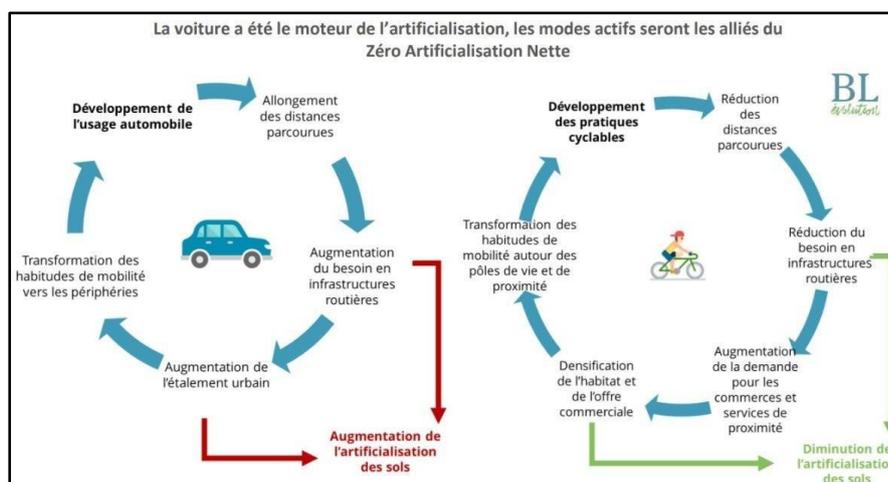
4.3 Les bénéfices de la réduction de la mobilité

Dans le contexte actuel, la réduction de la mobilité, notamment routière, peut engendrer plusieurs bénéfices et principalement sur le cadre de vie des citoyens. En effet, la réduction des mobilités engendre la diminution de la congestion routière avec une réduction des émissions GES, l'amélioration de la qualité de l'air, l'économie des coûts de déplacement et la promotion des interactions locales.

4.3.1 *Tendre vers un urbanisme des courtes distances*

Si les aménagements pour les cyclistes se développent dans les villes, ce n'est pas nécessairement le cas dans les zones périphériques, et encore moins dans les zones rurales. Cependant, la mise en place d'infrastructures spécifiques pour les modes de déplacement actifs favorisera inévitablement la création d'espaces publics, de logements et de commerces adaptés aux besoins des résidents se déplaçant sur de courtes distances.

En effet, l'intégration d'un urbanisme des courtes distances va engendrer un cercle vertueux, redynamisation des petites villes et villages en créant des commerces de proximité, des services publics de qualité et des centres de loisirs. Cette redynamisation va de facto induire une réduction de la vacance en matière de logements et de commerces.



Cette nécessaire recherche de valorisation de l'usage du vélo, de la marche et plus largement des modes actifs, notamment par le développement d'infrastructures dédiées, aura pour effet de repenser l'organisation de l'espace public, mais aussi la répartition des intensités urbaines (formes d'habitat, place du commerce et des services).

En effet, l'enjeu de réappropriation des espaces publics dans des contextes abîmés par l'étalement pavillonnaire repose essentiellement sur le rééquilibrage du rapport entre la voiture et le piéton.

L'espace public doit évoluer de son rôle actuel défini comme lieu « à l'écart » pour retrouver sa véritable fonction en tant qu'espace multifonctionnel, trait d'union des lieux de vie et des polarités. Dans cette optique, la création d'espaces publics de qualité va permettre de renforcer le sentiment de vivre ensemble, le respect mutuel et la convivialité tout en aménageant et en connectant l'espace public de manière à répondre aux besoins des piétons et des cyclistes.

À noter que les évolutions législatives récentes ont pris soin de ne pas faire obstacle à cette progression des itinéraires cyclables. Au regard du « Zéro Artificialisation Nette » et de ses définitions, le législateur a prévu qu'entre 2021 et 2031, la création d'aménagement cyclable ne sera pas comptée comme une consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers, y compris si celui-ci est réalisé sur des surfaces initialement « non artificialisées » au sens de la loi « climat-résilience ». De plus, après 2031, lorsqu'il s'agira de mesurer l'artificialisation engendrée par les choix d'aménagements, seuls les aménagements cyclables présentant une surface artificialisée de plus de cinq mètres de large seront concernés.

4.3.2 Conduire une intensification équilibrée des territoires

L'incontournable intensification de la ville induite par les enjeux de sobriété du « Zéro Artificialisation Nette » impose une réflexion sur la qualité du cadre de vie associée. La ville doit rester attractive en conjuguant accessibilité, densité, intimité, et espaces de respiration pour ses habitants.

La proposition d'une nouvelle offre de transports doit aussi être engagée dans le cadre d'une réflexion globale associant l'offre de services de proximité et lieux de calme, contrepartie d'une ville plus intense.

Dans les zones urbaines :

Pour optimiser l'utilisation des transports en commun, des modes doux et d'un mixte des deux plutôt que l'utilisation des véhicules personnels, les conditions sont les suivantes :

- Offrir des alternatives de proximité
- Offrir une qualité des services

Le développement de l'offre doit être en corrélation avec l'évolution de la ville. Les projets de requalification de friches, de création d'écoquartiers passent par une réorganisation locale de la desserte en transports en commun et la création d'espaces de mobilités douces.

La densification du bâti doit apporter des contreparties aux habitants pour que leur cadre de vie reste agréable et que leur mobilité devienne facile (devant la porte), accessible (coût du transport), apaisée (moins d'embouteillage) et fiable. Le coût du logement en zone urbaine doit être ressenti comme compensé par ces avantages.

Dans les zones périurbaines :

L'offre de transports (en quantité : nombre de lignes, nombres d'arrêts, parc à vélos, nombre de pôles multimodaux, ainsi qu'en qualité : fréquence, entretien...) est soumise à la densité de population. L'espace périurbain doit se densifier. On entre dans un cercle vertueux à condition que la densification soit maîtrisée, douce et acceptable :

- La densification doit générer l'augmentation de l'offre de mobilité,
- L'augmentation de l'offre de mobilité entraîne l'amélioration du cadre de vie

Dans ces zones, il est important de garantir la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes, notamment en réduisant la vitesse des véhicules motorisés et en créant des pistes cyclables larges et bien éclairées. La continuité des parcours doit aussi être recherchée, en évitant les parcours fragmentés et les tronçons interrompus (obstacles sur les pistes cyclables, revêtements inadaptés, franchissements de voies ou carrefours non sécurisés...).

Dans les zones rurales :

L'offre de transport est la plus difficile à mettre en place car elle doit tenir compte des réalités très fines du territoire (activités économiques, commerciales locales). Elle doit se développer aussi en fonction de la démographie et de la pyramide des âges, des accès aux services de santé dans des territoires touchés par des déserts médicaux. Elle nécessite une adaptabilité et des ajustements réguliers en fonction du développement du territoire et rien n'est acquis, contrairement aux zones plus périurbaines ou urbaines. Il paraît ainsi indispensable :

- **D'encourager le covoiturage** en développant des aires dédiées pour réduire le coût de transports, pour favoriser le lien social et réduire l'impact environnemental.
- **De pallier la lenteur du réseau de transports en commun** induite par un trop grand nombre de détours mais aussi au faible remplissage des véhicules, qui va finalement à l'encontre d'une mobilité se voulant durable et peu émettrice.
- **De proposer un urbanisme de la mobilité active** à l'intérieur des agglomérations, favorisant la réappropriation sociale des centre-bourgs par :
 - Le renforcement d'une alternative pour les mobilités douces, par des réseaux de chemins de traverse ou d'arrière d'îlots, permettant d'éviter les principaux axes de transit, et offrant des itinéraires sécurisés en sites propres et des jonctions plus courtes entre les polarités.
 - Une offre alternative de « contournement » des bourgs, pour atténuer les effets néfastes des véhicules de transits, permettant la requalification de certains axes routiers en espaces partagés avec les mobilités douces
 - La réduction des déplacements quotidiens des espaces ruraux vers les métropoles en redonnant les moyens aux villes et aux villages ruraux d'atteindre les seuils de population nécessaires pour assurer le maintien ou le développement des commerces, services, activités et loisirs suffisants.

Les enjeux de mobilité doivent être appréhendés de façon transversale et ne peuvent pas être découplés de l'aménagement du territoire et de la proximité des différentes fonctions. Les problématiques d'accès au logement, d'évolution des conditions et des lieux de travail, la permanence des commerces (en particulier, ceux de proximité) ainsi que la présence de services publics de qualité participent à la qualité du cadre de vie que recherchent nos concitoyens.

5. Concilier qualité des formes urbaines et densité

La conciliation du cadre de vie agréable et d'une forte densité est depuis longtemps considérée par la population comme antinomique.

En effet, dans l'imaginaire collectif, la densité est souvent assimilée à des formes urbaines imposantes comme les tours ou les grands ensembles. En réalité, densité et forme urbaine ne sont pas liées.

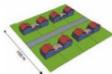
Ainsi sur une même surface, plusieurs formes urbaines peuvent rendre compte d'une même densité. La verticalisation n'entraîne pas nécessairement une forte densité de logements, alors que des maisons de ville peuvent produire une densité équivalente, voire supérieure, et bien plus acceptée.

La notion de « forme » est plus vaste car elle fait appel à d'autres indicateurs. En effet, parmi les composants qui déterminent une forme urbaine, la densité joue un rôle important sans toutefois être exclusif. D'autres facteurs interviennent tels que la qualité de l'espace public, la composition urbaine, l'organisation de la mobilité, les équipements publics, la qualité architecturale, la répartition des volumes dans l'espace en 3 dimensions, etc.

L'ensemble de ces remarques permet de mieux saisir la difficulté à établir, un rapport simple entre la forme urbaine et la densité, ou une typologie des tissus urbains en fonction de leur densité et, à fortiori, la qualité du cadre de vie.

5.1 Les différentes formes urbaines (étalement urbain, densification, mixité fonctionnelle, etc..) et son incidence sur le cadre de vie

Traditionnellement, les différentes typologies des formes urbaines se sont généralement sanctuarisées en fonction d'une typologie d'espaces : les espaces urbains, périurbains ou ruraux sans généralement se superposer.

Type	Habitat individuel isolé	Habitat individuel groupé	Habitat individuel en bande	Habitat collectif peu dense	Ensemble d'habitat collectif	Ensemble d'habitat collectif dense
Schéma						
Logts/ha	Moins de 5	Environ 10	De 15 à 60	De 40 à 80	De 50 à 150	Plus de 150
Consommation foncière/ha	3 300 m ²	1 250 m ²	550 m ²	166 m ²	100 m ²	67 m ²
Hab./ha	Moins de 7	Moins de 20	De 30 à 140	De 90 à 180	De 115 à 345	Plus de 345

(APUR, densités et formes urbaines, juin 2003)

Si l'habitat individuel isolé s'est développé dans les territoires ruraux malgré l'existence d'un habitat individuel dense de typologie maison de ville en centre bourg, le périurbain a été le terrain d'élection du développement des lotissements, de l'habitat individuel groupé et de l'habitat collectif peu dense en fonction de cercles concentriques autour des agglomérations et des grandes villes.

En opposition, les ensembles d'habitat collectifs et le collectif dense se sont construits en centre-ville ou en hypercentre des métropoles.

Pour autant et même si une grande part des ménages aspirent à vivre en habitat individuel, la qualité du cadre de vie et son amélioration ne peuvent se résumer à une opposition

contreproductive entre habitat individuel et habitat collectif ou une proximité immédiate à la nature tant elles dépendent d'autres éléments comme l'accès rapide aux pôles emploi, la présence de services et commerces de proximité, des modes de mobilité alternatifs au tout voiture, l'existence d'espaces collectifs...), comme le démontre le baromètre sur le cadre de vie, édition 2023.

Or, les exigences de lutte contre le dérèglement climatique, de lutte contre l'artificialisation des sols imposent de favoriser les formes urbaines durables par le renforcement de l'intensité urbaine et de la mixité fonctionnelle tout en contribuant à améliorer la qualité de vie.

5.2 Favoriser des formes urbaines durables (écoquartier, planification intégrée, opération d'aménagement, etc...)

La satisfaction de ces objectifs induit des contreparties suivantes :

- Un traitement qualitatif des « vides » : Promenade, mail piéton, square, place ... constituent l'armature urbaine qui assure les continuités avec l'existant et permet d'intégrer la nature en ville.
- Une attention portée aux espaces de transition et aux prolongements des logements
- Le développement des formes urbaines et des fonctions : La mixité des formes au sein d'une même opération est également propice à l'acceptabilité de la densité. La variété des formes et des typologies permet de concilier mixité et densité. L'intensité urbaine peut donc être créée par la rencontre de formes et d'ordres typologiques variés. Les densités élevées sont mieux tolérées si elles bénéficient de la proximité des pôles d'emploi, des services et des commerces. Il faut penser les espaces en termes de mixité fonctionnelle, réfléchir l'aménagement à l'échelle de l'îlot et non de la parcelle pour pouvoir réunir plusieurs fonctions sur un même îlot : logement, commerce, bureaux, loisirs, etc...
- Un renforcement de la programmation urbaine en fonction des territoires et le respect tant du territoire que de l'espace existant.

Il convient dès lors d'encourager la programmation de projets urbains et les opérations d'aménagement, publiques ou privés, qui concilient mixité des formes urbaines, mixité sociale et fonctionnelle, développement de la biodiversité, aménités urbaines et mobilités douces afin d'associer densification et amélioration du cadre de vie.

La démarche Ecoquartier lancée en 2009 et révisée en 2023 participe à favoriser l'émergence de cette nouvelle façon de concevoir, de construire et de gérer la ville durablement en apportant une ingénierie et un référentiel aux collectivités et aux porteurs de projets tout en valorisant les opérations d'aménagement.

Pour autant, cette démarche doit être renforcée dans les territoires ruraux et périurbains pour permettre d'accompagner le développement de ces territoires vers une densification et une transformation du tissu d'habitat urbain existant majoritairement individuel et peu dense tout en conservant ces spécificités.

5.3 Insuffler une approche de densification douce pour concilier intensification urbaine et cadre de vie

La densification douce du tissu urbain existant constitue un des enjeux majeurs et une des formes principales de la reconstruction de la ville sur la ville exigée tant par l'instauration du principe du « Zéro Artificialisation Nette » d'ici 2050 que par la préservation des ressources et la lutte contre le dérèglement climatique.

Toutefois, le comblement des dents creuses, le recyclage foncier par l'utilisation et la densification des friches urbaines, ou au contraire leur mise en valeur comme espaces de pleine terre en ville, la renaturation d'espaces interstitiels, s'ils doivent être privilégiés ne peuvent intervenir au coup par coup en fonction d'opportunités foncières. Ils doivent répondre à une réelle stratégie foncière des collectivités impliquant un recensement précis des disponibilités foncières, une programmation urbaine et une concertation avec les habitants, tant au stade de la planification que lors de la réalisation du projet d'aménagement et/ou de construction. Cela vise à assurer à la fois le maintien du contrat social et l'acceptation de la densification.

En regard tant des disponibilités foncières qu'il induit que de son importance dans les espaces périphériques, le tissu d'habitat individuel existant représente un gisement d'offre nouvelle de droits à bâtir. À ce titre, il doit être une cible non exclusive des politiques publiques pour favoriser la mobilisation de ce foncier résiduel, notamment dans des quartiers pavillonnaires anciens, à la fois proches des cœurs de ville et dépeuplés par le vieillissement et la décohabitation.

Pour autant, sa mobilisation ne doit pas être circonscrite ou limitée aux seules opérations de division/densification de type « Bimby ». En effet, pour garantir et améliorer le cadre de vie des habitants « déjà-là » et « à venir », deux axes rappelés dans le rapport « Pour une vision renouvelée de l'habitat individuel » de décembre 2021²⁷ doivent être prioritairement mis en œuvre :

- Lever les freins juridiques à la densification de l'habitat individuel ;
- Encourager les collectivités à organiser des opérations d'ensemble en vue de la densification douce du tissu existant, avec un chef de file accompagné d'une équipe pluridisciplinaire.

²⁷ Rapport « Pour une vision renouvelée de l'habitat individuel », décembre 2021, Fédération Française des Constructeurs de Maison Individuelles, Fédération Promoteurs Immobiliers, Fédération des SCoT, Office professionnel de qualification des urbanistes, Ordre des architectes, Ordre des géomètres-experts, Pôle habitat de la FFB et Union national des aménageurs.

6. Optimiser la gouvernance en matière de planification territoriale

Les défis climatiques et les enjeux d'aménagement du territoire, de transitions énergétique, écologique, d'adaptation au dérèglement climatique et à l'accélération des risques naturels, la nécessité de repenser nos modes d'action en transversalité, accentuent l'exigence d'une planification territoriale modernisée qui prépare l'avenir du territoire à long terme et qui permette la coordination de tous les acteurs, aussi bien publics que privés. Les changements de trajectoire vers la sobriété foncière et la décarbonation vont avoir des incidences sur les modes de vie et sur le cadre de vie des habitants. Cela milite à la fois pour associer tous les acteurs et les citoyens le plus en amont possible de la définition de la stratégie territoriale, de coordonner des actions pour sa mise en œuvre, et de compter sur les compétences de chacun pour y arriver. L'enjeu étant de garantir des solutions favorisant des conditions et un cadre de vie de qualité.

6.1 Importance de la gouvernance dans la construction d'un cadre de vie durable

Pour façonner un cadre de vie durable, nombre de leviers d'actions sont dans les mains des élus du bloc local : stratégie territoriale à 20 ans avec le SCoT, urbanisme opérationnel avec les PLU/PLUi, politique de mobilité, politique de l'Habitat, accompagnement de la réhabilitation énergétique, lutte contre la vacance, fixation des conditions d'implantation des activités économiques et commerciales, Gemapi qui permet d'agir sur le grand et petit cycle de l'eau, stratégie de préservation et de reconquête de biodiversité... Autant de thématiques qui façonnent un cadre de vie durable et désirable dans les territoires, qui orientent les paysages. Les solutions pour faire face aux défis de sobriété foncière, de décarbonation, de transformation des trajectoires d'aménagement se trouveront en réorganisant la gouvernance locale renforcée entre les communes, et avec l'échelle intercommunale et interterritoriale. Elle devra également mobiliser tous les acteurs autour d'une même stratégie territoriale, adaptée à chacun des bassins de vie et d'usage des habitants et des acteurs.

6.2 Exemples de bonnes pratiques de gouvernance au bénéfice d'un meilleur cadre de vie

6.2.1 L'intégration des considérations bioclimatiques en France – l'exemple de Belleville en Beaujolais, ville bioclimatique et positive 2035

La ville est engagée dans « un territoire à énergie positive d'ici à 2050 », et l'ambition est d'y arriver dès 2035. La ville a également inventé « le marathon de la biodiversité » qui consiste à planter 42km de haies et recréer 42 mares. Cette ville a créé le dispositif « ville bioclimatique et positive 2035 ». Le référentiel d'environ 70 pages, en cours de rédaction, s'attaque à plusieurs axes :

- Limiter les besoins en énergie (conception bioclimatique, consommer une énergie propre et renouvelable, ...)
- Lutter contre le réchauffement climatique (végétalisation, gestion de l'eau)
- Garantir confort et sécurité aux occupants (qualité de l'air, lutte contre les îlots de chaleur, utilisation de matériaux biosourcés, ...)
- Préserver les ressources en eau (valoriser les eaux pluviales, réduire les besoins en eau potable, ville perméable, ...)
- Intégrer la biodiversité dans les projets d'aménagement (bâti accueillant pour la faune et la flore, gestion des espaces végétalisés, ...)
- Cultiver le vivre ensemble et développer l'économie du territoire (objectif zéro enfouissement de déchet utilisation de ressources locales).

6.2.2 Les pratiques participatives dans les opérations d'aménagement

La dimension de l'« habiter » se développe notamment depuis une dizaine d'années autour de l'habitat dit participatif (ou groupé). Les opérations d'habitat participatif ont en commun d'être portées par des habitants désireux de promouvoir l'idée d'un « habiter autrement », voire de vivre différemment. En rupture avec un contexte de « marchandisation de la ville » peu propice au lien social, les acteurs de ces opérations opposent une volonté d'édifier un commun urbain, permettant de respecter la volonté des habitants de continuer à vivre en logement individuel.

6.2.3 Les bonnes pratiques de gouvernance dans les documents d'urbanisme à travers l'Europe

La ville de Fribourg en Allemagne est réputée pour ses écoquartiers et son engagement envers le développement durable. Son document de planification intègre des principes de conception urbaine durable qui favorisent la construction de bâtiments écoénergétiques, la préservation des espaces verts et la promotion des transports en commun. La gouvernance repose ici sur une collaboration étroite entre les autorités municipales, les développeurs et les habitants, créant ainsi des quartiers exemplaires sur le plan environnemental et social.

La gouvernance « Numérique » de Barcelone qui a adopté une approche numérique dans la gestion de ses documents d'urbanisme, facilitant l'accès à l'information et la participation citoyenne. Les documents sont disponibles en ligne, avec des outils interactifs permettant aux citoyens de comprendre facilement les réglementations urbaines. Des applications et des plateformes participatives ont été mises en place pour permettre aux résidents de donner leur avis sur les projets d'aménagement, renforçant ainsi la transparence et la démocratie participative.

La gouvernance inclusive à Vienne s'est distinguée en adoptant un document de planification axé sur l'inclusivité sociale. Les politiques urbaines intègrent des mesures visant à garantir un accès équitable au logement, à encourager la mixité sociale, et à prévenir la gentrification. La gouvernance ici repose sur une étroite collaboration entre les autorités municipales, les organismes de logement social et les organisations de la société civile pour élaborer des politiques qui répondent aux besoins de tous les groupes de la population.

La gouvernance par la résilience à Rotterdam s'est développée en tenant compte des défis posés par le changement climatique et les risques naturels. Le document intègre des stratégies de gestion des eaux, des normes de construction résistantes, et des plans de contingence pour assurer la résilience de la ville face aux catastrophes potentielles. La gouvernance repose sur une collaboration étroite entre les autorités municipales, les experts en gestion des risques et les communautés locales.

6.3 Prise en compte des risques

L'action sur le cadre de vie s'inscrit à travers la planification, avec des plans territoriaux d'adaptation mais aussi les documents d'urbanisme comme les plans de prévention des risques naturels et technologiques (PPRN et PPRT) ou autres cartes de risques. Ces documents introduisent la prise en compte par un grand nombre d'acteurs d'une diversité de scénarios possibles de la nécessité d'assurer de la robustesse et de l'adaptabilité pour accroître la résilience des territoires.

Le ministère de la Transition écologique estime que deux tiers des communes françaises sont exposés à au moins un risque naturel. Le risque inondation est le plus prégnant, car il touche 58 % des communes et environ 25 % des Français. 39 % des communes sont quant à elles sujettes au risque de mouvements de terrain, 25 % au risque sismique modéré ou fort, 16 % aux incendies de forêts et 7 % aux cyclones et tempêtes²⁸.

Il convient de mettre en œuvre des politiques publiques en matière de planification urbaine, et des choix d'implantation qui prennent en compte les risques climatiques ainsi que

²⁸Guide général d'élaboration des plans de prévention des risques naturels prévisibles, ministère de la Transition Écologique, 2016 – <https://side.developpementdurable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/354659/plans-de-prevention-des-risques-naturels-previsibles-pprn-guide-general>

l'ensemble des éléments de diagnostic du territoire. A titre d'exemple à l'échelle du territoire, on peut réfléchir à la répartition des fonctions vitales ou la création de zones refuges.

Il semble également nécessaire de planifier le bon fonctionnement de l'économie lors de ralentissements induits par les aléas climatiques, afin d'assurer le maintien d'un maximum d'activités et ainsi assurer la continuité des fonctions économiques mais également anticiper pour assurer la continuité des services en cas de choc climatique et garantir un accès aux besoins essentiels.

En somme, la planification des risques naturels joue un rôle crucial dans la création et le maintien d'un cadre de vie agréable en minimisant les perturbations et les dangers causés par les catastrophes naturelles. Cela nécessite une approche multidisciplinaire impliquant les gouvernements, les urbanistes, les architectes, les scientifiques et la communauté locale pour élaborer des stratégies efficaces de prévention et d'atténuation des risques.

Conclusion

Autour du logement, l'intégration harmonieuse de la biodiversité, une offre de mobilités durables, la présence des services publics, parapublics et des commerces, la recherche constante de qualité dans le cadre de vie représente des piliers essentiels pour façonner des environnements urbains résilients, épanouissants et respectueux de l'environnement.

Dans cette transformation, la réduction des déplacements contraints, les modes de mobilité durable, tels que la marche, le vélo et les transports en commun, s'impose comme une nécessité pour réduire la congestion routière, les émissions de gaz à effet de serre, l'impact des infrastructures routières sur la fonctionnalité des sols dans le contexte du « Zéro artificialisation nette » et renforcer des interrelations à proximité des espaces de polarités. Ces choix de mobilité non seulement améliorent la qualité de l'air et réduisent le bruit, mais améliorent également durablement la qualité du cadre de vie.

Au-delà de redonner plus de place à la nature en ville, la préservation et la restauration de la biodiversité sont un moyen d'agir pour améliorer le cadre de vie des habitants en contribuant à apporter des bénéfices psychologiques et physiques sur leur santé, avec une réduction importante du stress, des troubles respiratoires et du sommeil, des maladies cardiovasculaires... C'est également un atout pour l'adaptation au changement climatique, la lutte contre le phénomène des îlots de chaleur urbains et la prévention des risques d'inondation.

Cette volonté d'accéder à une meilleure qualité du cadre de vie est indissociable d'une planification urbaine réfléchie, axée sur des formes urbaines durables, des orientations pour préserver la biodiversité, des mobilités de « courtes distances », une stratégie d'aménagement intégrant les risques et des conceptions bioclimatiques.

Pour une meilleure conciliation entre les nouveaux enjeux que représentent la sobriété foncière, énergétique et environnementale et les attentes des Français en matière de cadre de vie, il semble impératif que les décideurs nationaux et locaux, les urbanistes, les géomètres-experts, les paysagistes, les écologues, les aménageurs, l'ensemble des acteurs du cadre de vie ainsi que les citoyens collaborent de manière concertée pour créer des espaces qui répondent aux attentes des Français, mais qui préservent et améliorent également leur cadre de vie.