

Schéma de COhérence T erritoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle



DOSSIER APPROUVÉ

AVRIL 2011



Sommaire

Projet d'aménagement et de développement durable

Document d'orientations générales

Rapport de présentation

Tables

Schéma de COhérence T erritoriale

de la Communauté d'agglomération de La Rochelle



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

DOSSIER APPROUVÉ – AVRIL 2011



**Schéma de Cohérence Territoriale
de la Communauté d'agglomération de La Rochelle**

**PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE**

DOSSIER APPROUVÉ
CONSEIL COMMUNAUTAIRE
28 AVRIL 2011

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE

Sommaire

Avant-propos

1. La finalité du projet : un développement raisonnable et équilibré

1.1 – Affirmer la nécessité d'une croissance maîtrisée de l'agglomération

1.2 – Promouvoir un développement durable dans un environnement préservé

1.3 – Offrir une agglomération pour tous

2. La stratégie d'action sur les trois sphères du développement durable

2.1 – L'environnement

2.2 – Le social

2.3 – L'économie

3. Des moyens pour une mise en œuvre cohérente

3.1 – Sites stratégiques

3.2 – Les outils de mise en œuvre du SCOT

Tables

Table des matières

Table des illustrations

Avant-propos

Le SCOT, un projet et un outil pour préparer l'avenir du territoire

► Le besoin d'organisation de l'espace à l'échelle du bassin de vie

La région de l'Aunis maritime a une spécificité paysagère et culturelle certaine sur la façade atlantique entre la Bretagne et l'Aquitaine, les métropoles régionales nantaise et bordelaise. Plateau bordé au nord et au sud par des zones humides d'importance européennes, les estuaires de la Charente et de la Sèvre niortaise, et prolongé à l'ouest par les îles de la mer des Pertuis, elle constitue une sorte de finistère.

En 2006, environ 430 000 habitants vivent dans un espace urbanisé formant un croissant allant de Rochefort et de l'île de Ré à Fontenay-le-Comte et Niort, en passant par Marans et Surgères. L'agglomération de La Rochelle en est le centre. Dans un espace régional qui ne dispose pas de « métropole » urbaine, elle constitue, avec l'agglomération de Poitiers, en matière de démographie et d'économie la zone la plus dynamique et attractive.

Certaines communes ont connu depuis les années 1990 une extension résidentielle très importante. Cette urbanisation banalisée au pourtour des villages risque de compromettre l'identité de cette « province ». L'aggravation du déséquilibre créé par la grande concentration de l'emploi et l'étalement de l'habitat conduit à des préjudices sociaux, à des gâchis importants d'énergie et de ressources et à une détérioration du cadre de vie. Il est indispensable de travailler à une meilleure organisation de l'espace à l'échelle de l'Aunis, de mettre en valeur une armature de pôles urbains disposant d'équipements, de services et d'emplois, et de rendre à nouveau possible une diversité sociale dans le centre de l'agglomération.

Or ce croissant urbain fait l'objet de 6 SCOT en cours d'élaboration. La Communauté d'agglomération de La Rochelle dispose depuis le 23 novembre 2001 d'un schéma directeur, élaboré sur le périmètre de 29 communes : 18 communes composant la Communauté d'agglomération et 11 communes adhérentes au syndicat mixte du Pays d'Aunis. Compte tenu de la volonté de ces 11 communes d'être intégrées dans le SCOT du Pays d'Aunis, le Préfet de Charente Maritime a réduit le 24 mai 2004 le périmètre du schéma directeur de l'agglomération de La Rochelle au périmètre de la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Dans ce contexte, l'élaboration du SCOT de La Rochelle n'a donc porté que sur 18 communes sur la soixantaine qui constituent vraisemblablement l'aire urbaine en 2006.

Conscients de cette limite, les élus de la communauté ont décidé de bâtir le SCOT en ayant constamment à l'esprit le besoin d'orientations communes aux SCOT de l'Aunis. Ainsi, un des axes majeurs est d'atténuer les déséquilibres de la répartition de l'emploi, de l'habitat et des services au sein de cet ensemble. La perspective est de faire évoluer progressivement les structures institutionnelles pour permettre cela, de créer les conditions d'un inter-SCOT et à terme d'un SCOT unique sur cette aire urbaine.

► La mise en œuvre spatiale du projet d'agglomération

La réflexion en matière d'organisation de l'espace et de préservation du paysage qui a précédé l'élaboration du schéma directeur de 2001 a constitué une première étape dans le processus qui a conduit au Projet d'agglomération adopté en juillet 2003.

Au delà du schéma directeur, le Projet d'agglomération a pris en compte l'ensemble des enjeux démographiques, économiques, sociaux et environnementaux du territoire. Compte tenu des concurrences dans l'attractivité des territoires et de la fragilité des paysages et de l'environnement, son ambition pour la douzaine d'années à venir est un développement équilibré et solidaire. Il fixe pour cela 5 orientations majeures :

- la poursuite de la dynamique de développement économique,
- l'accès à l'éducation, à la formation permanente et à la culture, et le renforcement du système rochelais d'enseignement supérieur et de recherche,
- une action publique forte et rapide dans le domaine du foncier et de l'aménagement, une intensification de la construction de logements locatifs sociaux,
- une cohésion sociale indissociable de la cohésion territoriale, induisant l'accroissement de la capacité d'insertion dans l'emploi de la main d'œuvre locale disponible et la mixité sociale dans l'habitat,
- la maîtrise de l'urbanisation et de l'environnement incluant la maîtrise de l'usage de l'automobile, la gestion durable de la mobilité et des déplacements, la préservation de l'agriculture et le maintien des coupures d'urbanisation et de la qualité de l'environnement littoral et rural.

L'élaboration du SCOT permet de traduire dans les documents d'urbanisme ces orientations du Projet d'agglomération et les évolutions fortes, en particulier en matière de marché foncier et immobilier, d'emploi et de zones d'activités, de mode de vie des habitants, que continue à connaître le territoire depuis 2003.

► L'exigence d'un SCOT élaboré avec la préoccupation constante d'un développement durable

La situation littorale, le stade atteint dans l'expansion et l'attractivité de l'agglomération, les attentes de la population exprimées au cours de la concertation, renforcent l'exigence d'un SCOT élaboré dans une ardente obligation de développement durable dans ses 3 composantes : économique, sociale et environnementale. Cette perspective rejoint celle posée par le « Grenelle de l'environnement » ainsi que la démarche d'Agenda 21 qui s'engage au niveau du territoire.

La préoccupation constante de ce SCOT est de concilier sur notre territoire développement et environnement. Ainsi la croissance en termes de population n'est pas un objectif en tant que tel : l'accroissement des capacités d'accueil au niveau de l'habitat et des zones d'activités, le renforcement du centre de l'agglomération, sont motivés par le souci de maintenir sur le territoire une diversité sociale et économique et de consolider les fondements des fonctions métropolitaines acquises au cours des années 1990.

Pour autant la volonté est de rester une agglomération de taille moyenne à l'échelle nationale. Cet attachement à la « taille humaine » de la ville, à la qualité de vie et au respect du patrimoine naturel et urbain, rend nécessaire des choix spatiaux dans le SCOT : développement urbain maîtrisé, utilisation économe des espaces affectés aux activités agricoles, protection des sites, milieux et paysages naturels...

Au moment de décider une urbanisation nouvelle, avant de donner une autorisation de bâtir, ces critères seront décisifs. L'attente sociale est dorénavant celle d'une rationalisation de l'usage des sols et d'un contrôle des prix du foncier.

La satisfaction des besoins actuels et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, d'équipements, d'infrastructures, d'activités culturelles, sportives et de loisirs doit se conjuguer avec les objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, logement, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de diminution des obligations de déplacement et d'usage de l'automobile.

Les débats avec la population qui ont eu lieu au fur et à mesure des différentes étapes de la conception du SCOT, ont joué un rôle important dans la décision prise par les élus communautaires d'engager l'élaboration d'un Agenda 21. Les engagements que la Communauté d'agglomération va prendre à cette occasion de cette démarche volontaire, en concertation avec les habitants, enrichiront ceux pris dans le document réglementaire qu'est le SCOT.

Notre ambition est donc celle d'un SCOT vivant et responsable envers les générations présentes et futures. Sa mise en œuvre fera l'objet d'un dispositif permanent de suivi ; il sera rendu compte à la population, qui a largement participé au processus d'élaboration, des avancées réalisées et des problèmes rencontrés.

1. LA FINALITE DU PROJET : UN DEVELOPPEMENT RAISONNE ET EQUILIBRE

1.1 – Affirmer la nécessité d'une croissance maîtrisée de l'agglomération

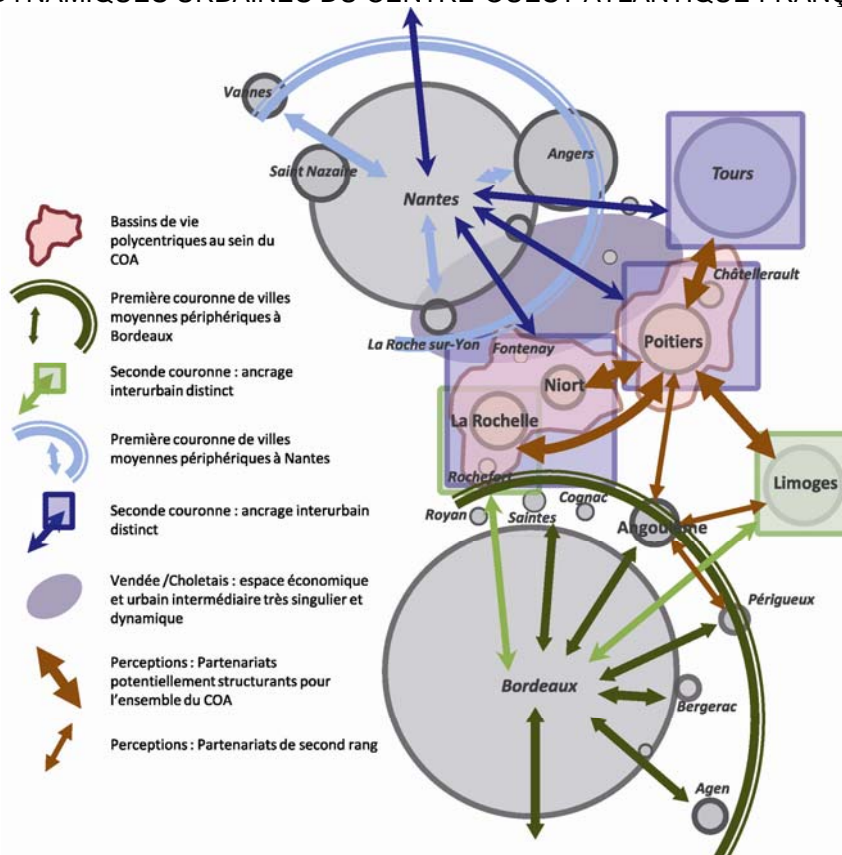
La croissance de l'agglomération est une des conditions nécessaires pour réaliser plusieurs objectifs essentiels du projet d'agglomération :

- la consolidation des fonctions métropolitaines et du niveau de services
- l'atténuation du vieillissement de la population lié au vieillissement structurel pouvant se cumuler avec un vieillissement « importé »
- la rupture avec l'évolution qui oblige les ménages d'actifs avec enfants à se loger de plus en plus loin de l'emploi et des services, le centre de l'agglomération accueillant les ménages pauvres, les ménages sans enfants et les seniors aisés

La croissance démographique n'est pas en elle-même le but poursuivi ; en tout état de cause, elle doit rester mesurée, car à côté de la création d'emplois et du niveau d'équipements et de services, la qualité de vie à proximité du littoral dans un cadre naturel et bâti préservé constitue l'autre source essentielle de l'attractivité résidentielle et économique de l'agglomération.

Dans les quinze dernières années, l'agglomération de La Rochelle a connu un important accroissement démographique et un fort développement de l'emploi. Un remarquable retournement s'est produit au milieu des années 1990, redevable au phénomène d'attirance de population vers les littoraux atlantique et méditerranéen mais aussi à la conjonction de dispositifs de développement local.

DYNAMIQUES URBAINES DU CENTRE-OUEST ATLANTIQUE FRANÇAIS



Le passé proche (crise économique et sociale des années 1970-80, avec un témoignage du vieillissement de la population dès le recensement de 1975), et l'essoufflement relatif de la vitalité démographique dans les sept dernières années, montrent que l'attractivité du territoire auprès des jeunes et des ménages d'actifs n'a rien de définitif. L'objectif des prochaines années est donc de confirmer la bonne santé économique et sociale de l'agglomération et son influence comme pôle urbain majeur du Centre-Ouest Atlantique français.

Tout en étant durablement de taille moyenne, l'aire urbaine est bien identifiée au centre de la façade atlantique entre les capitales régionales Nantes et Bordeaux ; elle bénéficie d'une attractivité nationale et s'inscrit comme une des « portes atlantiques » de l'Europe. Bien que le taux de chômage y demeure assez élevé (plus de 9%), elle affiche un dynamisme certain par rapport à nombre de ses consœurs du littoral, en ayant plusieurs traits distinctifs : le fait que s'y crée encore de l'emploi industriel, une attractivité touristique sur quasiment toute l'année, l'existence de grands ports de commerce et de plaisance et d'une université de plein exercice, un équipement sanitaire qui se conforte, un nombre significatif d'emplois dans le domaine culturel avec des équipements de premier ordre...

Le soutien au développement urbain des agglomérations de Poitiers, La Rochelle et Limoges est un enjeu majeur pour éviter la fragilisation d'un espace régional Centre-Ouest Atlantique sous-métropolarisé et pour conforter une dynamique durable pour l'ensemble de ce territoire. En effet, la structuration croissante de l'espace français autour de 7 à 12 métropoles régionales, la disparition de presque tous les dispositifs d'aménagement du territoire, induisent une problématique aiguë de pérennisation et de consolidation de ces éléments de fonctions métropolitaines rochelaises récemment mis en place, tel l'université. Ils risquent de perdre leurs créneaux d'excellence et leur attractivité, si ce n'est de disparaître, dans le contexte d'un développement régional encore plus sélectif.

La densité de l'espace urbain polycentrique La Rochelle-Rochefort-Niort-Fontenay le Comte appelle la structuration d'un espace métropolitain au sein du Centre Ouest Atlantique, avec pour « locomotive » La Rochelle. Afin de favoriser les coordinations et de mettre en valeur les synergies entre les territoires qui le composent, la mise en place de modalités de gouvernance de cet espace serait susceptible de créer une dynamique économique et urbaine singulière.

L'agglomération de La Rochelle connaît une progression importante de ses emplois métropolitains supérieurs comme de l'emploi total. Très dynamique sur les plans conjugués de l'économie et de la démographie, elle est passée, sous l'angle de l'évolution de ces emplois, du 104^{ème} rang des aires urbaines en 1982 au 56^{ème} en 2006. L'existence des fonctions métropolitaines est également indissociable des progrès effectués, encore inachevés, de la qualité de la desserte du territoire (liaison avec les réseaux de transports européens : lignes ferroviaires à grande vitesse, aéroports internationaux...).

Elle serait affaiblie si les dessertes TGV et aérienne ne progressaient pas encore. Ainsi, le SCOT prend en compte le maintien de l'aéroport de La Rochelle – Île de Ré tant que deux conditions ne sont pas réalisées pour son transfert à Rochefort – Saint-Agnant : l'étude de garanties pour un impact économique minimal du transfert et la réalisation d'infrastructures permettant de relier le pont de l'île de Ré à Saint Agnant en moins de 30 minutes.

Le renforcement des infrastructures de transports nord-sud le long du littoral (liaisons ferrées et routières Nantes-La Rochelle-Bordeaux) est indispensable aux liens interurbains souhaitables dans l'Ouest Atlantique.

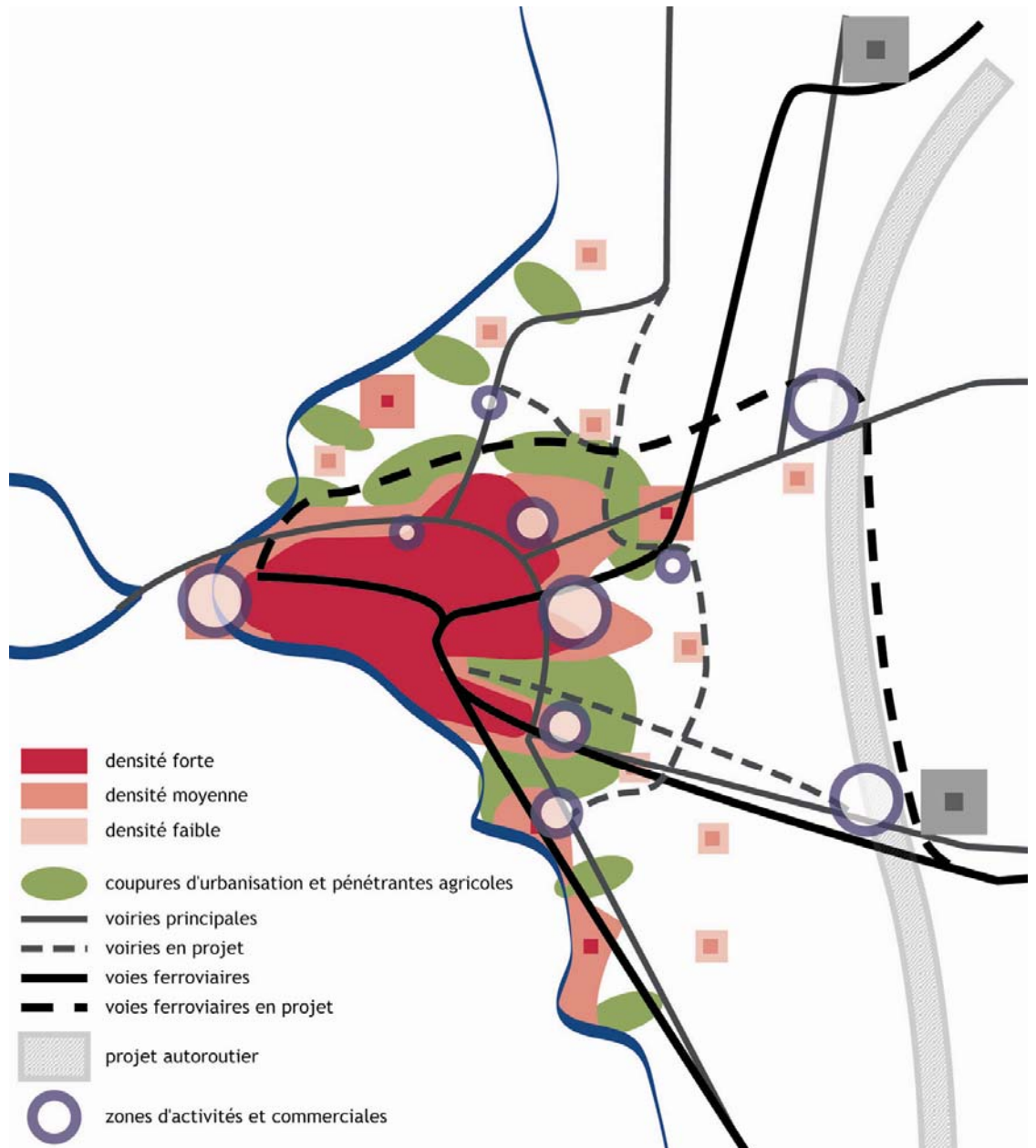
Conforter les services urbains et par là les fonctions métropolitaines supérieures, maintenir la diversité des activités économiques et un équilibre dans la répartition des tranches d'âges et des catégories socioprofessionnelles, préserver les paysages menacés de banalisation par l'étalement urbain, impose de concentrer la croissance, de renforcer le cœur de l'agglomération. C'est comme cela que l'on conservera ce qui fait l'attractivité et le charme d'une agglomération qui restera de taille moyenne.

L'urbanisation quasi-complète du sol de la ville-centre, la configuration de son tissu urbain et de sa structure par âges, pose en termes d'intensification la réponse au besoin de renforcement du cœur de l'agglomération au niveau élargi de l'« unité urbaine centrale ». Celle-ci est composée de la ville de La Rochelle et des 4 communes en urbanisation continue, qui ont (ou ont eu) une partie de leur territoire à l'intérieur de la rocade routière créée dans les années 1970 (Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré).

L'intensification de l'urbanisation doit permettre d'accueillir majoritairement les nouveaux habitants dans ces 5 communes. Plus de la moitié des nouveaux logements y seront construits, ce qui conduira à la possibilité d'une croissance de population raisonnée de l'ordre d'une dizaine de milliers (soit environ 115 000 habitants sur un total communautaire de l'ordre de 165 000). L'équilibre centre / périphérie sera ainsi pratiquement maintenu par rapport à la situation actuelle.

Au-delà de l'unité urbaine centrale, la construction de logements serait un peu plus forte à Dompierre, Nieul-sur-Mer et Angoulins-sur-Mer/Châtelailon-Plage que dans les 9 autres communes de la couronne, afin de faire émerger des pôles urbains complémentaires disposant de services et d'équipements de rayonnement intercommunal. Ces trois pôles sont susceptibles d'accueillir au total 25 000 habitants.

LE SCENARIO RETENU



4 scénarios avaient été élaborés, faisant varier la localisation et la densité des urbanisations nouvelles. En fonction des orientations adoptées en matière d'intensification et d'extension de l'urbanisation, ces scénarios auraient eu des conséquences sensiblement différentes au niveau de la consommation prévisible d'espace et de la socio-démographie attendue. Après un long processus de concertation (réunions publiques, rando-SCOT, exposition itinérante...), le conseil communautaire du 30 janvier 2009 a choisi le scénario conciliant le mieux deux objectifs : garantir la qualité du territoire gage du maintien de son attractivité envers les entreprises et les populations ; assurer dans le périmètre de la Communauté d'agglomération les conditions d'un développement ouvert à toutes les catégories de population dans leur diversité d'âge, de composition familiale et de revenu.

Le renforcement du cœur de l'agglomération suppose d'intensifier le développement urbain de la première couronne et de compléter son équipement de services. Sa desserte en transports en commun devra être structurée autour de liaisons à haut niveau de service, à la fois avec la ville-centre et, au sein de la couronne, en direction des principaux générateurs de flux, en particulier les zones d'activités de Beaulieu et Périgny. L'atténuation des nuisances et de l'effet coupure de l'actuelle rocade routière au niveau de Lagord et Périgny sera d'autant plus nécessaire.

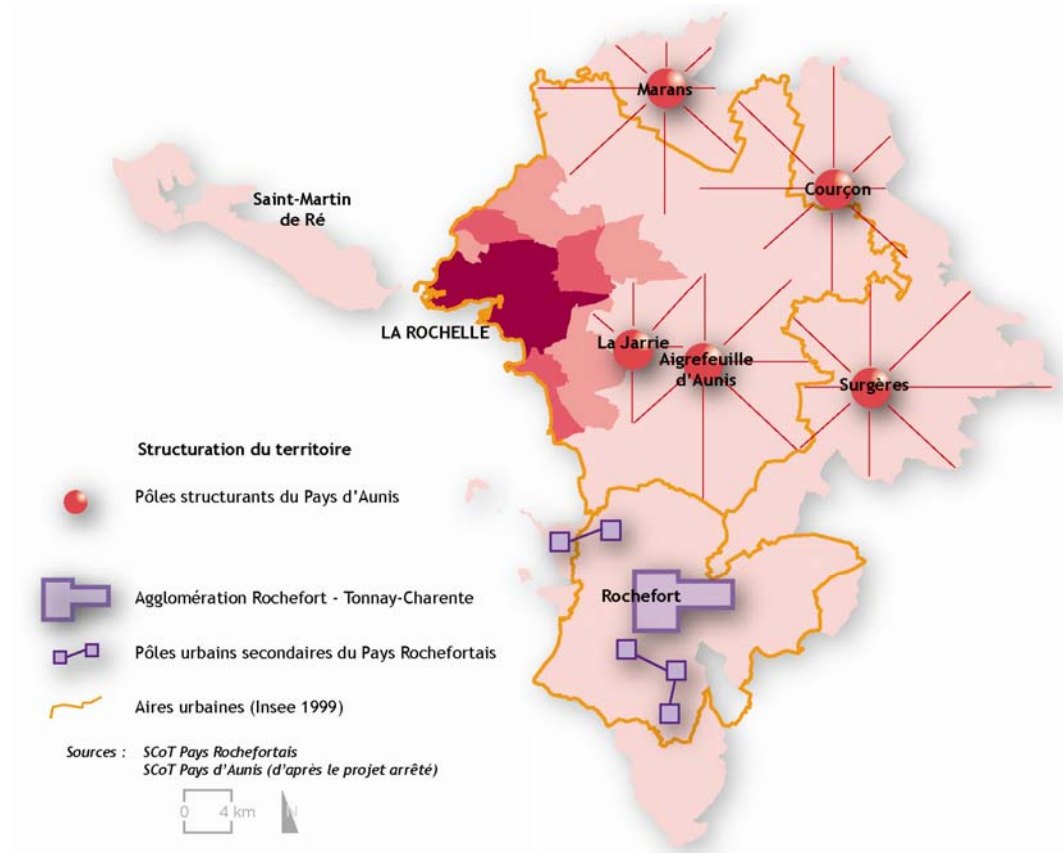
Le renforcement du cœur de l'agglomération suppose également la réalisation du projet urbain majeur qu'est le pôle d'échanges de la gare avec le réaménagement du quartier Gare/Hôpital/Parc Expo qui l'entoure, et la réhabilitation de l'espace Vieux-Port, lieu public commun des habitants de l'agglomération.

Plus largement, cela appelle une coordination plus forte des services publics et des projets dans les 5 communes qui le composent.

La nécessité d'une croissance raisonnée de la population implique, du fait de la tendance à la réduction de la taille moyenne des ménages, des rythmes de construction de logements et de création d'emplois comparables à ceux connus entre 1990 et 2002, supérieurs donc à ceux de la période 2003 – 2007.

La conciliation de cette dynamique de développement avec la préservation du cadre de vie et de l'environnement et celle des identités communales est d'autant plus délicate à réaliser que la question ne se pose pas seulement pour le territoire de l'agglomération, mais au niveau de tout l'Aunis. Pour cela, il est indispensable d'organiser l'armature urbaine du nord du département, avec le renforcement des villes de Rochefort, Marans, Aigrefeuille et Surgères.

ARMATURE URBAINE DE L'AUNIS



1.2 – Promouvoir un développement durable dans un environnement préservé

Vaste plateau mollement vallonné, peu boisé et généralement lumineux, le paysage agricole de l'Aunis maritime est devenu un véritable openfield céréalier où l'habitat est groupé dans des villes, bourgs ou hameaux. Bien qu'en situation d'amphithéâtre ouvert vers la mer d'Antioche, les vues sur l'océan y sont peu nombreuses, sauf dans la partie nord. Cet espace comporte des anfractuosités humides, mais son originalité principale tient dans ses bordures : grands marais rochefortais et poitevin, alternance de pointes et baies du littoral.

Le paysage a évolué considérablement sous l'impact des lotissements qui ont gommé la spécificité de chaque bourg. Cependant les structures fondamentales sont demeurées, la perte d'identité étant surtout marquée le long des axes routiers, en particulier au niveau des entrées de ville. Si l'irréversible n'a pas encore été commis (dans le passé la consommation d'espace par habitant nouveau a été moindre que dans beaucoup d'autres territoires), il est temps à l'avenir de ne plus considérer les espaces agricoles comme le réservoir de l'étalement urbain.

Protéger et mettre en valeur l'environnement naturel et le patrimoine bâti est une obligation et un besoin pour aujourd'hui et pour demain ; c'est le postulat de base de tout aménagement. Il s'agit bien sûr des espaces naturels remarquables, des coupures d'urbanisation, des espaces qui les relient, du grand et du petit patrimoine bâti, des équilibres écologiques et économiques de la façade littorale. Mais au-delà, plus qu'ailleurs en raison de la modestie du relief, il est nécessaire de préserver les espaces ouverts.

A côté de la préservation du littoral et des zones humides, les grandes demandes relatives au paysage émises par les élus et la population au cours de la concertation portent d'abord sur la volonté de conserver l'échelle des bourgs et d'éviter qu'ils se relient les uns aux autres, de garder les coupures vertes marquant les « doigts de gants » que forment les axes routiers. Le choix de limiter fortement la consommation des espaces agricoles prend en compte et dépasse l'enjeu de la préservation de l'activité économique qui y est liée.

Associer les agriculteurs au devenir de la ville, favoriser les cultures biologiques, non nuisantes, à proximité de l'habitat et le rétablissement d'une trame verte de haies, est une exigence pour pérenniser à la fois la valeur ajoutée économique directe et induite de l'agriculture et une composante de l'identité du territoire. La forte interpénétration de la ville et des champs constitue une valeur paysagère de premier ordre.

La pénétration de la nature dans la ville constitue l'autre grande priorité paysagère. Le val de la Moulinette bordé au sud par l'agriculture, de Périgny au bassin des chasses via la zone des Cottes-Mailles, est le meilleur exemple d'espace non urbanisé pénétrant jusqu'au cœur de l'agglomération, partie intégrante de l'écosystème urbain. Le marais de Tasdon ne doit pas être menacé par l'urbanisation des terres agricoles situées en amont ; l'exploitation de ces terres doit être particulièrement soucieuse de la qualité des eaux de ruissellement, en particulier dans la zone des Cottes-Mailles comme c'est déjà le cas dans la zone de Varaize. Une réflexion approfondie sur le fonctionnement du val, en particulier pour la continuité biologique et piétonne, sera conduite.

Aux abords du littoral, une grande attention sera portée à ce que « le ménagement » prenne le pas sur « l'aménagement », sans interdire celui-ci. Le littoral nord, de La Rochelle à Esnandes, est préservé grâce à une urbanisation en position rétro-littoral ; sa valorisation sera poursuivie. Dans le littoral sud, de La Rochelle à Angoulins-sur-Mer/Châtelailon-Plage, les coupures d'urbanisation qui subsistent devront faire l'objet de protections fortes, dans l'objectif d'éviter un phénomène de « conurbation » vers

Rochefort via Fouras. De même la protection de l'ensemble de zones humides rétro-littorales liées au marais Nord de Rochefort sera renforcée.

Les événements climatiques des 27 décembre 1999 et 28 février 2010, d'une ampleur conséquente, imposent de prendre en compte le risque de submersion sur le littoral de l'agglomération rochelaise.

La qualité des eaux de la baie nécessite une vigilance constante en raison de la multiplicité des activités et des risques d'altération des masses d'eau dans une configuration du littoral assez fermée qui ne favorise pas le renouvellement. Cette exigence est encore renforcée par la démarche concernant l'aire marine protégée. Le SCOT fait sienne la stratégie du SDAGE Loire-Bretagne 2010-2015 approuvé le 18 novembre 2009 pour stopper la détérioration des eaux et retrouver le bon état des eaux souterraines, superficielles, côtières. Cela impose la mobilisation de multiples acteurs et la mise en cohérence des actions.

La maîtrise de l'urbanisation ne peut que se conjuguer avec la mise à l'ordre du jour d'une autre manière d'habiter, la promotion d'un type d'habitat économe en énergie et permettant de freiner la banalisation du paysage urbain et le mitage du paysage rural. Elle crée de meilleures conditions pour l'usage de modes de transports alternatifs à l'automobile. Fiers de la culture de qualité de vie de l'agglomération, qui est son image et son atout d'attraction, les habitants sont prêts à des évolutions, à des changements dans leur mode de vie.

La démarche de développement durable exprimée pour le SCOT ne se résume pas aux questions environnementales, à la modification de la relation de l'homme à la nature. Préserver la qualité des lieux pour tous, maîtriser la croissance vis-à-vis de l'environnement et de la question énergétique, est indissociable du souci de veiller aux équilibres économiques et sociaux.

1.3 – Offrir une agglomération pour tous

- *Permettre une égalité d'accès au logement pour tous :*

Au phénomène de diminution de la taille des ménages, –lié en particulier aux femmes vivant seules et au vieillissement, conduisant à un accroissement du nombre de ménages, correspond un besoin croissant en logements. L'agglomération de La Rochelle devra, pour augmenter sa population de façon suffisante pour maintenir l'équilibre démographique, augmenter plus que proportionnellement son parc de logements pour les différentes catégories de population, en accession et en locatif, en tenant compte des besoins des personnes âgées et à mobilité réduite. Ceci, ajouté à l'importante demande insatisfaite en attente auprès des bailleurs sociaux, fait que la question du logement est cruciale pour l'agglomération.

La croissance forte connue depuis le milieu des années 1990 a provoqué des déséquilibres sociaux et spatiaux, comme en témoigne l'accroissement des phénomènes d'inégalités ; le SCOT doit permettre d'infléchir la tendance qui conduit à ce que les nouveaux habitants de condition sociale modeste soient exclus des communes littorales. La pression foncière forte face à une disponibilité faible a provoqué une des augmentations des coûts foncier et immobilier les plus importantes du territoire national (les prix ont augmenté de plus de 50% entre 2004 et 2006). Cette situation a des répercussions multiples, y compris sous l'angle d'inégalités écologiques ; le littoral doit être un bien commun pour tous les habitants. Ainsi l'une des finalités principales d'un SCOT responsable, s'appuyant sur le bilan de ces 15 dernières années, est de participer à l'objectif d'une meilleure régulation du marché en créant les conditions de l'anticipation des politiques publiques en matière de foncier et d'aménagement.

Pour répondre aux besoins en renforçant la solidarité et la cohésion sociale, la Communauté d'agglomération affiche des objectifs ambitieux de construction de logements, à la fois sur le plan quantitatif, de l'équilibre social de l'habitat et de la diversification de l'offre. Il s'agit à la fois de traiter les besoins prioritaires et spécifiques à travers le logement social et de proposer des logements plus nombreux, plus variés, en particulier en offrant des logements « intermédiaires » accessibles aux ménages actifs, traditionnellement attirés par la maison individuelle. Ces objectifs ont été pour l'essentiel retenus dans le Programme Local de l'Habitat 2008 – 2013.

L'ambition est de donner aux jeunes qui souhaitent rester sur le territoire, aux ménages qui travaillent le plus souvent dans le rectangle La Pallice/Chef de Baie – Périgny/Aytré, la possibilité d'habiter dans le cœur de l'agglomération, d'avoir un autre choix que celui des communes éloignées de 30 kilomètres. L'offre urbaine de proximité est particulièrement déterminante pour les ménages avec enfants dont les revenus sont modestes.

L'ambition est également de faciliter le parcours résidentiel des personnes âgées. Les quartiers pavillonnaires périurbains, construits par vague depuis la fin des années 1970, connaissent un vieillissement massif ; une attention particulière devra être portée aux problèmes sociaux que cela induit, en particulier pour que le maintien à domicile ne devienne pas un « enfermement à l'intérieur » du domicile. L'ampleur de ce phénomène nécessitera de se confronter à une problématique complexe de renouvellement urbain.

- *Des emplois pour tous : continuer à attirer les emplois et les actifs*

Grâce à un système productif diversifié, l'agglomération de La Rochelle connaît depuis le milieu des années 1990 un net développement de l'emploi. Depuis 2003, l'emploi de l'économie résidentielle marchande (services à la personne, commerce, hôtellerie-restauration...) progresse plus vite que celui de la sphère productive (industrie, pour partie services aux entreprises...). Cependant entre 2005 et 2007, à l'inverse de la tendance nationale, l'emploi du secteur industriel a encore légèrement progressé.

Trois objectifs principaux sont identifiés :

- continuer à attirer les emplois et les actifs grâce au dynamisme du dispositif d'accueil des entreprises, au renforcement de l'image de l'agglomération, à l'amélioration continue de l'environnement des zones d'activités existantes et à l'animation d'une culture d'innovation
- répondre aux besoins d'accueil d'entreprises nouvelles et de desserrement de celles qui sont déjà présentes sur le territoire, en accroissant et en organisant l'offre foncière nécessaire pour reconstituer un stock aujourd'hui épuisé, avec un souci d'économie de l'espace et de préservation de la qualité des paysages
- aller vers un meilleur équilibre dans la localisation de l'emploi, en rapprochant les activités du bassin d'habitat, au sein du périmètre de la communauté et en liaison avec les communautés de communes de l'Aunis.

La Communauté d'agglomération se refuse à voir le développement de l'agglomération au travers le seul prisme des flux de revenus provenant des touristes, des retraités et des actifs résidentialisés qu'elle attire. Le soutien d'un développement économique qui maintienne une économie productive à côté de l'essor de l'économie résidentielle sera priorisé, en poursuivant la diversification des filières afin de créer des emplois de tous niveaux de qualification et d'éviter une évolution vers une « mono activité » autour du tourisme et du nautisme. L'ambition est de freiner la généralisation de l'emploi précaire et/ou à temps partiel et de permettre à ceux qui ont le moins de chances d'insertion

professionnelle de se former dans des filières et équipements modernisés et trouver un débouché dans des entreprises de main d'œuvre. En ce sens, la réalisation d'un nouveau Centre de Formation des Apprentis de la Chambre des Métiers répondra à l'objectif de développement de la qualité des formations.

- *Un réseau de transports plus performant : des mobilités pour tous*

Rendre possible le développement d'un système de transports en commun plus performant est un enjeu majeur pour l'agglomération, qui conditionne les choix effectués pour l'urbanisation. Il s'agit de renforcer de manière conséquente une réelle alternative à la congestion automobile sur un réseau de voirie qui évoluera peu en matière d'infrastructures nouvelles, et dont l'usage pour les modes alternatifs sera priorisé.

La première priorité porte sur les trajets domicile – travail, avec des réseaux bus desservant en particulier le pôle d'échanges de la gare de La Rochelle-ville, la mairie de La Rochelle, l'hôpital, l'université et les zones d'activités. L'amélioration de la coordination entre la deuxième couronne et l'unité urbaine centrale devra être poursuivie et étendue à une desserte renforcée de l'Aunis. Les parkings relais, les liaisons douces, cyclables et piétonnes vers les arrêts de transports en commun devront être multipliées. L'étoile ferrée de La Rochelle est constituée d'infrastructures de grande capacité si leur équipement est modernisé et de nouvelles gares créées ou réouvertes. Le pari sur l'avenir de sa mise en valeur, avec l'organisation de dessertes périurbaines vers Marans/Fontenay-le-Comte et vers Aigrefeuille/Surgères/Niort, à l'instar du succès rencontré par le service mis en place vers Rochefort, est retenu pour structurer l'urbanisation de l'agglomération et de l'Aunis.

Le réseau de voiries sera hiérarchisé pour conserver la performance des différents trafics et faciliter les intermodalités et le covoiturage. La circulation sur l'actuelle rocade sera apaisée afin de réduire la nuisance sonore et d'améliorer la fluidité. Sa perméabilité sera accrue, avec la création de nouvelles possibilités d'échanges et de passage de la biodiversité.

Afin d'éviter le passage obligé par la rocade pour les liaisons nord-sud au sein de l'agglomération, l'ensemble de voies départementales reliant les communes de deuxième couronne sera optimisé. L'objectif unique de la création de sections nouvelles est de favoriser le maillage entre ces communes, à l'exclusion du transit nord-sud. Cette voie départementale marquera un point de rupture de charges vers les transports urbains pouvant faire l'objet de parkings relais.

Elle sera rapidement saturée si l'autoroute A 831 Fontenay-le-Comte / Rochefort, déclarée d'utilité publique, n'était pas réalisée. Cette autoroute est indispensable pour désenclaver l'agglomération vers Nantes, pour soulager le trafic, le plus intense de la région Poitou-Charentes (+29% entre 2001 et 2007), sur la rocade et la 2x2 voies littorale, comme pour le développement économique portuaire et touristique.

La généralisation de la possibilité d'accès aux télécommunications à très haut débit, facteur de l'urbanisme et de l'économie de plus en plus structurant, sera également un souci constant. Le risque est qu'il soit un facteur d'aggravation des inégalités sociales, de renforcement de l'individualisme et de l'éparpillement urbain. L'objectif est de permettre à tout habitant d'accéder à l'internet à haut débit, pour le développement de services en ligne et la démocratisation de la culture et le partage des savoirs.

2. LA STRATEGIE D'ACTION SUR LES TROIS SPHERES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

2.1 – L'environnement

La mise en œuvre spatiale de la volonté de développement équilibré et maîtrisé portée par le projet d'agglomération passe d'abord par la sauvegarde du capital environnemental. Le SCOT prend donc comme déterminant, comme socle, l'armature des espaces naturels et agricoles. Pour cela il prévoit que la consommation d'espace agricole dans le but d'une urbanisation pour l'habitat et les activités économiques très sera limitée, dans les 10 ans jusqu'en 2020.

L'intensification du tissu urbain constitué est le corollaire nécessaire de la volonté de protection des paysages. En ce sens, trois démarches, qui se croisent, seront poursuivies :

- Au moins la moitié des logements nouvellement construits devront être localisés dans les 5 communes du centre de l'agglomération, zone la plus apte à la densité urbaine et à la réponse aux besoins des ménages locataires des logements sociaux ; outre le moindre impact paysager, c'est également le moyen de conforter le niveau de services et de fonctions et de conserver un équilibre démographique entre le centre et la couronne.
- Dans l'unité urbaine centrale, un tiers au maximum, dans le reste de la communauté deux tiers au maximum, des logements construits le seront dans les extensions d'urbanisation, où une densification adaptée sera recherchée. Ainsi, particulièrement dans le centre de l'agglomération, les logements nouveaux se localiseront dans le tissu urbain constitué, dans ses espaces non urbanisés (« dents creuses ») ou dans le cadre du renouvellement urbain. Ces proportions sont des moyennes calculées au niveau de la Communauté. Au niveau des Plans Locaux d'Urbanisme, elles feront l'objet de modulations en fonction des formes d'urbanisation existantes et de la situation plus ou moins périphérique de la commune.
- Densifier l'habitat a pour corollaire de porter une grande attention à la qualité et à la proximité d'espaces publics. De même que le SCOT considère que les urbanisations nouvelles doivent être desservies par les transports en commun, il a pour ambition que toute opération nouvelle importante comporte une surface d'espace vert de respiration, vert ou récréatif.

- *La protection des espaces naturels*

Situé entre deux zones humides majeures, le marais poitevin et le marais rochefortais, l'intérêt écologique des zones humides, du littoral et de l'espace marin rochelais est reconnu aux niveaux national et européen par son appartenance au réseau Natura 2000. Au-delà de la protection réglementaire des secteurs d'intérêt écologique majeur, notamment les 2 160 ha de zones humides de marais, le SCOT protège plus largement les espaces qui produisent de la biodiversité ordinaire et sont source d'aménités pour les habitants. Au-delà, la restauration de certaines zones pourrait être entreprise, comme par exemple sur une partie importante de l'ancien terrain militaire d'Angoulins. Il serait également souhaitable de remettre en prairie, ou au moins de diversifier l'exploitation de quelques grandes parcelles, à des fins de circuits courts.

- *L'alternance ville – campagne et la circulation de la biodiversité*

La préservation des continuités agricoles et naturelles et des coupures d'urbanisation, l'alternance ville / campagne, est un des objectifs centraux du SCOT. Cet objectif sera atteint :

- par la protection renforcée des « cœurs de nature », secteurs présentant un intérêt écologique majeur ou un paysage remarquable,
- par la garantie d'un fonctionnement en réseau du système écologique : les « liaisons de biodiversité » à préserver, à conforter.

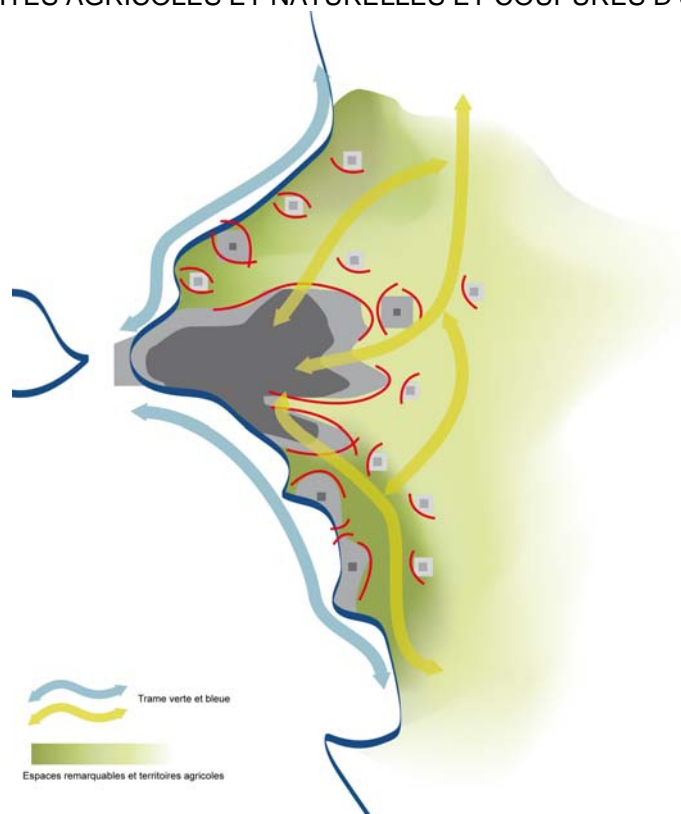
Les impacts sont multiples :

- sur le plan physique : régulation des crues, épuration et stockage des eaux pluviales, gestion de la ressource en eau potable
- sur le plan sanitaire : qualité de l'eau et qualité de l'air
- sur le plan sociétal : ressourcement des habitants au contact de la nature –même et surtout ordinaire et proche-, enrichissement de la faune et de la flore

Des précautions particulières sont prises pour les liaisons de biodiversité les plus structurantes : le ruisseau du Lafond de Puilboreau à la mer via le parc Charruyer ; le val de la Moulinette de Périgny/Varaize aux bassins des chasses ; le canal de Marans qui relie le Vieux port à la Sèvre niortaise dans le Marais poitevin ; l'ensemble de zones humides ou boisées qui longe l'urbanisation littorale de Salles-sur-Mer/Saint-Vivien à Aytré/La Jarne.

Cette trame verte et bleue est identifiée sur le schéma ci-joint où sont portés les espaces écologiques et patrimoniaux majeurs, les principes de continuité agricole ou naturelle et de fronts d'urbanisation à respecter.

CONTINUITES AGRICOLES ET NATURELLES ET COUPURES D'URBANISATION



- *La mise en valeur d'un littoral convoité et fragile*

Les flux migratoires continus en provenance du reste du pays, combinés au développement des loisirs et du temps libre font de la position littorale du territoire un levier d'attraction formidable. Cet espace littoral est le lieu de conflits d'usages nombreux et complexes. Il s'agit de trouver le « bon » point d'équilibre entre développement, aménagement et protection, de protéger et de mettre en valeur le littoral, d'organiser un aménagement sur l'ensemble de son linéaire respectueux des sites tout en valorisant l'atout et ses aménités. Ce point d'équilibre diffère au long des trois séquences du nord au sud : au nord (pertuis breton), la nature beaucoup plus que la ville et l'urbanisation ; au sud (pertuis d'Antioche), la nature mais aussi les loisirs et la ville plutôt balnéaire ; au centre la ville, les activités, plus que la nature.

Ce qui pourrait apparaître comme une contrainte au développement urbain et économique doit être considéré comme autant de leviers de valorisation et d'atouts d'aménagement. Le SCOT entend définir et préciser les modalités de conciliation entre le développement des activités humaines (ports de commerce, de plaisance et de pêche, tourisme et loisirs, conchyliculture et autres cultures marines) et d'une part la préservation/valorisation de la faune, de la flore et des paysages et, d'autre part, la prévention des risques d'inondation et de submersion. L'urbanisation croissante du Pays d'Aunis et les conditions plus restrictives de l'aménagement du littoral font que celui-ci est devenu le bien commun, le lieu d'aménités, de tout l'Aunis.

- *Le lien urbanisation – déplacements*

Une « ville-pays » s'est largement constituée sur la base du développement des réseaux routiers suscitant l'addition de lotissements et de zones commerciales et d'activités. Ce mouvement d'éloignement du centre a provoqué une forte augmentation de la dépendance automobile et de la contrainte sociale qu'elle implique pour le budget des familles et celui des collectivités. Le ralentissement de ce phénomène d'étalement urbain pourra être atteint en densifiant l'habitat et les activités à proximité des transports collectifs, des dessertes ferroviaires existantes et potentielles et du réseau des artères principales. L'organisation d'un territoire moins consommateur d'énergies fossiles est un enjeu majeur dans la lutte contre le changement climatique.

Il est préconisé de suivre un principe directeur : ne plus développer l'urbanisation en extension que si une desserte en transports en commun existe ou peut être facilement créée, accompagnée d'un aménagement de l'espace favorisant l'usage des modes doux pour rejoindre le réseau.

- *L'efficacité énergétique*

Dans l'objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre et afin de promouvoir l'efficacité énergétique, le SCOT incite à la prise en considération de la dimension énergétique dans l'ensemble des choix d'aménagement. Il contribue ainsi à renforcer une politique énergétique locale qui fera l'objet d'un volet « plan climat-énergie territorial » dans le cadre de l'élaboration de l'Agenda 21.

Le SCOT promeut l'intégration d'objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments dans le cadre du PLH et des PLU. Il demande que soient encore renforcées dans le PDU les mesures permettant le développement d'une offre de transport alternative à l'automobile (éco-mobilité).

Sous l'angle des énergies renouvelables, le territoire de l'agglomération dispose d'un potentiel important dans l'énergie solaire thermique et photovoltaïque et dans la géothermie ; la mise en place d'objectifs et d'un plan d'actions est nécessaire. Le schéma local éolien dont s'est dotée l'agglomération peut être révisé. L'exploitation de la

filrière de l'énergie marine, encore peu développée en France, devrait faire l'objet d'investigations pour savoir si des applications sont possibles sur le territoire. Pour une généralisation des usages, il est opportun de renforcer une filière économique dédiée au développement des énergies renouvelables, en particulier solaire.

2.2 – Le social

Solidarité et qualité de vie sont deux mots-clés du projet d'agglomération. Le SCOT met donc l'humain, -l'habitant, ses pratiques- au cœur des choix pour organiser la ville où nous vivrons ensemble demain. Le transport est l'élément organisateur de l'espace, tout comme la mobilité est un facteur essentiel de cohésion sociale.

- *La ville des proximités*

En matière de mobilité, il s'agit de donner une vraie priorité aux modes « doux » ainsi qu'aux modes de déplacements collectifs, en particulier dans le cadre des trajets domicile-travail. L'accessibilité aux modes de transports publics doit être favorisée par un maillage de liaisons douces (piéton, cycle...).

Il est également rappelé que le SCOT demande de subordonner les urbanisations nouvelles en extension à la proximité d'une offre de transports collectifs.

Aujourd'hui les pratiques de déplacements dans l'agglomération sont particulièrement marquées par la domination de l'automobile. Les trois-quarts de la population active utilisent l'automobile, à peine 7% le réseau bus.

Le SCOT relève le pari du développement du mode ferroviaire, pour les voyageurs comme pour les marchandises. Le pôle d'échanges multimodal de la gare sera de plus en plus le centre de l'aire urbaine. Il est le nœud d'un réseau ferré en étoile, vers Marans et la Vendée, vers Surgères et Niort (Niort sera bientôt située à environ une demie heure avec l'accroissement de la vitesse à 220 km/h), vers Rochefort et Saintes, composée de doubles voies potentiellement de grande capacité. Renforcer l'urbanisation à proximité de ces voies permettra de mettre en valeur les infrastructures ferroviaires par des dessertes cadencées, avec l'ouverture de haltes ou gares au niveau des petites villes (telle Dompierre-sur-Mer) ou des grandes zones d'activités de Périgny et Sainte-Soulle.

La mise en place progressive de dessertes ferroviaires cadencées au sein de l'Aunis complètera un dispositif de liaisons bus cadencées au sein de l'aire urbaine, dont la mise en place est en tout état de cause indispensable. Les logiques de chacune des autorités organisatrices concernées (Région, Département, Communauté) devront se coordonner afin de concourir à cette structuration d'un système de transports autour des axes routiers majeurs et des gares. Le Syndicat Mixte de Mobilité Durable organisant une communauté tarifaire peut être un acteur majeur de cette coordination.

L'intensification de la desserte cadencée entre La Rochelle et Rochefort, son extension vers Marans, supposent la modernisation de la voie ferrée entre La Roche-sur-Yon et Bordeaux. Par ailleurs, l'usage pour les voyageurs de la section urbaine de la voie ferrée entre la gare de La Rochelle-ville et La Pallice doit se conjuguer avec le développement du transport par fer des marchandises traitées par le port de commerce.

La programmation de la réalisation d'une voie ferrée de contournement nord de l'agglomération entre La Pallice et Sainte-Soulle conditionne le développement du Grand port maritime, le maintien de ses trafics actuels et la possibilité de les accroître, donc la réalisation de nouvelles infrastructures portuaires. Son insertion dans le paysage et le cadre de vie devra faire l'objet d'une attention particulière.

AXES STRUCTURANTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS



Le schéma ci-contre définit un réseau-armature d'axes prioritaires performants (ferroviaire, sites propres bus dans la zone agglomérée centrale, aménagements rendant prioritaires les bus) pour les transports en commun, permettant un maillage du territoire. Les modes doux organiseront les rabattements sur ce réseau hiérarchisé.

Afin de limiter l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile/travail, tout en veillant à ce que la voiture complète l'offre de déplacements permettant d'accéder au moteur économique qu'est le commerce, le SCOT définit une politique durable de stationnement : limiter les possibilités de stationnement, en particulier réduire le stationnement des actifs sur le lieu de travail, lorsqu'une offre de déplacement alternative à la voiture existe ; favoriser le stationnement des cycles sur le lieu de travail ; favoriser la réalisation de parcs de rabattement à proximité des lieux d'échanges et aux franges de l'unité urbaine centrale.

Le mode de développement poursuivi est fondé sur l'accessibilité et le rapprochement de l'offre de services. Cette proximité sera recherchée à toutes les échelles du territoire :

- des pôles structurants confortés et desservis par des transports en commun efficaces, avec des équipements commerciaux, culturels, sportifs,... de rayonnement régional
- des pôles intercommunaux plus développés, organisant les échanges à courtes distances ; il est nécessaire d'aller vers une meilleure répartition au profit de la couronne de l'agglomération, de progresser vers une organisation au niveau intercommunal et infra communautaire des équipements et services publics (en particulier dans les domaines sociaux, culturels et sportifs), services privés et commerces dans des pôles urbains secondaires
- le maintien et le développement de l'offre de voisinage à l'échelle communale ou du quartier, qui constitue un facteur déterminant de qualité de la vie quotidienne et de la réduction des déplacements automobiles

La recherche de la proximité porte également sur une offre partagée de loisirs. L'agglomération dispose de nombreux atouts naturels et historiques : des lieux publics porteurs de convivialité, une situation littorale, la douceur de ses paysages et de son climat, la beauté de son architecture et son identité maritime, forgée par des siècles d'échanges. L'accès à ces atouts concerne autant les habitants résidents que la fréquentation touristique. C'est en ce sens que sont élaborés des projets comme la mise en valeur de l'espace Vieux-Port de La Rochelle ou la structuration du pôle de loisirs et de tourisme de La Jarne. Le développement d'une large offre de voisinage se poursuivra, de l'aménagement valorisant le canal de Marans, des chemins et pistes cyclables le long de tout le littoral, aux multiples sentiers de découverte du petit patrimoine des communes. Il s'inscrira dans une démarche de découverte de la biodiversité et d'éducation à l'environnement.

- *Le logement, question cruciale*

Le logement est un élément essentiel de cohésion sociale et un outil d'aménagement de l'espace. La question du logement porte à la fois sur une importante demande insatisfaite dans l'agglomération et sur le risque que le développement se trouve freiné par une offre de logements insuffisante au regard de l'attractivité économique et résidentielle. Par ailleurs l'équilibre social de l'habitat s'est dégradé au cours des quarante dernières années. Le nouveau Programme Local de l'Habitat a l'objectif d'une production nouvelle importante, diversifiée et répartie géographiquement pour répondre aux besoins de toutes les composantes de la société et pour permettre à chaque commune de maintenir à terme, voire d'améliorer, son équilibre social.

Le SCOT vise à rendre possible le logement dans l'agglomération à ceux qui le souhaitent. Il doit faire vivre les objectifs de construction fixés dès l'adoption du PLH et faciliter les parcours résidentiels, en renforçant l'unité urbaine centrale et en faisant émerger des pôles urbains périphériques. Il prend comme hypothèse que ces objectifs de construction adoptés pour 6 ans seront reconduits avec un contenu semblable pour une période équivalente. Le rattrapage de la satisfaction des besoins du début de période fera progressivement place, à l'approche de 2020, à la constitution d'un stock d'offre donnant une meilleure possibilité de choix.

Le but est d'atténuer, si ce n'est éviter, les migrations contraintes vers les zones périurbaines lointaines, en particulier pour les ménages jeunes ou modestes, le confinement des populations exclues du développement économique dans certains quartiers, et, pour des raisons opposées, la tendance à « l'entre-soi » en particulier des populations les plus favorisées.

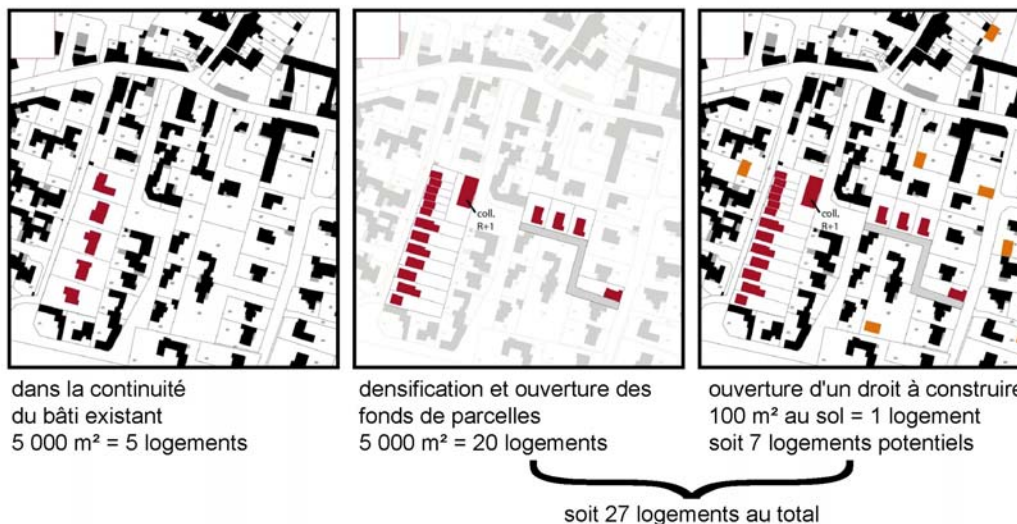
Le SCOT et le PLH veulent donc promouvoir une diversité de l'habitat pour favoriser le « vivre ensemble » :

- aider la construction de logements locatifs sociaux,
- encourager l'accès à la propriété et le locatif à loyer intermédiaire
- faire évoluer la typologie de l'habitat afin de favoriser l'accueil de ménages jeunes et à revenus modestes et le maintien à domicile des personnes âgées.

Encourager une autre manière d'habiter et faciliter les parcours résidentiels

Jusqu'à une date récente, les jeunes ménages lorsqu'ils voulaient accéder à la propriété le faisaient sous la forme quasi-exclusive du pavillon en lotissement sur un territoire périurbain. Même si le pavillonnaire possède un certain nombre de qualités, cet habitat ne répond pas à toute la diversité des besoins. En fait ce qui est avant tout recherché par les jeunes ou par les personnes âgées, c'est un logement de qualité, proche des services et des équipements qu'offre la ville, et dans un environnement agréable, proche de la nature. Cela implique une évolution des politiques d'habitat, un renouvellement des recherches, une conjugaison du développement urbain et du renforcement de la biodiversité pour répondre aux attentes actuelles et futures.

Principe d'urbanisation des dents creuses



Une des priorités est d'accompagner le vieillissement de la population, en favorisant une adaptation des logements, un accroissement et une diversification des modes d'hébergements, spécifiques ou en équipements spécialisés, et un développement des services à la personne dont il faudra assurer la solvabilité. La diversification de l'offre de modes d'habitat pour les personnes âgées portera non seulement sur les EHPA et EHPAD mais aussi les logements étudiés pour permettre une prolongation de l'autonomie. Une attention particulière devra être portée à ce que cette offre soit localisée au cœur des centres des villes et bourgs. Les TIC peuvent jouer un rôle de premier plan pour faciliter le maintien à domicile des personnes âgées.

2.3 – L'économie

L'enjeu majeur d'un territoire comme l'agglomération rochelaise, qui n'a pas la « masse critique » des métropoles régionales où tendent à se concentrer activités et emplois, consiste à bâtir la performance économique sur la qualité.

Sur 63 000 emplois fin 2007 dans l'agglomération, les secteurs dynamiques sont l'industrie et les domaines classables dans « l'économie résidentielle ». 80% de ces emplois sont localisés dans un rectangle Chef de Baie/La Pallice – Périgny/Aytré, concentration exceptionnelle par rapport à la plupart des agglomérations.

- *Une consommation d'espace optimisée et une qualité environnementale renforcée*

Le maintien de l'emploi dans l'unité urbaine centrale suppose d'accentuer l'effort pour optimiser l'utilisation de l'espace pour l'économie, en organisant une typologie plus marquée de l'offre d'accueil des entreprises (artisanat, PME ; industrie ; tertiaire), en réinvestissant les friches, en revalorisant la qualité environnementale et en installant des services dans les zones actuelles.

L'agglomération présente une croissance nette de la consommation d'espaces par les activités économiques : de 7 ha par an en moyenne entre 1999 et 2004, le nombre d'hectares vendus s'est situé entre 9 et 17 de 2004 à 2007. La rationalisation maximale des modes d'occupation des zones d'activités doit être poursuivie, conjuguée à l'indispensable exigence de qualité environnementale et paysagère. Le SCOT préconise la promotion, sur les zones de la Communauté d'agglomération, des activités économes en consommation d'espace, dans le cadre du développement d'une démarche coordonnée avec les communautés de l'Aunis.

- *De nouvelles zones d'activités en deuxième couronne*

La disponibilité foncière étant plus tendue que dans la plupart des agglomérations de taille comparable, il est impératif de reconstituer des réserves foncières pour l'accueil des entreprises en créant des zones d'activités dans la deuxième couronne afin d'améliorer le taux d'emploi de la périphérie. Outre une zone de taille importante à Sainte-Soulle à aménager dès le début de la mise en œuvre du SCOT, pouvant répondre aux besoins des entreprises industrielles endogènes et au captage des projets exogènes recherchant une implantation dans l'ouest français, un rééquilibrage sera amorcé avec au nord une nouvelle zone à L'Aubreçay et une autre au sud à L'Aubépin. L'importante surface aménagée dans cet ensemble de zones doit permettre, en 2020, de disposer d'un stock foncier substantiel.

Par ailleurs, les zones d'activités prévues par le SCOT seront complétées par le développement de zones artisanales insérées dans le maillage urbain.

Au-delà de la deuxième couronne, il est envisagé de travailler à la perspective de zones intercommunautaires en Aunis dans le cadre de conventions de partenariat pour leur aménagement et leur commercialisation. Ces zones, comme Longèves et Vérines aux alentours de la zone d'activités de Sainte-Soulle, l'extension sur La Jarrie de la zone actuelle de l'Aubépin, les Grands Champs à Aigrefeuille d'Aunis, peuvent bénéficier d'un moindre coût du foncier, mais sont tributaires pour leur dimensionnement de la réalisation du projet d'autoroute A831.

Le grand port maritime, acteur majeur de l'économie du territoire

Le Grand Port Maritime de La Rochelle a localement un poids économique très important (1850 emplois directs, de l'ordre de 4 000 emplois indirects et 850 en activités induites). Port en eau profonde au centre de la façade atlantique avec des installations modernes

et efficaces et une accessibilité terrestre correcte, il n'a cependant que peu d'espace disponible, malgré la réalisation de polders sur la mer. Son hinterland reste limité.

La Communauté d'agglomération s'engage à soutenir le développement des trafics du Grand Port Maritime porteurs d'une réelle plus value pour le territoire et fondés sur une utilisation renforcée du mode ferroviaire.

- *Le tourisme et les autres activités liées à la mer et au littoral*

Au-delà des activités commerciales de la ville portuaire, les ressources et les atouts liés à la mer et à la position littorale sont à la base de pans importants du développement économique de l'agglomération : tourisme, filière nautique, pêche, conchyliculture. Ces secteurs devront conjuguer spécificité et compétitivité tout en préservant nos facteurs d'identité atlantique et en s'inscrivant dans un développement durable et partagé.

L'économie touristique pèse près de 120 millions d'euros et environ 3 700 emplois dans l'économie de la communauté. A côté de l'activité balnéaire de Châtelailon-Plage et du pôle de référence touristique sur la côte atlantique dont s'est dotée la ville de La Rochelle, une diversification des pôles d'attraction touristique doit être opérée. Le littoral au nord de La Rochelle et le « pays » intérieur, peu développés au plan touristique, offrent des possibilités de structuration ; le littoral entre La Rochelle et Châtelailon-Plage peut être mieux valorisé. Ils détiennent un petit patrimoine, des marais, préservés et authentiques, correspondant aux loisirs à dominante éco-environnementale.

- *Le partenariat avec le monde agricole et conchylicole*

Le maintien d'une agriculture performante fait partie des orientations majeures du SCOT. L'agriculture est un outil de production économique en même temps qu'un aménageur déterminant de l'espace. Les espaces agricoles ne doivent plus être perçus comme des réserves d'urbanisation non encore exploitées. Une lisibilité et une sécurité foncière à moyen terme, tenant compte de la position des sièges d'exploitation, doit être donnée aux agriculteurs. Le SCOT, et sa mise en œuvre au niveau des PLU, ont pour ambition de renforcer les partenariats avec le monde agricole pour développer une gestion concertée du territoire.

L'agriculture qui valorise la qualité écologique et paysagère, qui diversifie son activité y compris vers le tourisme rural, l'agriculture biologique sera encouragée, de même que les productions favorisant les circuits courts en rapport avec la demande urbaine. De même les actions de restauration des liaisons biologiques, en particulier les plantations programmées en concertation et autres modes de gestion tel que l'élevage extensif dans les zones humides, seront privilégiées.

La présence de la mytiliculture et de l'ostréiculture constitue une autre identité forte du territoire. La pérennisation et le développement des cultures marines respectueuses de l'environnement, l'organisation de la filière, seront également encouragées. L'aménagement des zones conchylicoles et aquacoles, la valorisation de leur aspect paysager, le devenir des anciennes exploitations, la qualité de l'eau et l'accès à l'eau, les conflits d'usage dans les zones navigables, devront faire l'objet d'une attention particulière.

- *Un réel besoin d'évolution de l'équipement commercial*

L'agglomération de La Rochelle est un territoire où le commerce est prospère, mais en décalage sensible avec les besoins de la population résidente. Les grandes surfaces généralistes situées en périphérie sont détenues par deux enseignes. Dans le centre historique rochelais l'offre de proximité a pratiquement disparu (on y fait du « shopping », plutôt que « les courses ». Le niveau de prix est élevé.

Face aux phénomènes qui peuvent affecter cet appareil commercial (dont la vente par internet), au danger de « sanctuarisation » du centre ville, à la démultiplication forcée des déplacements vers la périphérie, un retour à la proximité et un rééquilibrage au profit des centres villes et centres bourgs (eux-mêmes renforcés en logements), une amélioration des prix, la réponse au souhait d'une « consommation responsable », sont des réorientations indispensables.

Pour cela, le SCOT exclut la création d'une troisième zone commerciale majeure sur le territoire de la communauté. Il prévoit la réorganisation et l'optimisation des zones commerciales existantes et de leurs accès, là où les implantations commerciales ont un haut niveau de desserte en transports en commun. Enfin, et surtout, le SCOT préconise de renforcer les centres de vie, dans les quartiers et centres des villes, des bourgs et pôles urbains secondaires. La possibilité de faire les courses en ville doit être facilitée. Les implantations de nouveaux supermarchés essentiellement alimentaires, en particulier dans le centre ville de La Rochelle ou dans le secteur Dompierre-sur-Mer – Périgny – Saint Rogatien actuellement en déficit, devront être de taille inférieure à 2 500 m².

3. DES MOYENS POUR UNE MISE EN ŒUVRE COHERENTE

3.1 – Sites stratégiques

Les orientations du schéma de cohérence territoriale qu'exprime le présent projet d'aménagement et de développement durable s'appliquent, de manière générale, sur l'ensemble du territoire communautaire ; elles se concrétisent également sur trois sites dont les perspectives opérationnelles à court et moyen termes permettent d'ancrer l'armature du projet SCOT dans le territoire. Ces sites se caractérisent par l'ampleur du projet d'équipement public qu'ils comportent ou pourraient comporter

- *Le quartier de la gare de La Rochelle et le marais de Tasdon :*
La réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare, du fait de son rôle dans l'organisation de la mobilité à l'échelle nationale, régionale et du bassin de vie, revêt un intérêt majeur pour le développement durable de l'agglomération. Nouvelle porte sur le centre-ville, il s'accompagnera d'un futur quartier, situé à l'interface de la ville dense et de la zone humide, pouvant se développer des actuels sites du parc des expositions et de l'hôpital jusqu'aux équipements touristiques de l'aquarium et du musée maritime.

Le projet assurera la cohérence entre des fonctions urbaines majeures (pôle multimodal, parkings de proximité, logements et quartiers existants, développements tertiaires et commerciaux), mais également entre des espaces actuellement fragmentés par les voies de chemin de fer. Il s'agira de créer un « trait d'union », autour d'une gare biface traversante, entre les espaces urbains du centre historique et du quartier de Tasdon et les espaces naturels du marais de Tasdon et du val de la Moulinette (« Parc du XXI^e siècle »). Ceci s'accompagnera d'une urbanisation modérée de façon à assurer une transition de qualité avec l'espace rendu à la nature.

Grand espace de respiration au cœur de la ville, le marais de Tasdon constitue une ressource rare pour l'agglomération de demain. L'équilibre entre la préservation de la biodiversité et les aménités est assuré. De Périgny au bassin des Chasses, les eaux de ruissellement liées aux imperméabilisations des sols ne doivent pas menacer la biodiversité du val. Les terres agricoles forment une « zone tampon » à proximité du « cœur de nature ». Elles resteront non urbanisées et des dispositions seront prises avec les exploitants de façon à ce que les cultures ne nuisent pas à la qualité de la nappe phréatique.

- *Le littoral d'Aytré de Besselue à la pointe de Roux :*

La localisation des établissements d'enseignement supérieur à La Rochelle depuis le début des années 1990 a été voulue insérée dans la ville. Ils sont concentrés, pour des raisons de vie et de gouvernance de la communauté universitaire, dans le quartier Ville en Bois – Minimes sur la commune de La Rochelle, mais leur implantation est mélangée avec l'habitat familial et des activités afin d'éviter l'effet négatif des campus. Il est indispensable de prévoir une possibilité d'extension de ces implantations d'enseignement supérieur et de recherche, en continuité et dans le même esprit, dans la zone Besselue-Bongraine sur la commune d'Aytré, nécessitant une réserve foncière d'une vingtaine d'hectares. Ces implantations seront accompagnées d'une petite opération de logements pouvant accueillir des commerces en rez-de-chaussée. L'aménagement de cet espace à forte empreinte urbaine, actuellement en déshérence, se fera dans la dualité du respect des sites et de la transition vers le littoral naturel d'Aytré.

Au-delà vers le sud, la frange la plus littorale de cet espace devra recevoir un aménagement paysager doux. Ce parc "littoral naturel" permettra de garder intact l'esprit des lieux tout en offrant un accès privilégié du public au cœur de nature.

La partie haute (friche industrielle de Bongraine et zone des Galiotes) fera, quant à elle, l'objet d'une urbanisation à dominante d'habitat, respectueuse des co-visibilités.

- *Pôle d'appui de Dompierre-sur-Mer :*

Parmi les pôles d'appui envisagés au sein de la deuxième couronne, celui de Dompierre-sur-Mer a vocation à prendre une certaine importance, faisant de la commune une petite ville d'une dizaine de milliers d'habitants. En effet différents facteurs s'y conjuguent : une desserte potentielle en transports collectifs forte lorsqu'une halte sur la voie ferrée sera créée, une disponibilité foncière de plus de 120ha entre le bourg et le hameau de Chagnolet au nord-est de la nouvelle voie départementale, la proximité d'un cœur de nature avec le Bois des Pins et le canal de Marans, la présence de plusieurs équipements de centralité avec un collège et le renforcement prochain de l'équipement commercial de proximité...

Outre la construction progressive d'un important programme de logements, cet espace est un site possible pour le déplacement éventuel du centre hospitalier. Dans une perspective de proximité renforcée entre l'habitat et l'emploi, il peut également accueillir des activités en particulier tertiaires.

3.2 – Les outils de mise en œuvre du SCOT :

Le SCOT contribue à un équilibre vertueux entre un développement maîtrisé et un environnement préservé, à la cohésion sociale et à la qualité de la vie, en renforçant la cohérence des différentes politiques publiques. Les principales politiques publiques devant mettre en œuvre le SCOT, au besoin par un phasage dans le temps de ses objectifs, sont les suivantes :

- *La politique de l'habitat* précisée dans le Programme local de l'Habitat 2008-2013 approuvé dès octobre 2008, anticipant donc les orientations du SCOT en raison du caractère crucial des problèmes posés. La première période de mise en œuvre du SCOT est donc marquée par la nécessité d'un rattrapage (1 200 logements à construire annuellement dont 420 logements sociaux). Celui-ci se fera à la fois par la multiplication des opérations conduisant à l'intensification de l'urbanisation notamment dans l'unité urbaine centrale et par la consommation de presque la moitié d'ici la fin 2013 des 200 hectares prévus pour l'urbanisation en extension. Le PLH suivant 2014-2019 aura parmi ses orientations de maintenir un rythme de construction permettant de constituer une offre en stock.
- *Politique des déplacements* avec l'élaboration d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains qui doit être approuvé dans la foulée du SCOT. Les scénarios possibles font l'objet d'une large concertation avec la population et ses associations afin de prendre en compte et de favoriser les évolutions sociologiques, en même temps que de définir les orientations du premier PDU (approuvé pour 10 ans en octobre 2000) qui sont à préciser ou à modifier (mise en œuvre de la multimodalité, priorités en matière d'axes de déplacements, architecture des ruptures de charge et localisation des parkings relais, développement de l'usage des modes doux, piétons, vélo...).
- *Politique de l'offre foncière pour l'habitat, les activités ou la gestion de l'environnement* avec des plans successifs d'action foncière et d'aménagement concerté. Dans la perspective d'une meilleure régulation du marché, une politique communautaire pérenne, s'appuyant sur l'établissement public foncier Poitou-Charentes récemment créé, d'acquisitions foncières et d'aménagement concerté au service des objectifs de développement et de la protection des espaces naturels et agricoles est indispensable. La politique de constitution de

réserves foncières pour aménagement ultérieur (après le bilan des 10 ans de mise en œuvre du SCOT) prolonge l'orientation d'une enveloppe maximale de 400 ha consacrée aux extensions urbaines potentielles d'ici 2020.

- *Politique en matière d'équipement commercial* : Le SCOT de l'agglomération de La Rochelle pose les bases d'une nouvelle organisation territoriale, plus soucieuse d'un développement maîtrisé, polarisé autour de centralités bien équipées et disposant d'un réseau de transports en commun efficace. Le commerce doit prendre toute sa place dans un objectif de proximité et de diversité au sein de ces centralités.

Les élus de la Communauté d'agglomération souhaitent donc élaborer un Document d'Aménagement Commercial, véritable volet commercial du SCOT, dans le cadre prévu par la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008. Il vise à accompagner le développement commercial au regard des objectifs d'aménagement du territoire et de développement durable, en précisant les orientations du SCOT d'une part, et dans le respect de la concurrence et de la liberté d'entreprendre d'autre part.

A côté des différentes politiques sectorielles et des terrains privilégiés de mise en œuvre de la démarche de cohérence impulsée par le SCOT, plusieurs dispositifs permettront d'assurer la mise en œuvre globale du SCOT :

- *L'élaboration d'un Agenda 21* par la Communauté d'agglomération identifie les défis, définit les grandes orientations de progrès afin de mettre en œuvre un véritable schéma territorial de développement durable dans une logique d'amélioration continue. Il renforce la cohérence entre politiques communales et intercommunales, entre les compétences et les obligations. Il introduit un renouveau des modes d'évaluation, de décision, d'action. Les engagements que la communauté va prendre à cette occasion, en concertation avec les habitants, feront en quelque sorte « miroir » de ceux pris dans le SCOT.

L'agenda 21 pourra être, par exemple, l'occasion de mettre en pratique de la démarche de gestion intégrée des zones côtières, processus décisionnel nouveau combinant le partage d'un projet de territoire avec des actions expérimentales de terrain. Différents usages du littoral et de la mer sont à articuler, divers impacts environnementaux sont à mesurer : les choix à faire demandent un changement de paradigme en matière de développement. Au-delà, la perspective ouverte est celle d'une approche des enjeux de la mer des Pertuis, devenue parc naturel marin, dans une démarche partenariale avec les pays voisins.

- *Coopération à l'échelle de l'Aunis*

Avec la mise en place de différents lieux de dialogue (syndicat mixte Bipôle La Rochelle-Rochefort, association entre la Communauté d'agglomération de La Rochelle et le syndicat mixte du Pays d'Aunis, dispositions étudiées par la Communauté d'agglomération et la communauté de communes de l'île de Ré pour la régulation de l'accès à l'île), le travail de coordination des orientations du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de La Rochelle avec celles des SCOT des pays voisins a été engagé. Un socle commun se dégage dont la mise en œuvre, en coordination avec le Département, avancera par différentes actions concrètes. Cela pourra éventuellement justifier, le moment venu, une adaptation des institutions intercommunales.

Il est en effet nécessaire de généraliser la prise de conscience d'un devenir commun au sein de l'aire urbaine et la pratique d'un dialogue sur les différents thèmes où une coopération est souhaitable. La perspective ouverte par la mise en place d'une association La Rochelle-Aunis est la structuration de l'armature urbaine à l'échelle du nord du département, la coordination des politiques de

l'habitat, de l'économie, des déplacements, de la mise en valeur des espaces naturels et de loisirs.

A terme, ce dialogue devrait créer la possibilité d'un SCOT unique à l'échelle de l'aire urbaine. Cependant, au cours des 10 premières années de mise en œuvre de leurs SCOT respectifs, approuvés de façon symbolique au même moment, l'ordre du jour est d'abord la mise en œuvre d'actions concrètes dans les domaines porteurs des besoins urgents de la population.

- *Suivi du SCOT*

La Communauté d'agglomération a vocation à assurer toutes les étapes de la vie du SCOT, d'en assurer la gestion de manière durable. Pour cela, elle dispose de compétences importantes qui lui ont été dévolues dans le domaine de l'aménagement de l'espace communautaire : plans locaux d'urbanisme et documents d'urbanisme prévisionnel, droit de préemption urbain et constitution de réserves foncières, création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire...

Plus spécifiquement, la mise en œuvre du SCOT sera portée par un dispositif de suivi à plusieurs niveaux par les instances suivantes : groupe des élus SCOT, groupe de suivi permanent, comité de suivi :

- le groupe des élus SCOT, constitué de l'ensemble des vice-présidents et des maires de la communauté. Il se réunira trois à quatre fois par an.

Il veillera au travers de la mise en œuvre du SCOT, et au regard des apports du travail du groupe permanent de suivi, au respect des objectifs fixés par le présent projet d'aménagement et de développement durable. Il débattera des évolutions rendues nécessaires pour garantir le respect des grandes orientations du SCOT qu'il soumettra pour décision au bureau et au conseil communautaires.

- un groupe de suivi permanent composé d'une dizaine de membres : vice-présidents ou conseillers ayant une délégation portant sur une approche transversale, services communautaires en charge des principales politiques concernées. Il se réunira avec une fréquence régulière (de préférence mensuelle).

Afin d'apporter aide et conseil aux communes qui le souhaiteront et d'approfondir certains thèmes impactant la cohérence territoriale, ce groupe de suivi permanent pourra constituer des groupes de travail ou entendre un spécialiste expert dans un domaine précis. Il examinera les questions soumises au groupe des élus SCOT et en préparera les réunions ; il en défèrera pour décision au bureau et au conseil communautaires. Il préparera les avis sur les documents de planification communale ou intercommunale (Plans Locaux d'Urbanisme) et les projets d'aménagement en cours d'élaboration.

- un comité de suivi qui se réunira au moins deux fois par an et où siègeront, outre les membres du groupe de suivi permanent, d'autres élus et des personnes publiques associées (services de l'État, chambres consulaires, pays et communautés voisins, voire université...) et des membres du conseil de développement.

Ce comité suivra la consommation d'espace par l'urbanisation, le rythme de création de logements, la progression de la densification, la mise en place des axes de transports publics structurants, la mise en valeur de la trame verte et bleue, l'évolution des zones d'activités et commerciales, les études de définition sur les sites stratégiques, les grands projets...

Ces instances de suivi disposeront des outils d'évaluation des choix effectués. Ces outils sont prévus dans le rapport de présentation du SCOT : indicateurs environnementaux, sociaux, économiques ; outils d'évaluations financière et énergétique. Le réseau des observatoires mis en place au sein des services de la communauté contribuera à leur alimentation.

Dans l'esprit de la concertation avec la population qui a présidé au cours de la démarche d'élaboration, le point sur la mise en œuvre du SCOT fera l'objet périodiquement d'une réunion publique. Une lettre du SCOT sera éditée annuellement.

TABLES

Table des matières

Avant-propos	11
Le SCOT, un projet et un outil pour préparer l'avenir du territoire	11
Le besoin d'organisation de l'espace à l'échelle du bassin de vie	11
La mise en œuvre spatiale du projet d'agglomération	12
L'exigence d'un SCOT élaboré avec la préoccupation constante d'un développement durable	12
1. La finalité du projet : un développement raisonne et équilibre	14
1.1 – Affirmer la nécessité d'une croissance maîtrisée de l'agglomération	14
1.2 – Promouvoir un développement durable dans un environnement préservé	19
1.3 – Offrir une agglomération pour tous	20
Permettre une égalité d'accès au logement pour tous	20
Des emplois pour tous : continuer à attirer les emplois et les actifs	21
Un réseau de transports plus performant : des mobilités pour tous	22
2. La stratégie d'action sur les trois sphères du développement durable	23
2.1 – L'environnement	23
La protection des espaces naturels	23
L'alternance ville – campagne et la circulation de la biodiversité	24
La mise en valeur d'un littoral convoité et fragile	25
Le lien urbanisation – déplacements	25
L'efficacité énergétique	25
2.2 – Le social	26
La ville des proximités	26
Le logement, question cruciale	28
Encourager une autre manière d'habiter et faciliter les parcours résidentiels	29
2.3 – L'économie	30
Une consommation d'espace optimisée et une qualité environnementale renforcée	30
De nouvelles zones d'activités en deuxième couronne	30
Le tourisme et les autres activités liées à la mer et au littoral	31
Le partenariat avec le monde agricole et conchylicole	31
Un réel besoin d'évolution de l'équipement commercial	32
3. Des moyens pour une mise en œuvre cohérente	33
3.1 – Sites stratégiques	33
3.2 – Les outils de mise en œuvre du SCOT	34

Table des illustrations

Dynamiques urbaines du Centre-ouest Atlantique français	14
Le scenario retenu	17
Armature urbaine de l'Aunis	18
Continuités agricoles et naturelles et coupures d'urbanisation	24
Axes structurants de transports collectifs	27
Principe d'urbanisation des dents creuses	29

