

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

Pièce administrative

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 raisonné 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

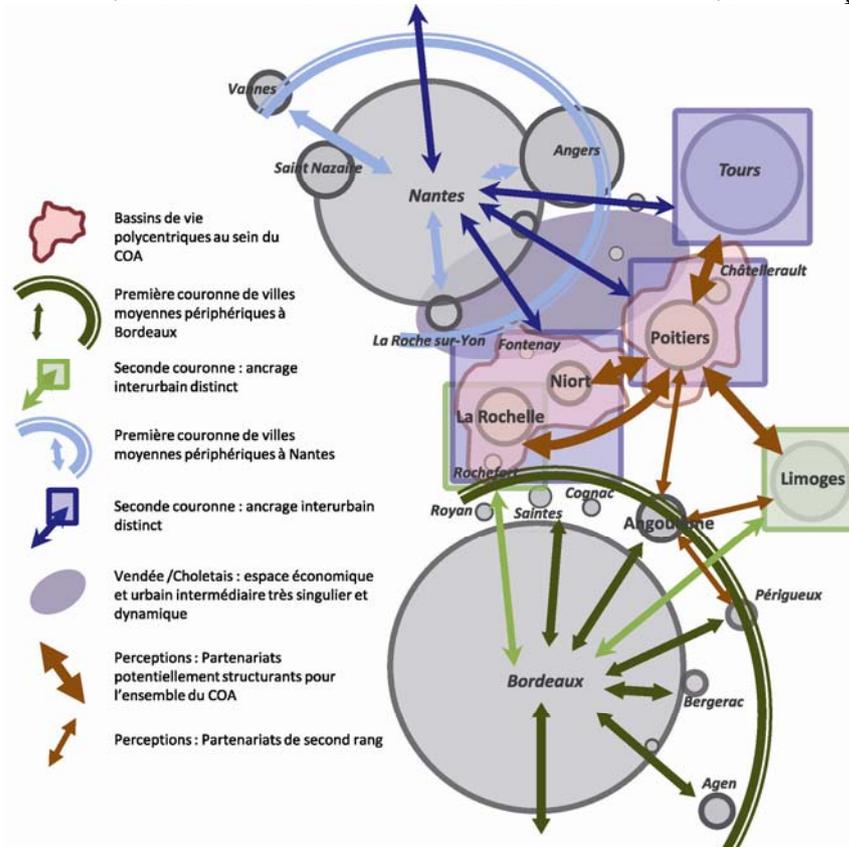
La croissance de l'agglomération est une des conditions nécessaires pour réaliser plusieurs objectifs essentiels du projet d'agglomération :

- 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.

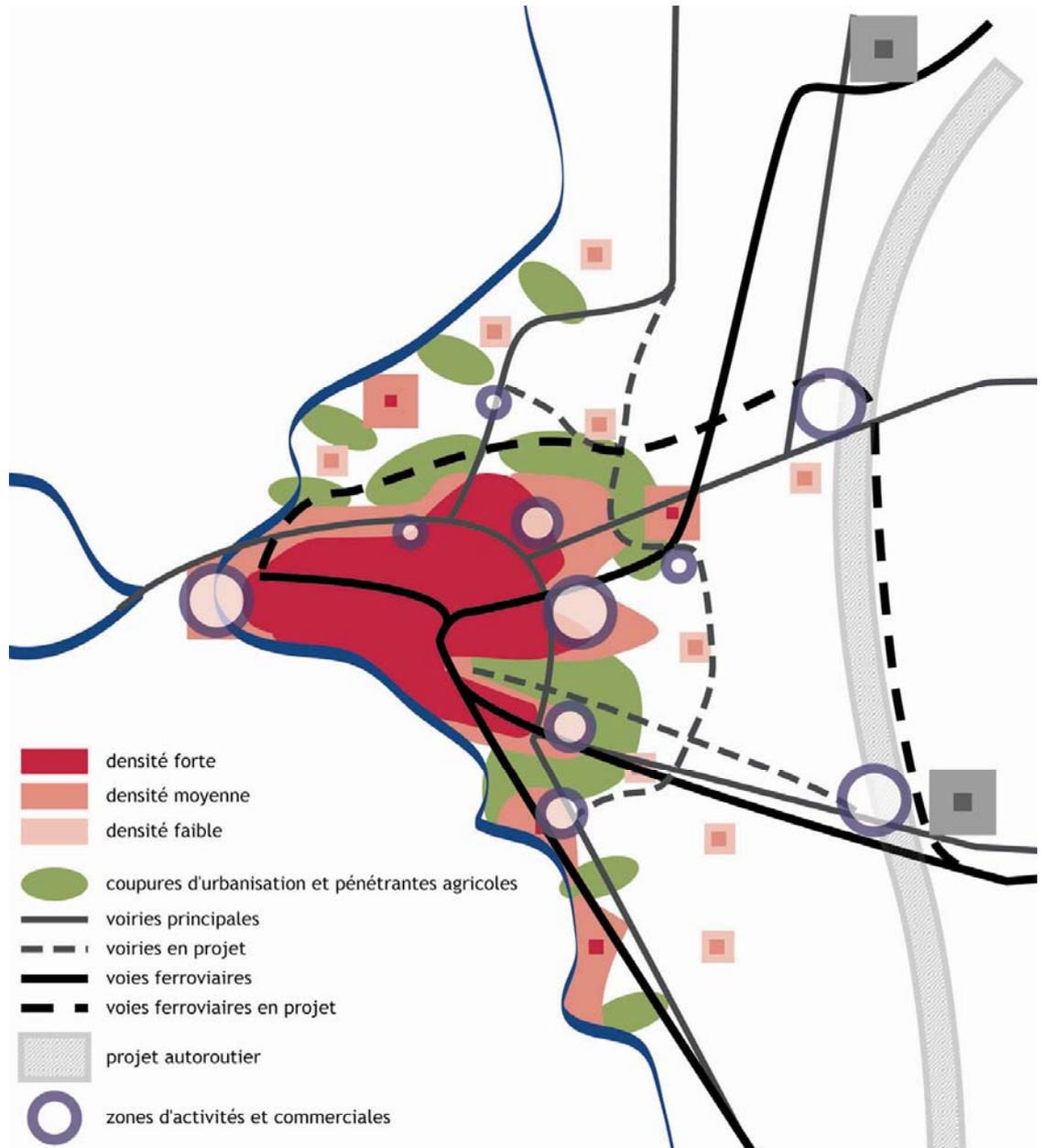
Conforter les services urbains et par là les fonctions métropolitaines supérieures, maintenir la diversité des activités économiques et un équilibre dans la répartition des tranches d'âges et des catégories socioprofessionnelles, préserver les paysages menacés de banalisation par l'étalement urbain, 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.

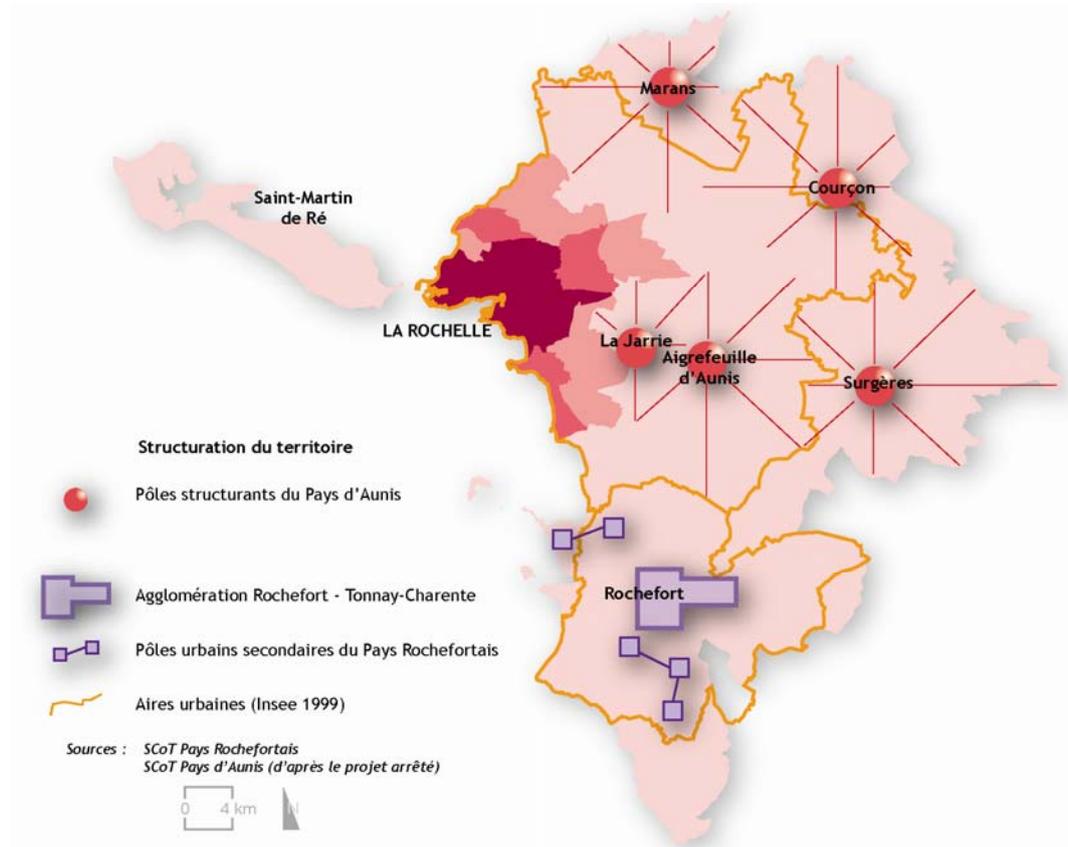
Le renforcement du cœur de l'agglomération suppose également la réalisation du projet urbain majeur qu'est le pôle d'échanges de la gare avec le réaménagement du quartier Gare/Hôpital/Parc Expo qui l'entoure, et la réhabilitation de l'espace Vieux-Port, lieu public commun des habitants de l'agglomération.

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.

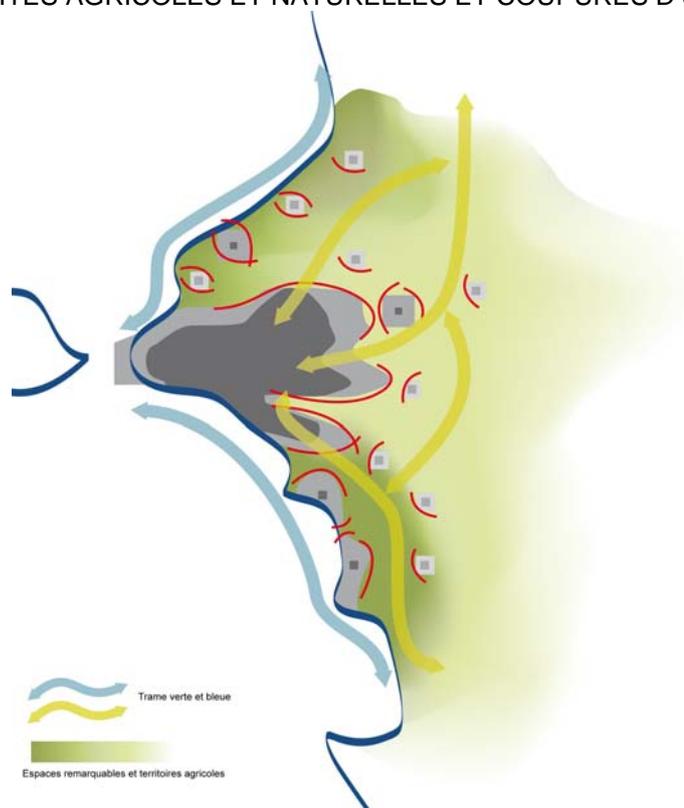
Les impacts sont multiples :

- 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.

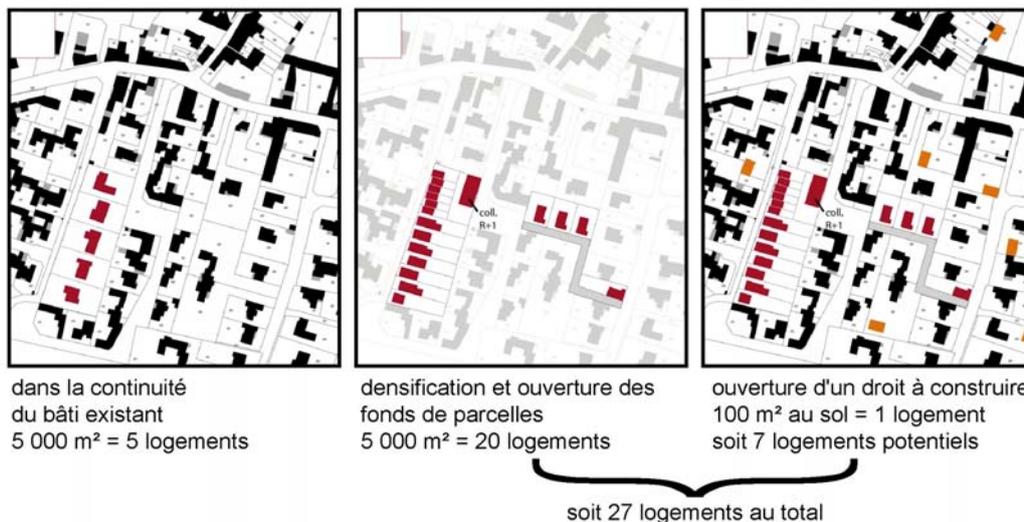
Le SCOT et le PLH veulent donc promouvoir une diversité de l'habitat pour favoriser le « vivre ensemble » :

- aider la construction de logements locatifs sociaux,
- encourager l'accès social 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 intercommunales 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

Schéma de COhérence Territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle



DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

DOSSIER APPROUVÉ – AVRIL 2011



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

**DOCUMENT
D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES**

DOSSIER APPROUVÉ
CONSEIL COMMUNAUTAIRE
28 AVRIL 2011

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE

Sommaire

Avant-propos

1. Les grands équilibres relatifs a l'aménagement de l'espace

1.1 – L'organisation générale de l'espace - La mise en œuvre du principe d'équilibre

1.2 – La préservation des espaces naturels constitutifs de la trame bleue et verte et des espaces agricoles

1.3 – Les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espaces et ressources naturelles

2. Les objectifs des politiques publiques d'aménagement

2.1 – L'équilibre social de l'habitat ; la construction de logements aidés

2.2 – La cohérence entre urbanisation et réseaux de transports notamment publics

2.3 – L'optimisation de la localisation des activités commerciales et autres activités économiques

2.4 – La protection et valorisation des paysages

2.5 – Prévenir les risques

2.6 - La ressource eau

2.7 – La ressource énergie

3. Les modalités d'application de la loi littoral

Tables

Table des matières

Table des illustrations

Avant-propos

► Un moment important de la démarche d'ensemble

Le document d'orientations générales est la troisième pièce du schéma de cohérence territoriale.

Le diagnostic socio-économique et spatial rendu public à l'automne 2007 et actualisé depuis au regard des nouvelles données et informations disponibles, exposait la situation prévalant dans le territoire du schéma de cohérence territoriale et identifiait **les enjeux de développement et d'aménagement** auxquels doit faire face la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Il est une des composantes du rapport de présentation.

Concomitamment avait été aussi rendue publique à l'automne 2007 la présentation de l'état initial de l'environnement actualisé depuis selon la même logique de prise en compte des informations nouvelles et d'identification des **enjeux environnementaux** au regard des perspectives d'évolution des domaines constitutifs de l'environnement.

A cet égard, la tempête Xynthia survenue le 28 février 2010 a constitué un événement grave. Au delà de ses conséquences directes sur les personnes et les biens avec, dans le périmètre de la Communauté d'agglomération, plusieurs dizaines d'habitations destinées à la démolition, cet événement va entraîner une appréciation modifiée du **risque naturel de submersion**.

Au regard de ces enjeux relatifs tant au développement qu'à l'environnement et à l'aménagement une double démarche a été menée depuis le milieu de l'année 2008 :

- ✓ **La définition des objectifs** des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme rassemblés **au sein du projet d'aménagement et de développement durable** et débattus au sein du conseil communautaire en janvier 2009.
- ✓ **L'évaluation environnementale** portant sur l'analyse des incidences environnementales tant positives que négatives des objectifs du projet d'aménagement et de développement durable et des premières orientations qui pouvaient en découler s'agissant du document d'orientations générales. Elle constitue la partie essentielle du rapport de présentation.

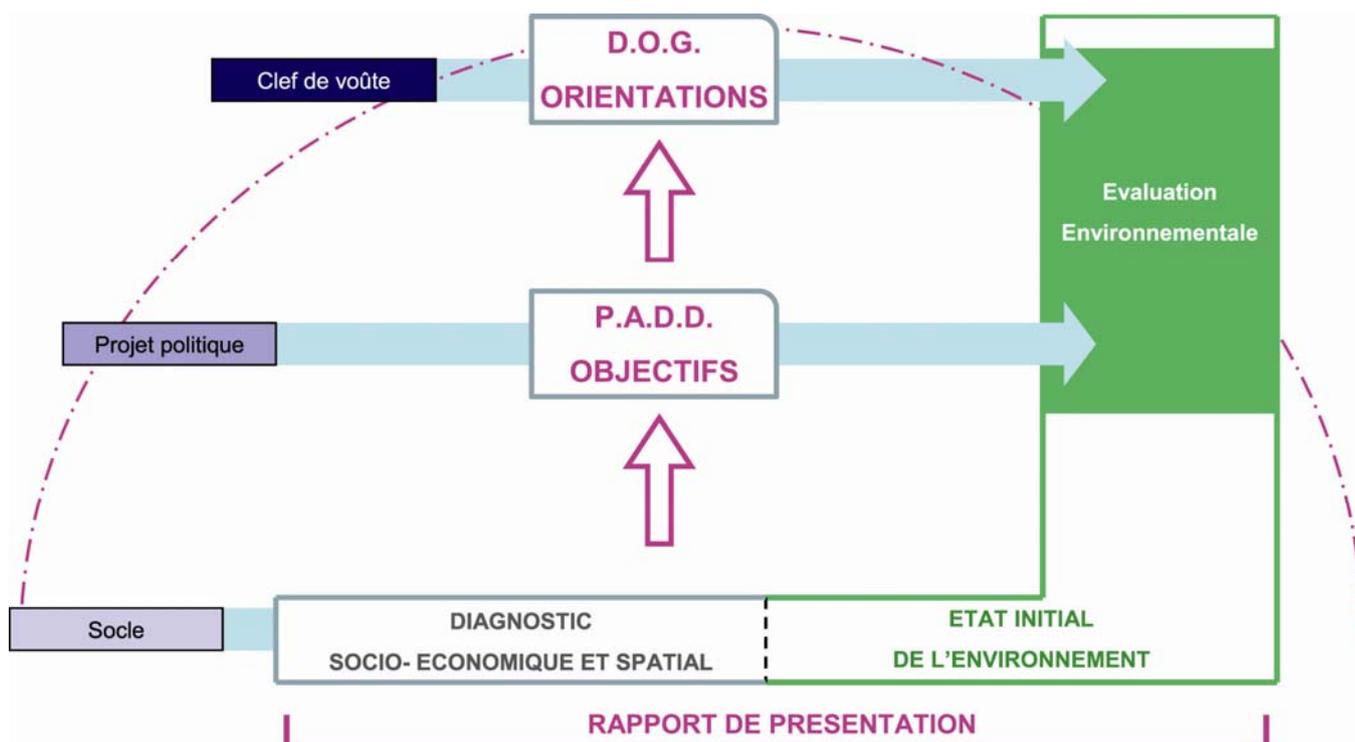
Ce processus itératif, caractéristique essentielle de toute démarche d'évaluation, s'est poursuivi pendant l'année 2009 avec un retour sur le projet d'aménagement et de développement durable et une définition progressive des orientations.

Tel est le contexte qui a conduit à l'écriture du document d'orientations générales.

► Les quatre cohérences

Les éléments constitutifs du contenu matériel du projet de schéma de cohérence territoriale ont chacun une place et une fonction bien définies :

- ✓ Le diagnostic social, économique et spatial et le chapitre relatif à l'état initial de l'environnement constituent le **socle**, en identifiant les **enjeux**.
- ✓ Le projet de développement et d'aménagement durable en déterminant les **objectifs** des politiques d'aménagement, constitue, en la matière, le **projet politique** de la Communauté d'agglomération.
- ✓ L'évaluation environnementale est le **réfèrent environnemental** d'ensemble du projet en garantissant le caractère pertinent et approprié des objectifs et orientations.
- ✓ Le document d'orientations générales est la **clé de voûte** du projet en définissant les orientations qui permettront de garantir le respect de quatre **cohérences** essentielles.



Ces quatre cohérences nécessaires sont les suivantes :

- **La cohérence interne**

Le document d'orientations générales met en œuvre les objectifs du projet d'aménagement et de développement durable ayant trait aux politiques d'aménagement et d'urbanisme. A ce titre, il assure la cohérence interne de la démarche d'ensemble en réalisant une articulation logique entre les enjeux, objectifs et outils de mise en œuvre.

- **La cohérence externe**

Le document d'orientations générales, précisément comme élément de mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durable, rassemble de manière normative la matière vis-à-vis de laquelle sont **compatibles** d'une part les documents d'urbanisme locaux, les plans locaux d'urbanisme en particulier, et d'autre part les documents de définition des politiques sectorielles de la Communauté d'agglomération de La Rochelle : programme local de l'habitat, plan de déplacements urbains, notamment. L'application de ce principe de compatibilité permet de garantir la cohérence externe du schéma de cohérence territoriale.

- **La cohérence « descendante »**

La cohérence d'ensemble des politiques publiques d'aménagement relatives au territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ne résulte pas de la seule mise en œuvre de celles des politiques qui relèvent de sa compétence. Elle est également dépendante de la prise en compte des objectifs et programmes de l'État et des autres collectivités territoriales. À ce titre, le document d'orientations générales tient compte notamment du porter à connaissance de l'État et des orientations fondamentales du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux approuvé en novembre 2009. En ce sens, le schéma de cohérence territoriale garantit aussi ce qu'on peut appeler la cohérence descendante qu'il est nécessaire d'assurer entre les différents acteurs publics de l'aménagement.

- **La cohérence environnementale**

La cohérence au regard des enjeux de l'environnement, de l'analyse des incidences tant positives que négatives des objectifs puis des orientations du projet de schéma est transcrite, in fine, dans les orientations.

► **Le plan du D.O.G.**

Il est inspiré du contenu matériel défini à l'article R.122-3 du code de l'urbanisme :

- ✓ Les grands équilibres spatiaux au sens des alinéas 1°, 2° et 3° de l'article précité.
- ✓ Les objectifs des politiques publiques d'aménagement au sens des alinéas suivants du même article.
- ✓ Une troisième partie présente la vision, adaptée aux spécificités de la géographie locale, des principales notions de la loi littoral.

1. LES GRANDS EQUILIBRES RELATIFS A L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE

La position littorale, l'écart croissant entre les localisations de l'habitat et de l'emploi, l'augmentation des déplacements automobiles en nombre et en distance, la menace d'une ségrégation de l'ensemble de l'Aunis entre une composante territoire d'accueil des familles et classes moyennes et une composante territoriale aux caractéristiques inverses -en l'occurrence de la Communauté d'agglomération de La Rochelle- ont conduit à la définition d'objectifs politiques correspondant à un nouveau modèle de développement et d'aménagement que les orientations qui suivent vont contribuer à mettre en œuvre.

1.1 – L'organisation générale de l'espace - La mise en œuvre du principe d'équilibre

A. L'argumentaire

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle dans l'esprit de l'article L121-1 du Code de l'Urbanisme qui définit les principes généraux des documents d'urbanisme s'attache à mettre en œuvre le principe général **d'équilibre** entre, d'une part, la préservation-protection des espaces agricoles, forestiers et naturels et, d'autre part, le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé. A cet égard, le présent document s'inscrit également dans la droite ligne de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement affirmant en son article 1, 3° alinéa que « *les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable ; à cet effet, elles **concilient** la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social* ».

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis l'accent sur deux objectifs complémentaires :

- ✓ Garantir la **qualité totale du territoire** gage du maintien demain de son attractivité envers les entreprises et les populations.
- ✓ Assurer dans le périmètre de la Communauté d'agglomération les **conditions cadres d'une croissance** ouverte à toutes les catégories de population dans leur diversité d'âge, de composition familiale et de revenu.

La croissance dans la qualité territoriale représente un défi dans un territoire avec une façade littorale, petit, 20 600 hectares, déjà très dense avec plus de 720 hab/km², où les perspectives de développement sont fortes pour les dix années à venir :

- ✓ Etre en capacité d'accueillir environ 12 000 habitants s'ajoutant aux quelques 150 000 habitants présents en 2010.
- ✓ Etre en capacité de produire de 9 000 à 12 000 logements nouveaux –dont environ 90% en résidences principales- permettant de faire face aux importants besoins liés notamment à la forte diminution de la taille moyenne des ménages.

Dans ce contexte sont définies les orientations qui suivent.

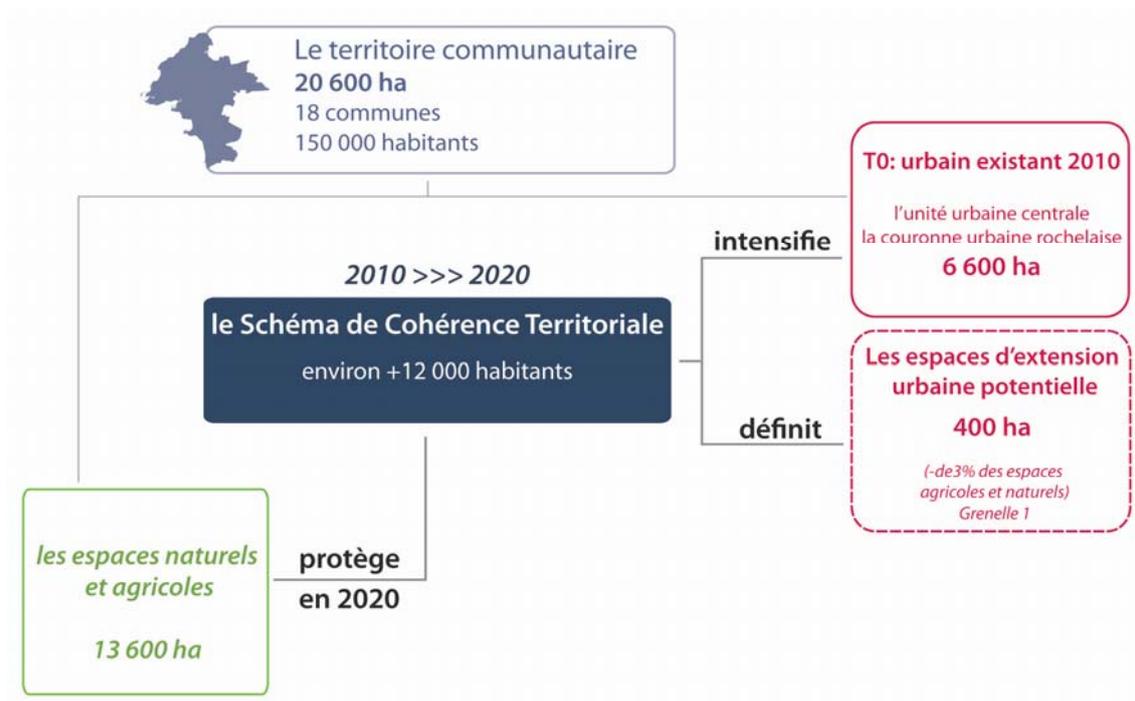
B. Orientations

- Préserver et valoriser 13 600 hectares d'espaces naturels et agricoles soit près de 97 % de ce qui existe à ce double titre en 2008.
- Localiser au moins 50 % du développement urbain attendu d'ici 2020, s'agissant des fonctions logement et équipements de proximité, au sein des quelques 6 600 hectares des espaces urbains existants en 2010, et ce sous forme de réinvestissement urbain ou d'intensification urbaine.
- Il en résulte l'identification d'une enveloppe maximale de 400 hectares consacrée aux extensions urbaines potentielles ; soit seulement 2 % du territoire communautaire et moins de 3 % des espaces agricoles. Les extensions urbaines potentielles concernent les usages respectivement résidentiel (logement + équipements de proximité) et activités économiques dans la diversité de leur nature.

L'ensemble de ces trois orientations conduit à prévoir que la consommation d'espace pour les usages résidentiels et activités économiques sera sur la décennie 2010-2020 en moyenne annuelle de 40 hectares, alors qu'elle était proche de 100 hectares par an entre 1995 et 2007 : soit **une réduction de plus de moitié de la consommation d'espace passée et ce dans le cadre d'une dynamique de croissance maintenue.**

Les modalités du respect du principe général d'équilibre et de minimisation des consommations d'espace et les orientations qui en résultent sont présentées dans les pages qui suivent dans trois sections dont les titres expriment autant d'intentions essentielles du projet de schéma de cohérence territoriale :

- ✓ Préserver et valoriser les espaces agricoles et les espaces naturels constitutifs de la trame bleue et verte.
- ✓ Assurer une proportion majoritaire au moins 50 % du développement urbain dans les espaces urbains existants.
- ✓ Maîtriser les extensions urbaines.



1.2 – La préservation des espaces naturels constitutifs de la trame bleue et verte et des espaces agricoles

A. Argumentaire

Le projet d'aménagement et de développement durable a fortement affirmé l'objectif prioritaire qui est le sien de maintenir la qualité totale du territoire et ce notamment en mettant l'accent sur trois grands volets d'action :

- ✓ D'abord protéger les éléments constitutifs de la trame bleue et verte : les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité et les corridors écologiques permettant de les relier entre eux et, ainsi, à la flore et la faune de circuler entre les « cœurs de nature ».
- ✓ Ensuite, préserver l'essentiel des espaces agricoles en considérant les trois fonctions importantes qui sont les leurs : économique, paysagère et de contribution à la biodiversité et en s'attachant à faire évoluer l'activité agricole, là où cette évolution est pertinente, vers une agriculture de type périurbain.
- ✓ Enfin mettre en valeur les composantes tant naturelles qu'agricoles du grand paysage ouvert constitutif de l'identité paysagère de l'Aunis et du territoire du schéma de cohérence territoriale.

La qualité du cadre et de l'agrément de vie des hommes d'aujourd'hui ainsi que la préservation et l'enrichissement de la biodiversité en faveur des générations de demain sont la porte d'entrée du projet de schéma de cohérence territoriale et, à ce titre, considérées en premier par le document d'orientations générales.

B. Orientations

Sont successivement définis le principe général relatif aux espaces constitutifs de la trame verte et bleue, aux espaces agricoles et aux espaces forestiers.

B1 – Principe général

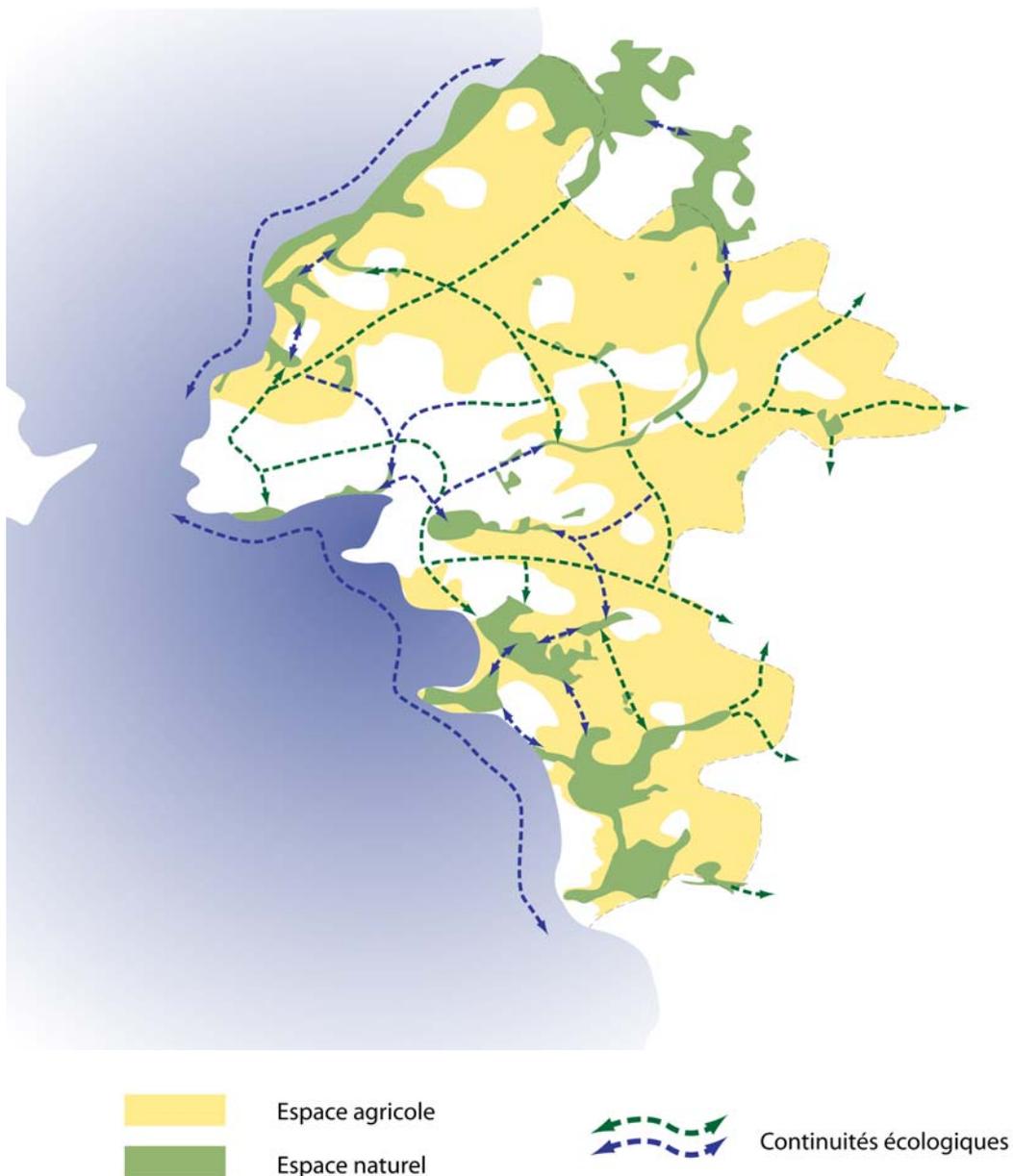
Les espaces naturels composant la trame verte et bleue et les espaces agricoles tels qu'identifiés en 2010 ne sont pas ouverts à l'urbanisation à l'exception d'une faible partie -400 hectares- constituant les espaces potentiellement ouverts à l'urbanisation.

A ce titre, les espaces agricoles et les espaces naturels et forestiers composant la trame verte et bleue correspondent aux zones agricoles et naturelles des documents d'urbanisme locaux qui, par ailleurs, identifient les espaces potentiellement ouverts à l'urbanisation.

B2 – Applications particulières relatives aux espaces agricoles

Le document d'orientations générales met en œuvre les objectifs du projet d'aménagement et de développement durable en garantissant la lisibilité dans l'espace et la pérennité dans le temps de l'économie agricole rochelaise. Ainsi, non seulement elle est préservée pour l'avenir mais le potentiel que représentent les atouts de la proximité entre ville et agriculture est développé.

LA TRAME VERTE ET BLEUE



► Application aux espaces agricoles

Dans les espaces agricoles sont admis :

- Les équipements d'intérêt général : notamment les réseaux de transport, les réseaux d'énergie, les installations de traitement des déchets ainsi que les équipements ne compromettant pas le caractère agricole de la zone pour autant que les localisations correspondantes répondent à une nécessité technique avérée et que leur implantation participe d'une intégration harmonieuse à leur environnement local.
- Les aménagements, installations et constructions liés au maintien et au développement des activités agricoles et conchylicoles.

Ces dispositions ne sont pas applicables dans les espaces agricoles qui assurent des fonctions reconnues environnementales et / ou paysagères.

En outre, l'ensemble de ces équipements, installations et constructions ainsi limitativement définis dans leur nature et leurs conditions d'implantation n'entraînent pas une ouverture à l'urbanisation des espaces contigus / avoisinants

Par ailleurs, dans les espaces agricoles le projet de schéma de cohérence territoriale incite les parties prenantes -collectivités publiques, représentants du monde agricole notamment- à prendre toutes dispositions concourant :

- au développement de l'agriculture biologique dans une logique de circuits courts entre lieux de production et lieux de consommation ;
- à l'accroissement du linéaire de haies ;
- à la mise en place d'un périmètre de protection et mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN en acronyme).

Enfin, une particulière attention est portée aux espaces agricoles insérés dans les tissus urbains existants qu'il s'agisse de ceux présents dans l'unité urbaine centrale -voir définition infra au paragraphe 3.1- ou de ceux séparant les tissus urbains des communes de la couronne urbaine rochelaise -voir définition infra au paragraphe 3.1-. La localisation des espaces potentiellement ouverts à l'urbanisation y est exclue.

B3 – Application particulière relative aux espaces naturels et aux continuités écologiques

Les espaces naturels sont au premier chef ceux des espaces qui portent la biodiversité la plus forte en intensité ou en diversité. La biodiversité réfère à l'ensemble des espèces vivantes relevant de la flore ou de la faune ; elle donne lieu à un travail scientifique d'inventaires fondement ensuite de régimes de protection divers dans leurs modalités et règles de mise en œuvre mais communs s'agissant de leur finalité : protéger le patrimoine écologique pour le transmettre.

C'est dans cet esprit que le projet de schéma de cohérence territoriale a défini la catégorie des espaces naturels essentiellement constitués de marais et zones humides et de boisements soit ce qui peut être désigné comme autant de « cœurs de nature ».

Cela dit le monde du vivant floristique et faunistique se déplace : les espaces naturels représentent certes ses « habitats » essentiels, il n'en demeure pas moins que sa protection doit aussi concerner ses lieux de circulation : les continuités ou corridors écologiques.

Telle est bien la double logique des orientations valant application du principe général relativement aux espaces naturels et aux couloirs écologiques.

► Application aux espaces naturels

Dans les espaces naturels sont admis :

- Les équipements d'intérêt général : notamment les réseaux de transport, les réseaux d'énergie pour autant que les localisations correspondantes répondent à une nécessité technique avérée et que leur implantation participe d'une intégration harmonieuse à leur environnement local.
- Les aménagements, constructions et installations légers permettant l'accueil du public, la promenade et la découverte des sites.
- Les aménagements, installations et constructions liés au maintien et au développement des activités agricoles et conchylicoles

Ces dispositions ne sont pas applicables dans les espaces naturels qui sont porteurs d'une riche biodiversité (marais et zones humides principalement).

► Application aux continuités écologiques

Une partie significative des continuités écologiques est localisée en dehors des espaces agricoles et des espaces naturels constitutifs de la trame verte et bleue.

S'agissant de la partie des continuités écologiques localisée dans les espaces soit urbains existants soit potentiellement ouverts à l'urbanisation, l'orientation suivante s'applique :

- Les programmes et modalités d'urbanisation ainsi que les modalités de gestion des espaces urbains existants permettent de maintenir et renforcer les continuités écologiques en visant tout particulièrement à pallier ou éviter les risques de rupture, de fragilisation ou d'étanchéité.

Cette orientation vaut évidemment aussi pour les couloirs écologiques localisés dans les espaces naturels et agricoles.

B4 – Application aux espaces forestiers

Les espaces forestiers, peu présents sur le territoire du Scot (1,8% du territoire), constituent par essence, une partie intégrante des espaces naturels de la trame verte et bleue, même si leur faible développement ne permet la constitution que de rares massifs supérieurs à 4 ha.

Ainsi, par la multiplicité des fonctions remplis par les espaces forestiers : réservoirs de biodiversité et d'habitats, fonctions éco-paysagères de « noyaux » et « nœuds » du réseau écologique local, fonctions de protections diverses (dont les fonctions de protection des sols et de puits de carbone intéressent l'échelle d'un Scot) et de préservation de la qualité de l'air – leur protection constitue une orientation prioritaire intégrée dans les PLU.

Lieux privilégiés de loisirs, de détente et de tourisme, les espaces boisés, leur préservation et leur connectivité s'imposent aux diverses modalités d'urbanisation.

1.3 – Les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espaces et ressources naturelles

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis l'accent tout à la fois sur la pérennisation de la qualité territoriale s'accompagnant d'une économie dans la transformation par urbanisation des espaces naturels et agricoles et la dynamique de croissance économique et sociale potentiellement source d'une augmentation des surfaces urbanisées.

Cette apparente contradiction se résout par le choix d'un objectif général d'intensification de l'aménagement et du développement urbain mis en œuvre selon trois lignes d'action correspondant aux ensembles d'orientation qui suivent.

1.3.1 – Le renforcement de l'unité urbaine centrale

A. Argumentaire

Le développement urbain le plus économe en nouveaux besoins d'équipements et de services collectifs, en déplacements et donc en consommation d'énergie fossile et en émission de gaz à effet de serre est celle qui prend place là où sont déjà implantés les équipements et services¹ et où existent déjà et existeront demain les haltes et gares des réseaux de transports collectifs.

Cette situation désirable prévaut en particulier dans la partie la plus urbanisée de la Communauté d'agglomération La Rochelle à savoir **l'unité urbaine centrale** que constituent les cinq communes de La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré.

Qui plus est, tout développement urbain prenant place dans des territoires anciennement et fortement urbanisés ne requiert pas, toutes choses égales par ailleurs, la constitution de l'ensemble de l'appareillage des équipements et services collectifs ce qui représente une économie de consommation des terrains d'assiette correspondants ainsi d'ailleurs qu'une moindre dépense d'argent public, autre ressource rare.

Les deux communes les plus importantes de cette unité urbaine centrale, La Rochelle et Aytré, sont en situation littorale ; elles disposent déjà de toutes les infrastructures nécessaires, en particulier des réseaux et services, permettant ce développement urbain sans augmenter la pression sur les milieux, ainsi qu'en optimisant les coûts notamment énergétiques.

B. Orientation

Le schéma de cohérence territoriale, établit qu'un pourcentage **d'au moins 50 %** des **développements urbains** s'agissant des fonctions (et usages du sol) habitat et équipements de proximité sont **localisés** dans les cinq communes de **l'unité urbaine centrale**, soit au maximum 50 % dans les treize autres communes constituant la **couronne urbaine rochelaise**.

Au sein de la couronne urbaine rochelaise est reconnue l'importance spécifique dans la politique d'aménagement de celles des communes qui disposent déjà d'un important appareillage d'équipements collectifs et commerciaux et aujourd'hui ou demain d'une bonne desserte par les services de transports publics. A savoir les pôles d'appui suivants :

1. Angoulins-sur-Mer
2. Châtaillonn-Plage.

3. Dompierre-sur-Mer.
4. Nieul-sur-Mer.

¹ Y compris les équipements et services liés à la protection de l'environnement et la diminution des pollutions.

Dans ces quatre communes sera localisée aux environs de la moitié des développements urbains habitat et équipements de proximité correspondant à l'ensemble relevant de la couronne urbaine rochelaise.

1.3.2 – La priorité au réinvestissement urbain

A. Argumentaire

La localisation du développement urbain dans les espaces déjà urbanisés est une modalité d'urbanisation très appropriée à la diminution générale de la consommation d'espace, enseigne sous laquelle est placé ce schéma de cohérence territoriale : l'espace le moins consommé demain est celui qui l'est déjà, insuffisamment !

B. Orientation

Le schéma de cohérence territoriale établit **qu'au moins 50 % des développements urbains s'agissant des fonctions habitat et équipements de proximité**, correspondant aux quelques 9 000 à 12 000 logements à édifier, sont localisés dans les **espaces urbains existants**.

Ces derniers correspondent aux quelques 6 500 hectares environ urbanisés en date du milieu de l'année 2007 –source : photo aérienne août 2007- auxquels sont ajoutées les surfaces **effectivement urbanisées**, c'est-à-dire « artificialisées » au milieu de l'année 2010.

Ce pourcentage d'au moins 50 % valant pour l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est décliné comme suit :

- ✓ **Deux tiers** pour les **cinq communes de l'unité urbaine centrale** correspondant à la construction de 3 000 à 4 000 logements.
- ✓ **Un tiers** pour les treize autres communes constituant **la couronne urbaine rochelaise** correspondant à la construction de 1 500 à 2 000 logements.

1.3.3 – La maîtrise des extensions urbaines à vocation résidentielle

A. Argumentaire

L'enveloppe des espaces agricoles et des espaces naturels composantes de la trame verte et bleue définit a contrario l'enveloppe foncière maximale potentiellement ouverte aux extensions urbaines.

Au delà de ce principe relevant de l'évidence le schéma de cohérence territoriale établit deux orientations contributives à la stratégie générale d'intensification de l'urbanisation.

B. Orientations

Deux orientations sont définies ayant trait respectivement à la localisation et aux densités minimales des extensions urbaines potentielles.

B1 - La localisation des extensions urbaines potentielles

Elle vise à concilier l'identité urbaine des communes avec la volonté de resserrer spatialement l'urbanisation.

Les extensions urbaines potentielles² sont localisées préférentiellement :

- ✓ soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité ;
- ✓ soit en continuité des bourgs et villages existants à proximité des services urbains.

B2 - Les niveaux de densité minimale

Trois niveaux de densité minimale sont reconnus par le schéma de cohérence territoriale :

- ✓ Dans le territoire de la ville de La Rochelle : au moins 50 logements à l'hectare.
- ✓ Dans le territoire des quatre autres communes de l'unité urbaine centrale : Aytré, Lagord, Périgny et Puilboreau, et au sein de la couronne urbaine rochelaise celui des quatre communes reconnues pôles d'appui : Angoulins-sur-Mer, Châtelailon-Plage, Dompierre-sur-Mer et Nieul-sur-Mer ainsi que dans le territoire de la commune de Saint-Xandre, la densité minimale est égale à 30 logements à l'hectare.
- ✓ Dans les autres communes la densité minimale doit tendre vers 20 logements à l'hectare.

Pour chaque site d'extension urbaine potentielle le respect du niveau minimal de densité qui lui correspond s'apprécie à l'échelle de l'ensemble de la commune concernée et dans le temps de la réalisation des différentes phases du processus d'aménagement. Les **valeurs minimales de densité sont des valeurs-guides** qui conduisent tout processus d'aménagement en extension ; leur respect se vérifie « chemin faisant » et « ex post », sur la durée du schéma de cohérence.

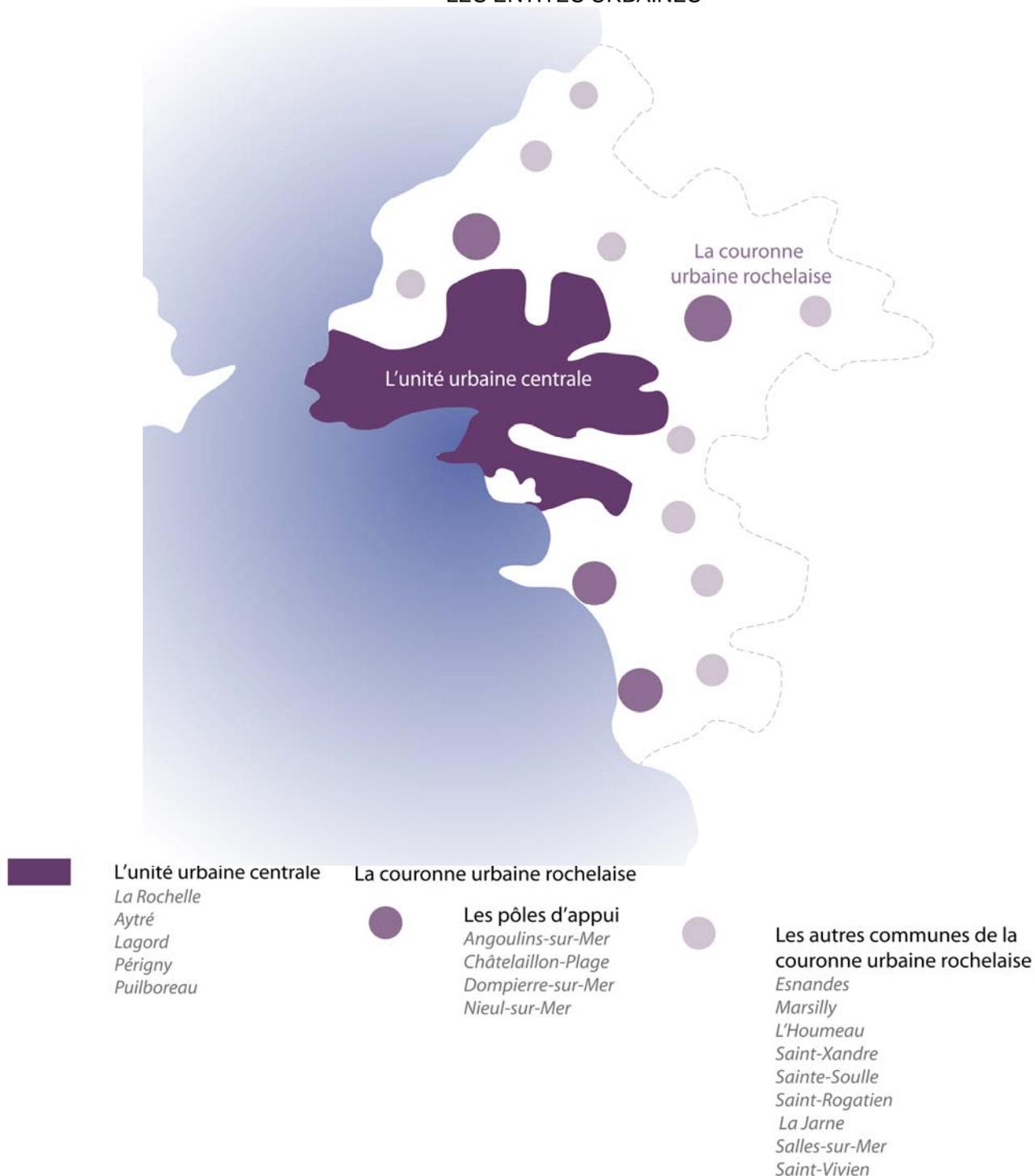
Le respect du niveau minimal de densité pour les opérations d'extension urbaine potentielle considère non seulement les programmes résidentiels construits mais aussi les espaces publics aménagés (parc urbain par exemple). Par contre, les surfaces conservant un caractère naturel non aménagé, ou celles nécessaires pour la réalisation éventuelle d'équipements publics liés aux infrastructures environnementales (bassin pluvial, lagunage,...) ne rentrent pas dans le calcul de la densité au titre de la surface requise par l'opération urbaine correspondante.

2 - Doivent être considérés comme faisant partie des territoires urbanisés, point de référence (To) pour la consommation de l'espace agricole, l'ensemble des terrains à usage non agricole qui, à la date d'approbation du schéma de cohérence territoriale, présentent une occupation artificialisée effective de leur sol ou bien qui sont entièrement inclus dans le tissu urbain aggloméré ; en dehors de toute considération de statut réglementaire, au regard du droit des sols, ou pré-opérationnel.

Ainsi, les valeurs guides pour les densités minimales ne peuvent être confondues avec la notion de coefficient d'occupation du sol définis dans les documents d'urbanisme communaux.

Au total de 2010 à 2020 l'ensemble des besoins d'espace correspondant aux extensions urbaines potentielles pour usage résidentiel et la réalisation des zones artisanales d'intérêt communal (cf. infra section 3.B2/), ne dépassent pas une surface de 200 hectares.

LES ENTITES URBAINES



2. LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMENAGEMENT

Le texte de l'article R122-3 du Code de l'Urbanisme définissant le contenu matériel du document d'orientations générales lui demande de préciser :

- ✓ Les orientations relatives :
 - à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux,
 - à la cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transports collectifs,
 - à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques,
 - à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville,
 - à la prévention des risques.

- ✓ Ainsi que les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs – 5^{ème} partie –.

Tel est alors le plan de cette deuxième partie du document d'orientations générales.

2.1 – L'équilibre social de l'habitat ; la construction de logements aidés

A. Argumentaire

Dans le prolongement des politiques communautaires en matière d'équilibre social de l'habitat, le schéma de cohérence territoriale détermine les conditions de mise en œuvre de cette politique à long terme.

Il assigne un double objectif : accroître la production de logements pour répondre à une importante demande insatisfaite et rétablir un meilleur équilibre social de l'habitat apte à favoriser, mieux que dans les années récentes, les parcours résidentiels de toutes les catégories de population dans la diversité des âges, des situations de famille et de revenus qui les caractérisent.

Au delà de ce programme de moyen terme valant pour la période 2008-2013.

A ce titre, il met en avant deux orientations répondant à ce double objectif de diversification tant sociale que morphologique.

B. Orientations

B1 - Développer la construction de logements sociaux

Pour l'ensemble de la Communauté d'agglomération, le schéma de cohérence territoriale détermine que **35 % des logements nouveaux** à réaliser de 2010 à 2020 sont des **logements sociaux** correspondant à **la production annuelle moyenne de 420 logements**.

Ce prorata d'ensemble est décliné par commune au regard de la part, en début de période, des logements sociaux dans l'ensemble du parc de chacune d'entre elles. Plus la part initiale est faible, plus le prorata de logements sociaux à édifier est important.

Par ailleurs il est tenu compte, également, de la richesse et de la diversité de la dotation des communes s'agissant des équipements et services collectifs sachant que la population logée dans les logements aidés est, toutes choses égales par ailleurs, en situation d'y faire appel plus intensément que la population dans son ensemble.

B2 - Faire évoluer l'habitat

Le schéma de cohérence territoriale détermine, au delà d'orientations de type quantitatif, des orientations plus qualitatives visant à renouveler l'art d'habiter et la consommation énergétique du parc résidentiel.

En premier lieu, il est recherché une diversification des formes d'habitat qui privilégient les produits immobiliers et les formes urbaines économes en foncier, à architecture plus compacte et respectueuse des échelles urbaines et villageoises.

Par ailleurs, est recherché également l'adaptation des logements soit existants soit nouveaux au vieillissement de la population et à la diminution du nombre de personnes par logement. Cette adaptation n'exclut pas la réalisation de structures d'hébergement spécifique adaptées aux personnes dont le niveau de dépendance est élevé et le niveau de revenu limité.

Enfin, le schéma de cohérence territoriale s'inscrit dans la ligne d'action définie au niveau national -loi Grenelle 1 chapitre premier- visant à réduire la consommation énergétique du parc existant et des constructions nouvelles. Ces dernières en particulier présentent à compter de 2012 une consommation d'énergie primaire inférieure à 50 kilowattheures par m² et par an en moyenne.

2.2 – La cohérence entre urbanisation et réseaux de transports notamment publics

A. Argumentaire

Réaliser une meilleure cohérence entre urbanisation et transports publics correspond à l'objectif déterminé au projet d'aménagement et de développement durable de mettre en place une « **ville tout à la fois des proximités et des mobilités** » : **proximités**, pour chacun, des fondamentaux de la vie collective (travail, commerces, éducation, santé, administrations), **mobilités** parce que la ville et la vie contemporaines sont l'occasion aussi pour chacun de pouvoir se déplacer partout afin de bénéficier de toutes les offres qu'une ville-agglomération de bientôt plus de 165 000 habitants met à la disposition de tous.

Ce qui est visé est donc bien à la fois la ville des courtes distances et la ville de toutes les mobilités... pour tous avec la latitude de pouvoir choisir son mode de déplacement y compris les modes les plus efficaces pour la protection de l'environnement et les moins coûteux pour les budgets des familles.

La répartition modale des déplacements de la population active dans l'agglomération de La Rochelle n'est pas très satisfaisante.

Elle est d'autant plus insatisfaisante que l'agglomération de La Rochelle est dense et présente donc une morphologie urbaine favorable au développement des transports publics.

Mettre en œuvre l'objectif défini par le projet d'aménagement et de développement durable ne veut pas dire évidemment supprimer ou contraindre fortement les déplacements en automobile mais veut dire se conformer aux sept orientations qui

suivent concernant l'ensemble des modes de transports, pour les personnes, les marchandises et l'information.

B. Orientations

B1 - Développer une offre performante de transports publics

Au delà de ce qui existe actuellement - le réseau urbain de la R.T.C.R., les réseaux inter urbains : respectivement en autocar organisé par le Conseil Général et ferroviaires organisés par le Conseil Régional - le schéma de cohérence territoriale définit le principe **d'un réseau armature de transports publics**, à haut niveau de service, combinant de manière efficace les échelles de l'unité urbaine centrale, de la couronne urbaine rochelaise et de l'ensemble de l'Aunis :

- ✓ Aux échelles de l'unité urbaine centrale et de la couronne urbaine rochelaise :
 - renforcement en capacité et en fréquence des services à destination/origine des grands générateurs de déplacement : la zone centrale de la ville de La Rochelle, la gare de La Rochelle, l'hôpital, le pôle d'enseignement supérieur, ainsi que les zones d'activités de Périgny à l'est, de Chef de Baie à l'ouest et d'Aytré au sud ainsi que les zones commerciales de Beaulieu – Puilboreau et Angoulins-sur-Mer ;
 - orientation de même nature s'agissant de la desserte depuis la ville de La Rochelle des pôles d'appui d'Angoulins-sur-Mer, Châtelailon-Plage, Dompierre-sur-Mer et Nieul-sur-Mer ;
 - à moyen terme mise en place d'une offre de liaison en rocade entre les zones d'activités économiques et lieux d'échange entre modes de transport situés respectivement à Lagord, Puilboreau (Beaulieu), Périgny (Les quatre chevaliers), Saint Rogatien et Aytré (parking-relais de la gare).
- ✓ Aux échelles de l'agglomération et de l'ensemble de l'Aunis :
 - mise en place d'une offre de bonne qualité entre La Rochelle et respectivement Marans, Courçon, Aigrefeuille d'Aunis-Surgères et au delà vers Niort ;
 - dans un premier temps il s'agit de transports routiers cadencés auxquels, dans un deuxième temps, peuvent se substituer des services par voie ferrée tirant profit de « l'étoile ferroviaire » desservant La Rochelle et à l'image de ce qui est déjà réalisé entre La Rochelle et Rochefort.

B2 - Coordonner dans le temps et dans l'espace développement urbain et offre de transports publics

A l'échelle de chacune des 18 communes de la Communauté d'agglomération **priorité** est donnée, dans le temps, **à la valorisation des espaces urbains tant préexistants que nouvellement urbanisés, desservis par un transport public** structurant de haut niveau de service (train, bus en site propre ou équivalent). Les documents d'urbanisme locaux identifient, à cet égard, des espaces prioritaires de réinvestissement ou de développement urbain dans les espaces situés dans un rayon de 500 mètres de part et

d'autre des gares ou des points d'arrêts principaux. Une forte valorisation du sol urbain et des capacités significatives d'évolution du cadre bâti y sont recherchées.

B3 - Faciliter les déplacements en modes actifs

Afin de favoriser l'usage du vélo ou la marche à pied, les politiques locales d'urbanisme promeuvent les itinéraires de circulation sûrs et confortables pour ces modes « actifs ». Sont recherchés en particulier des itinéraires directs vers les centres des villes et villages, les équipements collectifs et les arrêts des réseaux de transports publics. À l'inverse, les aménagements de voirie et plans de circulations contribuent à dissuader l'usage de l'automobile pour de courts trajets de proximité.

B4 - Organiser l'offre de stationnement

Le schéma de cohérence territoriale entend, dans ce registre, promouvoir quatre politiques :

- ✓ **Favoriser le stationnement résidentiel.** Pour les constructions nouvelles à usage résidentiel, les règles relatives au stationnement prévoient une offre adaptée en quantité et qualité afin d'encourager les résidents à « laisser leur voiture au garage ».
- ✓ **Offrir des plateformes d'échanges** entre véhicules individuels et transports publics au **niveau des principales entrées/sorties de l'unité urbaine centrale.** Ces plateformes d'échanges entre modes de transport permettent de limiter la pratique de la voiture individuelle au sein de la zone urbaine centrale. Elles pourront aussi jouer le rôle de pôles de ruptures de charges entre les dessertes publiques urbaine et interurbaine.
- ✓ **Dissuader le stationnement dans le cœur de l'agglomération.** Les espaces publics du cœur de ville de La Rochelle sont autant d'espaces rares, précieux comparables à des **biens publics urbains.** Leur occupation privative aux fins de stationnement est dissuadée soit par des règles restrictives, soit par une tarification en conséquence. Dans les constructions nouvelles à usages d'activités ou de bureaux des dispositions sont prises limitant le nombre de places de stationnement.
- ✓ **Faciliter l'usage du vélo. Pour toute nouvelle construction,** les règles relatives au stationnement prévoient des **aménagements adaptés** en quantité et en qualité (locaux directement accessibles et équipés) **au stationnement des vélos.** Une offre de stationnement destinée aux vélos est développée sur le domaine public à proximité immédiate des équipements recevant du public (écoles, administration, commerces, programmes de bureaux, etc.).

B5 - Hiérarchiser la voirie

La hiérarchisation des voies vise à adapter leur capacité d'écoulement du trafic à leurs fonctions. Dans le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle il est tenu compte à cet égard de la mise en service, sur la période 2010-2020, respectivement de l'autoroute A831 et de la liaison nord/sud des routes départementales depuis la RD9 au nord jusqu'à la RD111 au sud.

Dans ce contexte, trois orientations sont définies :

- ✓ **Accentuer le caractère urbain de la rocade de La Rochelle** en la dotant progressivement des caractéristiques et fonctionnalités correspondantes : réduction des vitesses maximales autorisées, accroissement du nombre soit d'échanges avec la voirie avoisinante soit de franchissements.
- ✓ Evolution de **même finalité** pour **le segment de la RN11** depuis l'échangeur avec la rocade de La Rochelle jusqu'à Chagnolet (Dompierre-sur-Mer) lieu d'échange avec la liaison nord/sud des routes départementales.
- ✓ Affirmer, par contre, **la fonction intercommunale de l'ensemble des routes départementales de deuxième couronne** en limitant le nombre des lieux d'échange afin de ne pas susciter une pression forte à l'urbanisation sur les espaces traversés.

B6 - Les réseaux de transport de l'information

Aujourd'hui, l'accessibilité à l'information numérique est devenue aussi importante que l'étaient et le sont toujours l'accessibilité aux réseaux de transports « physiques » tous modes des personnes et des marchandises.

Le haut (ou si possible le très) haut débit pour tous est un facteur de compétitivité économique tout autant que de qualité de vie.

Afin de contribuer à atteindre cet objectif, le schéma de cohérence territoriale établit qu'à l'occasion de toute réalisation d'infrastructure routière, ferroviaire ou autre, est prévue la mise en place de fourreaux de lignes de télécommunication.

Le futur schéma d'aménagement numérique déclinera les orientations en matière de réseau de transport de l'information.

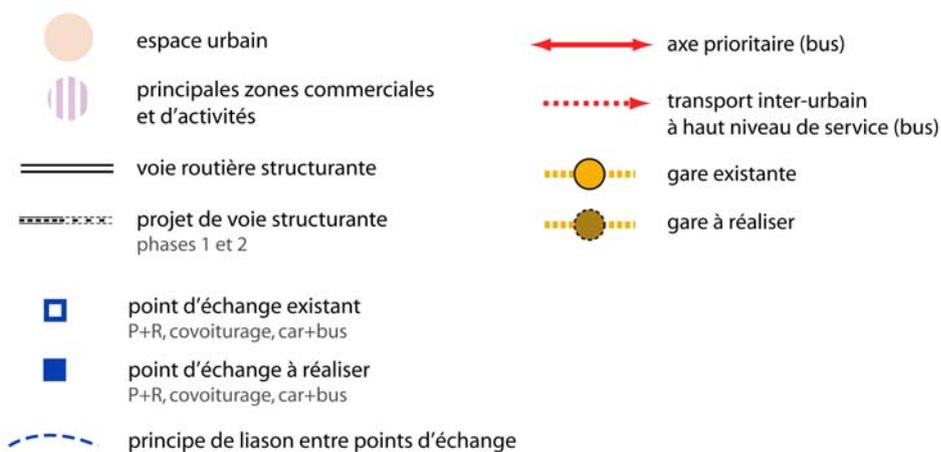
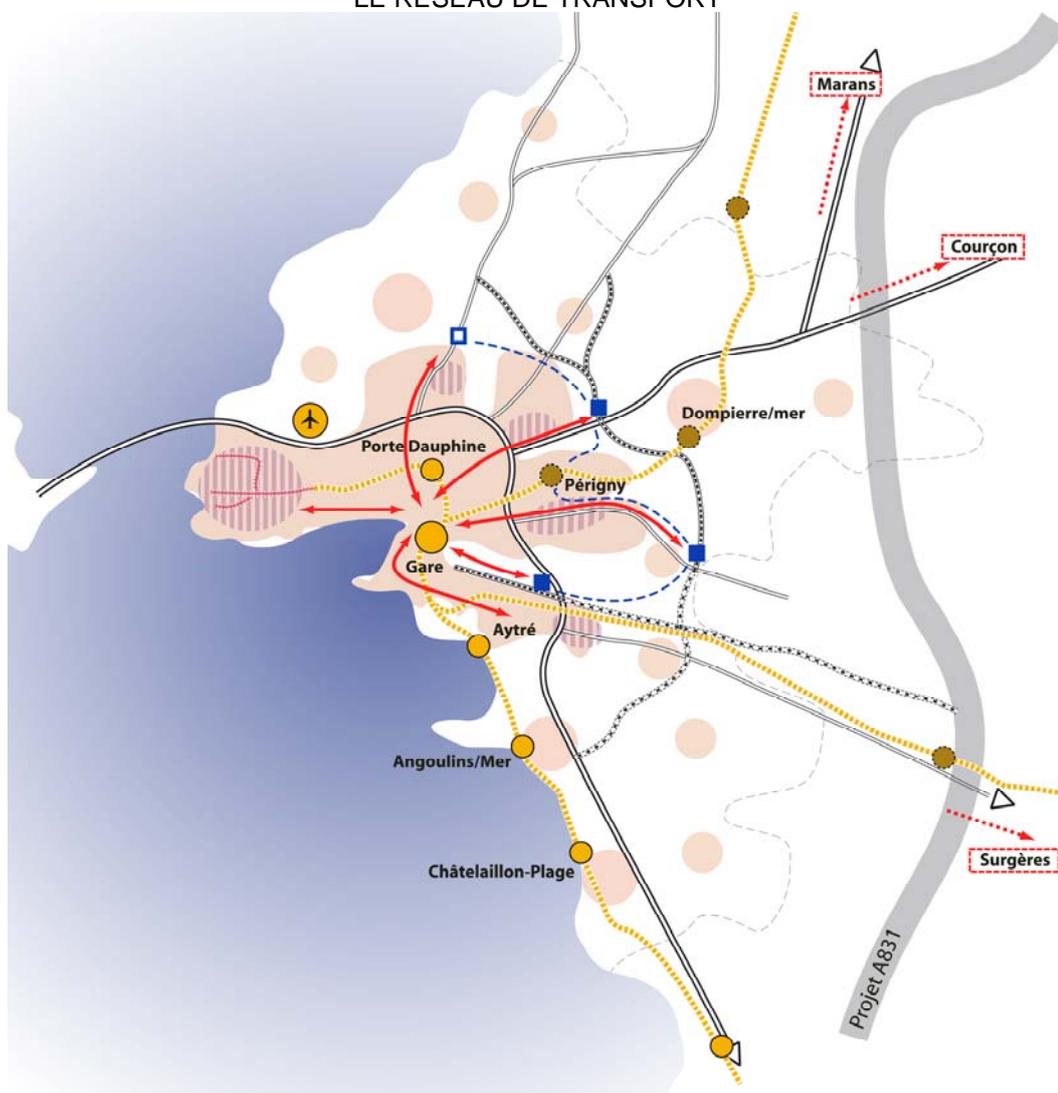
B7 - La voie ferrée de desserte du Grand Port Maritime de La Rochelle

A La Rochelle comme dans l'ensemble des ports de commerce de la façade atlantique la logistique et le fret ferroviaire -inséparables l'un de l'autre- sont deux champs d'activité portuaire insuffisamment développés.

Une des priorités des responsables du grand port maritime est alors précisément de mettre en place un raccordement ferré dédié se reliant au réseau national RFF aux environs de la Jarrie.

A cet égard le schéma de cohérence territoriale identifie un principe de tracé qui, à partir de l'enceinte portuaire, contourne l'unité centrale selon une direction générale ouest→est jusqu'aux approches est de la Communauté d'agglomération pour ensuite se diriger selon une direction générale nord→sud pour le raccordement précité au réseau national.

LE RESEAU DE TRANSPORT



2.3 – L’optimisation de la localisation des activités commerciales et autres activités économiques

A. Argumentaire

Le projet d’aménagement et de développement durable a fait **le choix d’une croissance économique raisonnée** dans la prolongation de la trajectoire de développement que le territoire connaît depuis le milieu des années de la décennie des « 90 » : environ +1 500 emplois annuels jusqu’en 2007, pour un total d’emplois proche, à cette même date, de 72 000.

Le stock foncier actuellement disponible s’agissant des **activités économiques** est **insuffisant** pour accueillir les implantations suscitées soit par le développement d’entreprises nouvelles soit par les nécessités de réaménagement spatial des entreprises actuellement implantées dans le territoire de la Communauté d’agglomération. C’est pourquoi le projet d’aménagement et de développement durable a-t-il affirmé **la volonté de développer significativement l’offre foncière correspondante** afin de faire face aux demandes d’implantation qui apparaîtront entre 2010 et 2020 et de disposer en 2020 d’un portefeuille foncier permettant d’envisager l’avenir.

Cet objectif général doit s’accompagner de **la définition des conditions spatiales qui le permettent** en même temps qu’elles l’encadrent pour l’optimiser quant à ses conséquences sur l’aménagement, l’environnement et les déplacements.

A ce titre le schéma de cohérence territoriale détermine les principes relatifs à l’organisation dans l’espace et de localisation des activités économiques :

- ✓ **Economiser l’espace** notamment en incitant à une intensification des usages dédiés à l’activité économique : l’effort d’intensification des usages de l’espace vaut pour les acteurs économiques tout autant que pour ceux de l’habitat.
- ✓ **Faire vivre l’armature urbaine** de la Communauté d’agglomération et au delà de l’ensemble de l’Aunis. Ce qui veut dire renforcer la dynamique d’économie urbaine de l’unité urbaine centrale, développer le potentiel économique de la couronne urbaine rochelaise et s’engager dans une démarche de coordination des grands sites économiques avec les territoires voisins de l’Aunis.
- ✓ **Cultiver** le mieux possible **la valeur de la proximité**, qui quand elle est pertinente, doit guider les politiques publiques en matière de localisation des activités économiques, notamment commerciales.

La mise en œuvre de ces trois principes conduit aux orientations qui suivent.

B. Orientations

B1 - Orientations relatives à l’équipement commercial

Elle est relative à deux échelles géographiques tant urbaines que des zones de chalandises :

- **A l’échelle de l’ensemble du territoire**, avec une chalandise d’importance régionale, le cœur de **ville de La Rochelle** et les deux centres commerciaux existants (à Angoulins-sur-Mer et Puilboreau) demeurent les polarités commerciales majeures et structurantes. Le schéma de cohérence territoriale **n’envisage pas la**

mise en place d'une autre polarité commerciale de même nature et échelle. L'extension horizontale de ces deux centres commerciaux ne peut être que très limitée et en rapport avec leur restructuration. Une intensification correspondant à une meilleure utilisation de l'espace est souhaitée.

- **A l'échelle des zones de chalandise d'ampleur communale ou de quartier** s'agissant des communes les plus importantes, sont privilégiées des implantations commerciales de taille petite et moyenne. Elles sont principalement accessibles en modes doux de déplacements et en transports publics, elles contribuent au renforcement des liens de proximité, à la restructuration des quartiers urbains existants ou, le cas échéant, à la structuration des nouveaux quartiers. Dans ce cadre est pris en compte le besoin spécifique d'un renforcement de l'offre commerciale, y compris alimentaire, au niveau des deux communes de Dompierre-sur-Mer et Périgny.

B2 - Orientations relatives aux zones d'activités artisanales, industrielles et logistiques

La nécessité d'accroître de manière raisonnée l'offre disponible est l'objectif premier qui a été défini, en la matière, par le projet d'aménagement et de développement durable. Sa mise en œuvre conduit à identifier l'aménagement de deux grandes catégories de zones d'activités³ d'intérêt communautaires :

- **Les zones artisanales** et d'activités de production d'une surface comprise entre 10 et 25 hectares destinées majoritairement au développement et à l'adaptation du tissu économique productif local : au nord « à cheval » sur les deux communes de Saint-Xandre et Nieul-sur-Mer à l'Aubrecay ainsi qu'à Marsilly ; sur l'axe ouest-est à Dompierre-sur-Mer / Corne Neuve puis au sud à Saint-Vivien.
- **Les zones d'activités industrielles et logistiques**, de taille supérieure à 25 hectares, en capacité d'accueillir des entreprises tant endogènes qu'exogènes au tissu productif rochelais : à l'est le parc d'activités de Sainte-Soulle/Usseau et au sud celui de Salles-sur-Mer/L'Aubépin 2.

Au total de 2010 à 2020 l'ensemble des besoins d'espace correspondant aux deux catégories de zones d'activités précédentes (B1/ et B2/) ne dépassent pas une surface de 200 hectares.

B3 - Orientation relative aux activités tertiaires

Ces dernières années, l'agglomération a bien développé sa capacité de rayonnement économique telle qu'on la mesure par le nombre des emplois / fonctions métropolitaines supérieures. Elle entend poursuivre sur cette voie ; à cet effet le schéma de cohérence territoriale détermine l'implantation de trois pôles de développement tertiaire et technologique.

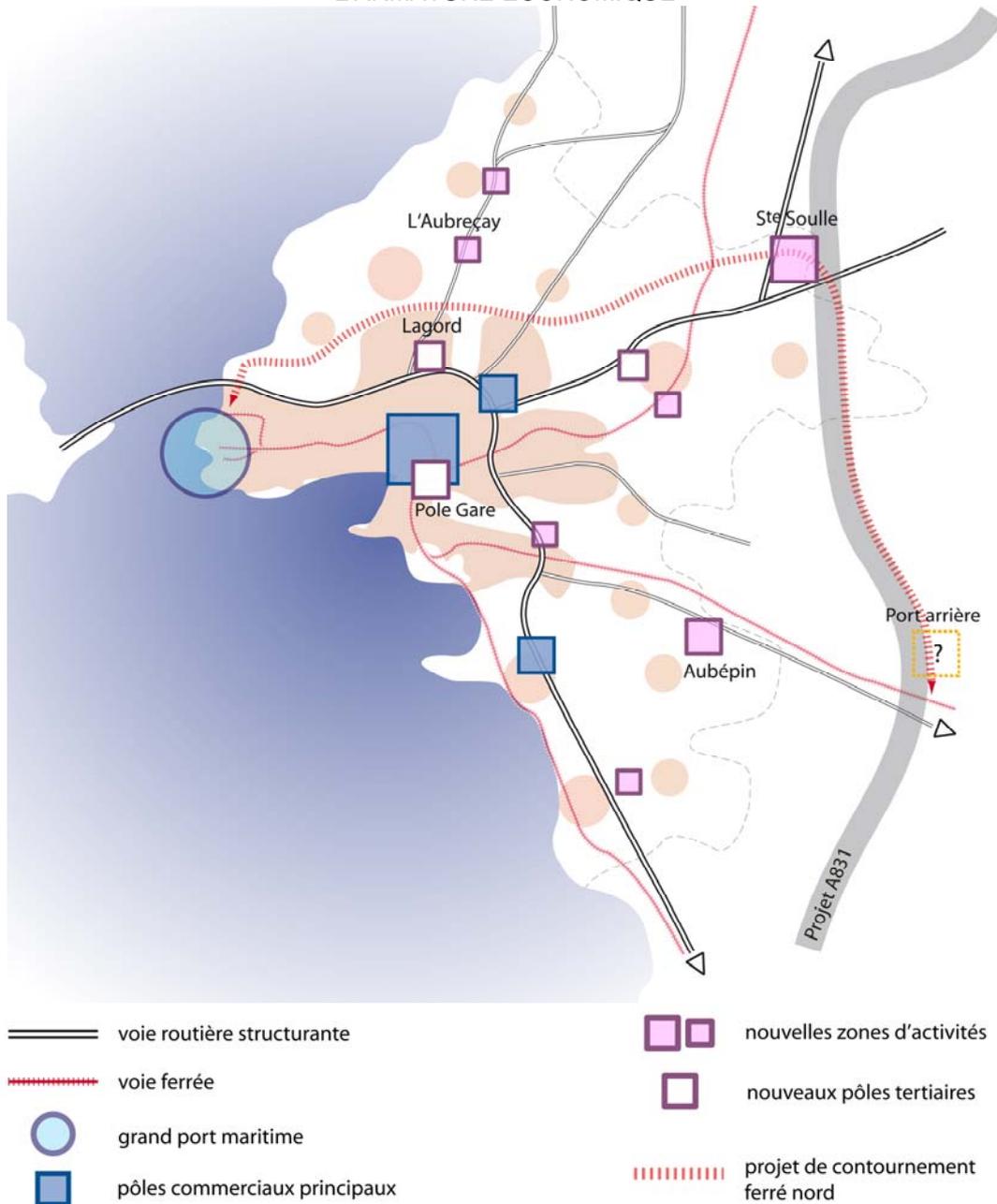
- **Le Pôle gare** : le site de la gare de La Rochelle étendu à ses espaces proches occupés actuellement par l'hôpital Saint-Louis et le parc d'expositions, notamment. Centre d'échanges principal de l'agglomération comme de l'ensemble de l'Aunis, plateforme de correspondance entre les modes de déplacement, **le quartier élargi de la gare de La Rochelle est adapté et transformé pour remplir au mieux les fonctions d'agglomération** qui sont les siennes. Son potentiel de centre d'affaires est développé simultanément avec celui d'activités commerciales qui sont liées à la

³ Outre les zones artisanales d'intérêt et ampleur communales insérées dans ou à proximité des espaces urbains de celles des communes qui en décident l'aménagement.

proximité d'importants flux d'échanges. L'aménagement du quartier gare se fait en respectant l'équilibre déjà actuellement présent entre l'urbanisation et la protection des espaces naturels à la riche biodiversité qui l'avoisinent sur sa façade sud-est (marais de Tasdon).

- **Le pôle tertiaire de Lagord** est développé en substitution et reconversion du site militaire actuel. Il a vocation à accueillir des activités à haute technologie tant endogènes qu'exogènes relevant notamment du domaine des énergies renouvelables.
- Celui de **Dompierre-sur-Mer** bénéficie de son positionnement au sein de l'espace urbain La Rochelle - Rochefort - Niort et d'une bonne desserte, tant ferrée que routière.

L'ARMATURE ECONOMIQUE



B4 - Orientation relative aux grands équipements

Il s'agit du centre hospitalier de La Rochelle et de l'extension des établissements d'enseignement supérieur et recherche.

▪ **Le centre hospitalier**

Le centre hospitalier Saint-Louis est aujourd'hui situé sur un terrain de 10 hectares au sein de la partie centrale de la ville de La Rochelle. L'évolution des techniques et des besoins peut poser, à une échéance située aux environs de 2030, la question de la réalisation d'un nouvel équipement nécessitant un terrain d'assiette d'une trentaine d'hectares à proximité du cœur d'agglomération, bien desservis par les transports collectifs et le réseau viaire. Ce site doit, par ailleurs, être aisément accessible par les habitants de l'Aunis comme du sud du département.

Afin de préserver la perspective de cette implantation dans les années 2030, le schéma de cohérence territoriale identifie trois localisations possibles :

- ✓ sur la commune d'Aytré, au nord de la zone industrielle de Belle Aire, entre la voie ferrée et le lieu-dit Varaize (site desservi par la RD137 et la future déviation de la route de Surgères) ;
- ✓ sur la commune de Dompierre-sur-Mer, entre le bourg et la nouvelle route départementale reliant le RD9 et le RD111, à proximité de l'échangeur avec la RN11 ;
- ✓ sur la commune d'Angoulins, à l'est de la RD137, entre la RD111 et le lieu-dit La Cabane Brûlée.

▪ **L'extension des établissements d'enseignement supérieur et de la recherche**

La localisation des établissements d'enseignement supérieur à La Rochelle depuis le début des années 1990 a été voulue insérée dans la ville, dans le quartier Ville en Bois - Minimes de la ville de La Rochelle.

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 d'insertion urbaine et de mixité des fonctions dans la zone Besselue-Bongraine sur la commune d'Aytré. Une réserve foncière d'une vingtaine d'hectares est identifiée à cet effet, accompagnée 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 le respect de la qualité paysagère du site et de la cohérence de la transition vers le littoral maritime naturel d'Aytré.

▪ **Le nouveau Centre de Formation des Apprentis**

Les locaux actuels du centre de formation des apprentis sont obsolètes ; bien que conçus pour accueillir 800 apprentis, ils en accueillent aujourd'hui plus de 1800.

La construction d'un nouveau centre est indispensable, sur un emplacement pouvant bénéficier d'une desserte de qualité par les transports collectifs. Le site d'Aytré-Cottes Mailles, sur une emprise d'environ 4,4 ha, distante d'à peine 2000 mètres de la gare de La Rochelle-Ville, est proposé à la Région Poitou-Charentes, maître d'ouvrage. La disponibilité foncière correspond à l'orientation générale du SCOT d'intensification de l'urbanisation. Au cas où, de façon avérée, le programme de construction nécessiterait une superficie plus importante, le Centre de Formation des Apprentis serait implanté à Périgny, route de Saint-Rogatien, sur une emprise de 5 à 8 hectares.

2.4 – La protection et valorisation des paysages

A. Argumentaire

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle met en avant dans un double mouvement la nécessité du développement économique, social et territorial et l'impératif de la protection et valorisation aujourd'hui et demain de toutes les composantes de l'environnement ce qui comprend, évidemment, les paysages tant naturels qu'urbains et les composantes du patrimoine tant naturel que bâti.

L'équilibre dynamique entre développement des activités humaines et pérennité des patrimoniaux environnementales est assuré principalement par « l'inversion » du regard habituel de l'aménageur en mettant en avant d'abord les espaces naturels et agricoles avant de considérer les espaces urbains ouverts potentiellement à l'urbanisation.

Ainsi, l'essentiel de ce qui est analysé, à l'échelle du schéma de cohérence territoriale – qui n'est pas celle des plans locaux d'urbanisme –, comme espaces naturels et agricoles est inclus dans l'armature éponyme (ou la trame verte et bleue) et, par principe, protégé et non ouvert à l'urbanisation. De ce fait, les grands constituants paysagers naturels de l'agglomération, tels qu'ils ressortent du diagnostic, le sont aussi.

Complémentaire à ce grand principe repris, détaillé et cartographié dans la première partie du document d'orientations générales, le schéma de cohérence territoriale énonce trois orientations.

B. Orientations

▪ **La mise en valeur des « lisières urbaines », ces espaces représentant les limites entre l'urbanisation et l'agriculture ou les espaces naturels.**

Les « lisières urbaines » concrétisent tant spatialement que visuellement (notamment pour les usagers de la rocade de La Rochelle) l'interpénétration entre la Ville et la Nature. Au delà de leur préservation déjà assurée par les orientations de la première partie du D.O.G. les documents d'urbanisme locaux et les projets de développement et d'aménagement veillent à leur valorisation en mettant en particulier l'accent sur la contribution qu'ils peuvent apporter au renforcement de la nature et de la biodiversité ordinaires en milieu urbain.

▪ **Les sites d'entrées de ville .**

Ils appellent également des actions de requalification visant à moderniser et restructurer le cadre bâti et les espaces publics de voirie dans le sens d'une meilleure intégration des usages piétons et d'une harmonisation des aménagements paysagés. Dans le respect de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, il convient d'y définir des dispositions réglementaires adaptées (par exemple recul des constructions, végétalisation des bandes de recul, limitation des panneaux publicitaires, intégration des enseignes) afin d'améliorer la qualité générale des paysages perçus depuis les voies principales. Une vigilance particulière doit s'exercer dans les zones commerciales et leurs abords où prolifèrent souvent des dispositifs de pré-enseignes mal contrôlés.

▪ Enfin, concernant **les paysages urbains**, le schéma de cohérence territoriale identifie un objectif de préservation et de mise en valeur des monuments et ensembles bâtis remarquables. Ceux d'entre eux qui font l'objet d'un classement, d'une inscription à l'inventaire supplémentaire, d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur ou d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager, exigent une

vigilance renforcée au travers, notamment, de règles ou de recommandations précises visant à conserver les qualités paysagères des sites et de leurs abords.

2.5 – Prévenir les risques

A. Argumentaire

Le rapport de présentation –pages 248 et sig. a analysé à partir de données récentes l'état des risques naturels et technologiques concernant les personnes et les biens; en l'occurrence, il a mis l'accent sur :

- les risques naturels et en particulier les risques littoraux (submersion marine et érosion),
- les risques technologiques s'agissant des installations à risque industriel élevé (relevant de la catégorie SEVESO) en contexte urbain.

Dans ce contexte, le document d'orientations générales détermine les orientations suivantes destinées **à assurer une gestion intégrée des risques dans l'aménagement axée sur une double finalité : maîtriser l'urbanisation pour éviter d'aggraver les conséquences liés aux phénomènes et diminuer la vulnérabilité des personnes et des biens aux risques identifiés.**

L'événement Xynthia du 28 février 2010 a mis en évidence la vulnérabilité du territoire communautaire face aux risques et la nécessité de leurs prises en compte dans les projets du territoire.

Dans son porter à connaissance complémentaire, en date du 9 juillet 2010 (document annexé), l'État rappelle en introduction que « **la prise en compte du risque relève de la responsabilité collective de l'ensemble des acteurs qui interviennent sur les territoires**, l'État, les collectivités en premier lieu, mais également les acteurs économiques, la population. ».

B. Orientations

B1. Les risques littoraux

L'un des enjeux forts concerne la sensibilité du littoral et de certaines zones urbanisées et rétro-littorales face aux risques d'érosion et de submersion en particulier dans une perspective de hausse du niveau de la mer liée au réchauffement climatique. Ces risques touchent en priorité les secteurs dont le niveau des terres est inférieur ou proche de celui des plus hautes eaux connues.

Il s'agit de :

- **Veiller à la non-augmentation des capacités d'accueil** en limitant la constructibilité dans les zones soumises au risque,
- Intégrer dans l'aménagement toutes dispositions permettant une réduction de la vulnérabilité des territoires exposés,
- Intégrer dans l'aménagement du littoral les perspectives d'évolution du niveau des océans,
- Prendre en compte la connaissance la plus actualisée des risques dans les politiques d'aménagement et notamment les documents d'urbanisme,
- Préserver de toute urbanisation les zones naturelles d'expansion des eaux marines et terrestres (marais, zones humides...) et les axes d'écoulement naturel,
- Identifier, maintenir et restaurer dans la trame bleue les réseaux de fossés et petits cours d'eau assurant la fonction hydraulique et l'expansion des crues.

L'état de connaissance du risque submersion à l'été 2010 a été rappelé dans le porter à connaissance des services de l'Etat. Il demande de retenir **provisoirement** une cote de référence à 4m60NGF sur l'ensemble du territoire avec des pondérations liées à la morphologie des sites et l'exposition à la houle. Il rappelle par ailleurs la nécessité d'intégrer a minima les éléments de connaissance avérés (dont Xynthia) dans les documents d'urbanisme.

Les principales évolutions concernent l'amélioration de la connaissance du risque submersion et sa déclinaison réglementaire :

- engagement d'une étude de caractérisation du risque (définition des aléas courant 2012) par la communauté d'agglomération de la Rochelle en partenariat avec les services de l'Etat,

- prescription d'un PPRL, suite à la tempête Xynthia, afin de rendre opposable au plus vite la réglementation.

Par ailleurs, l'efficacité de la politique de prévention des risques sur le territoire passera par une articulation renforcée entre les politiques de gestion de crise, de réduction de vulnérabilité, de développement d'une culture du risque en local et de renforcement des systèmes de protection.

B2. Les risques technologiques dans le tissu urbain de la ville de La Rochelle

Comme tout port de commerce, celui de La Rochelle a dans son périmètre des établissements industriels relevant de la directive SEVESO : dépôts d'hydrocarbures, industrie chimique, stockage d'engrais.

Ces installations sont évidemment concernées par toutes les dispositions de prévention des risques prévues par la directive. Elles feront l'objet de prescriptions particulières au travers d'un plan de prévention des risques technologiques actuellement en cours d'élaboration. Toute nouvelle implantation ou extension d'installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation n'est possible que si elles présentent un rapport direct avec l'activité portuaire et qu'elles ne génèrent pas de risques supplémentaires et/ou de nouvelles contraintes sur les zones d'habitation existantes et futures.

2.6 – La ressource eau

A. Argumentaire

La ressource eau a une dimension déterminante sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Indispensable tant pour assurer le maintien de l'équilibre écologique des milieux humides que pour l'alimentation en eau potable, elle fait l'objet de toutes les attentions notamment d'un point de vue qualitatif.

Le souci de sa qualité pour des activités économiques importantes comme la pêche, le tourisme, l'agro-alimentaire et la conchyliculture est également un impératif identifié par le projet d'aménagement et de développement durable.

Dans ce contexte la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a notamment prévu de réaliser un schéma directeur du réseau d'assainissement actualisé, en liaison avec un schéma directeur des pôles épuratoires des eaux usées, le tout devant permettre d'améliorer nettement la qualité des eaux rejetées dans les milieux naturels. Ce schéma directeur complet sera réalisé d'ici 2012.

Afin d'assurer une mise en œuvre aboutie de cet objectif général, le schéma de cohérence territoriale identifie quatre orientations.

B. Orientations

- Afin d'éviter une saturation des réseaux d'assainissement préjudiciable au bon fonctionnement des stations d'épuration des 4 pôles épuratoires, tout projet d'extension urbaine est nécessairement mis en adéquation avec la capacité des ouvrages d'assainissement à accepter et traiter les nouveaux volumes et charges de pollution.
- Par ailleurs, en cas de lourds et coûteux travaux de raccordement, le recours aux techniques épuratoires alternatives pourra être recherché pour les extensions urbaines potentielles : lagunage, « lits plantés » notamment.
- De manière complémentaire, les extensions urbaines potentielles sont réalisées en intégrant la problématique des eaux pluviales dès la conception de l'aménagement, avec pour objectif la retenue de ces eaux et la maîtrise de leur qualité. A cette fin, pourront être mis en œuvre des dispositifs de stockage, de chaussées drainantes, des dispositifs d'infiltration, selon les éléments contextuels.
- L'accroissement des activités portuaires directes et indirectes est réalisé avec une prise en compte particulièrement attentive des effluents (et déchets) qui sont, à ce titre, occasionnés.

2.7 – La ressource énergie

Le projet d'aménagement et de développement durable a mis l'accent sur la nécessité de considérer la dimension énergie dans l'ensemble des politiques d'aménagement.

La mise en œuvre de cet objectif générique concerne particulièrement les secteurs de consommation énergétique résidentiel-tertiaire et transports ; à ce titre deux orientations sont établies :

- ✓ **secteur résidentiel-tertiaire** : accroître significativement à l'horizon 2020 l'efficacité énergétique des bâtiments et y développer la part d'énergies renouvelables dans les consommations correspondantes ;
- ✓ **secteur des transports**. Deux mesures sont à mettre en œuvre : économiser l'énergie consommée pour l'éclairage public des voiries et mesurer les économies suscitées par le transfert modal vers les transports publics et les modes doux promus par la mise en œuvre des objectifs et orientations relatives au développement d'une offre performante de transports publics (voir paragraphe II.2 supra).

3. LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

A. Argumentaire

Huit communes de la Communauté d'agglomération de La Rochelle sont concernées par la loi Littoral. Leur territoire comprend 64 kilomètres de littoral marin.

La loi Littoral a défini des principes généraux –espaces naturels remarquables, espaces proches du rivage, urbanisation limitée, coupure d'urbanisation– dont la déclinaison locale est réalisée par la combinaison d'interprétations communales (dans les plans locaux d'urbanisme), de contrôles des services de l'État et d'interventions du juge administratif à l'occasion des nombreux contentieux auxquels la loi donne lieu dans ses applications locales.

La réalisation du schéma de cohérence territoriale est l'occasion de **définir une vision partagée** des principales notions de la loi littoral et ce dans l'esprit du 7^{ème} alinéa de l'article L122-1 du Code de l'Urbanisme.

B. Les orientations

Elles traitent successivement des notions « d'espaces naturels remarquables du littoral », de « coupures d'urbanisation », « d'espaces proches du rivage », de « capacité d'accueil », et au sein de ce dernier « d'extension limitée de l'urbanisation ».

B1 - Les espaces naturels remarquables du littoral

Deux critères d'appréciation sont devenus classiques dans la doctrine relative aux espaces naturels remarquables du littoral.

Un espace peut être remarquable parce que le site ou le paysage est précisément remarqué et reconnu comme générateur d'**aménités**. À ce titre, il importe qu'il soit protégé et préservé car il est comparable à un **bien public**. Un espace peut aussi être générateur de **biodiversité** et contributeur à la **richesse écologique**. À ce titre, il est très utile pour les générations futures et doit aussi être préservé.

Dans cet esprit, le schéma de cohérence territoriale définit les espaces naturels remarquables du littoral en se fondant essentiellement sur la considération des périmètres : les **marais** et zones humides littorales depuis au nord le Marais Poitevin jusqu'au sud le Marais de Rochefort, les boisements et les parcs urbains de La Rochelle (Pointe de Queille, Chef de Baie et Charruyer). Les dispositions correspondantes du code de l'urbanisme relatives aux espaces naturels remarquables du littoral s'appliquent dans les limites telles qu'elles sont repérées sur la carte ci-après en fin de section III.

B2 - Les coupures d'urbanisation

La notion de coupure d'urbanisation est assurée **de fait** par la trame bleue et verte qui garantit la protection nécessaire au maintien et au développement des activités agricoles et maritimes et ce faisant préserve une césure de l'urbanisation entre les parties urbanisées des communes littorales.

B3 - Les espaces proches du rivage

Au droit d'un littoral constitué au nord de marais, d'espaces agricoles et de zones conchylicoles ,au centre de la ville de La Rochelle avec ses installations portuaires commerciales, de pêche et de plaisance, puis au sud d'une alternance d'espaces

littoraux urbanisés mais aussi de marais, zones humides et zones conchylicoles, le schéma de cohérence territoriale fonde la délimitation des espaces proches du rivage sur les quatre critères suivants :

- ✓ L'absolue **nécessité** de prendre en compte l'écosystème formé par **les littoraux marais et zones humides associées** ;
- ✓ **La morphologie des sites** avec la présence de lignes de crête, l'existence de points de vue sur la mer et donc l'application du principe jurisprudentiel de la **covisibilité** ;
- ✓ La considération de la **distance à la mer** en considérant un espace-temps estimé à un quart d'heure de marche à pied, soit environ 1 kilomètre.
- ✓ Enfin, la présence de **coupures physiques nettes** telles les routes départementales ou la voie ferrée (au sud).

L'application combinée de ces quatre critères permet de déterminer la limite des espaces proches du rivage, reportée sur la carte ci-après en fin de section III.

B4 – Les capacités d'accueil des espaces littoraux des communes soumises à la loi littoral

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle distingue deux catégories d'espaces littoraux :

Les espaces littoraux qui ne sont pas ouverts à l'urbanisation :

- Les espaces naturels remarquables du littoral (cf B3)
- Les espaces présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation (cf B2)
- La bande des 100m en dehors des espaces urbanisées
- Les zones soumises aux risques de submersion

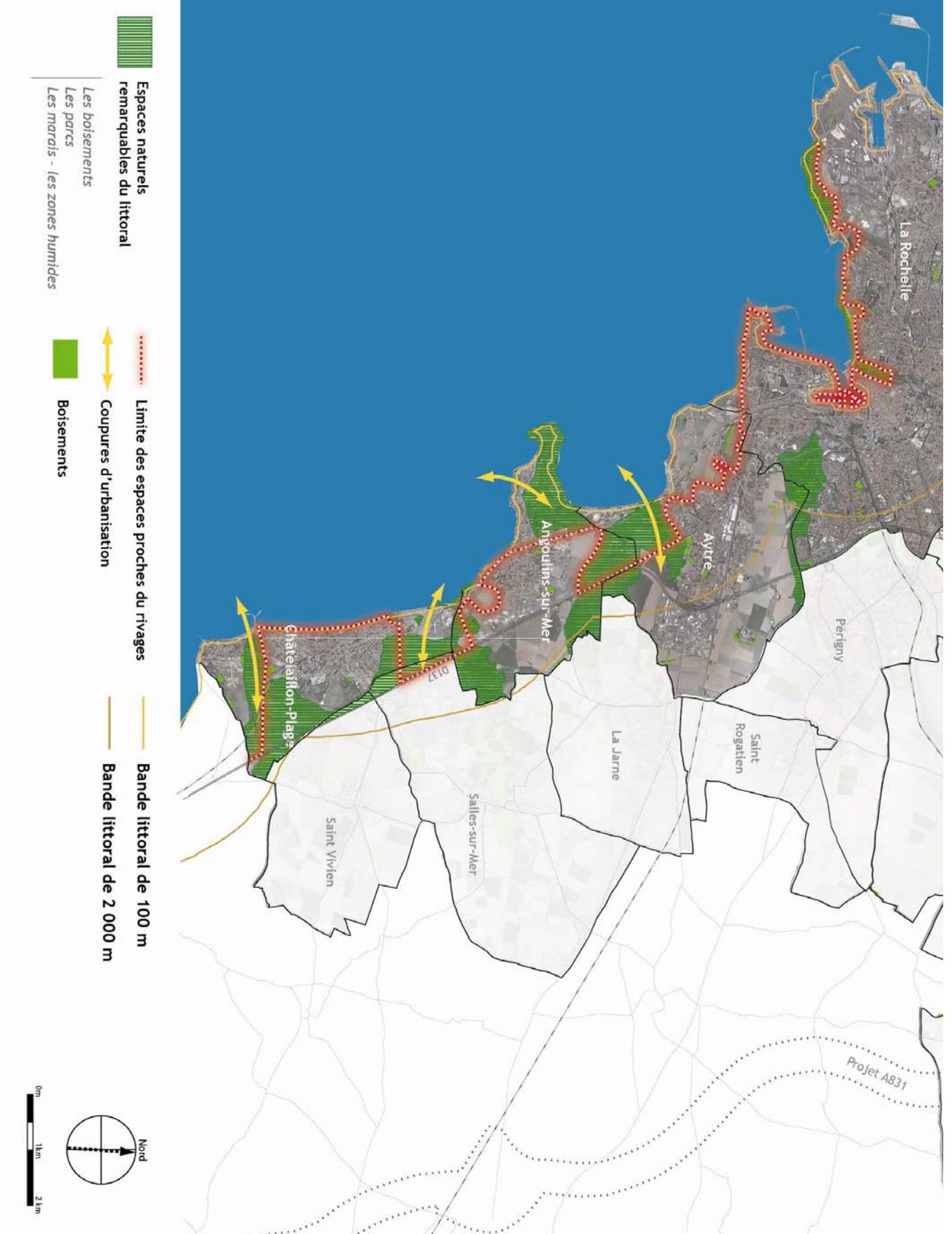
Les espaces littoraux dont l'extension de l'urbanisation est limitée : Les espaces proches du rivage

Au titre du L146-4 II 2^e alinéa du code de l'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle **définit les critères** permettant de **justifier et motiver l'urbanisation limitée des espaces proches du rivage**.

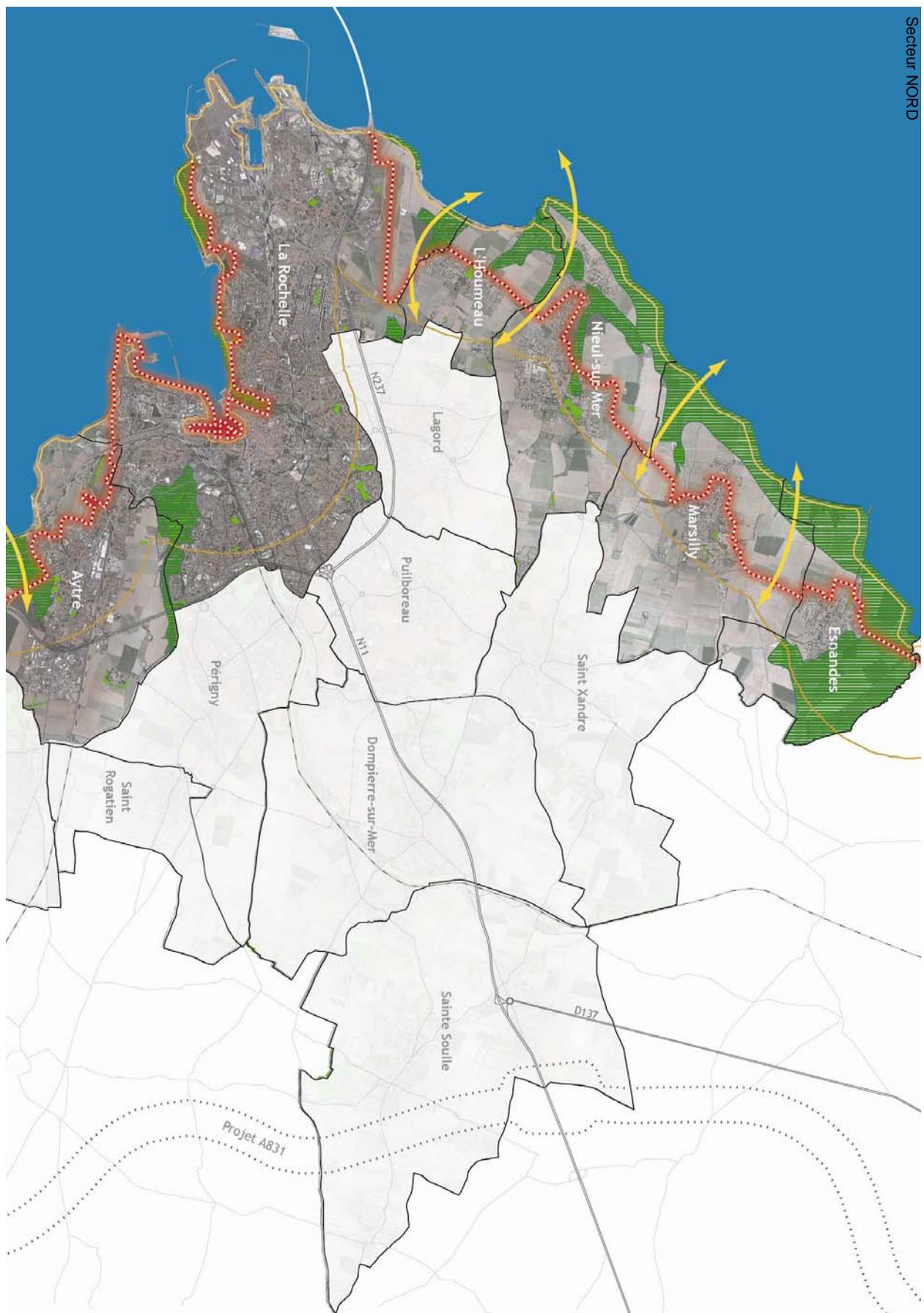
Ces critères ont trait à la haute valeur paysagère et environnementale ainsi qu'à l'importance de l'enjeu de développement socio-économique. Leur application aboutit à identifier, au sein des espaces proches du rivage, trois catégories d'espaces :

- ✓ **Les espaces à haute valeur paysagère et environnementale au-delà des espaces naturels remarquables du littoral.** Cette catégorie concerne en particulier les secteurs de front de mer où le caractère patrimonial des constructions et de l'urbanisation nécessite que leurs grandes caractéristiques soient préservées. Les constructions et aménagements réalisés préservent la qualité du patrimoine architectural et urbain. Dans certaines communes littorales les constructions sont implantées en retrait de front de mer, maintenant ainsi des espaces libres entre le rivage et l'urbanisation. Ces espaces ne sont pas ouverts à l'urbanisation, ce qui n'exclut pas qu'ils puissent être aménagés pour l'accueil et la fréquentation du public.

- ✓ **Secteurs littoraux à enjeu d'agglomération.** Il s'agit du grand port maritime de La Rochelle ainsi que des ports de plaisance et de pêche. Dans ces secteurs l'extension limitée de l'urbanisation s'apprécie en fonction de leur capacité à accueillir des besoins résidentiels d'activités et de services à l'échelle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et non pas à celle de la commune seule.
- ✓ **Les autres espaces littoraux.** L'extension de l'urbanisation n'y représente pas d'enjeux forts de protection des paysages littoraux mais doit être appréciée au regard des besoins de fonctionnement, de développement et d'organisation urbaine. Dans les espaces déjà urbanisés de ces villes ou villages et en continuité immédiate de leur tissu urbain, des opérations de restructuration, de réhabilitation, de rénovation urbaine ainsi que d'extension doivent permettre d'assurer le renouvellement urbain, la diversité de l'habitat, ainsi que la limitation des déplacements en urbanisant de préférence les espaces les mieux desservis.



SCOT de la Communauté d'agglomération de La Rochelle – Document d'orientations générales
Dossier approuvé – avril 2011



TABLES

Table des matières

Avant-propos	51
Un moment important de la démarche d'ensemble	51
Les quatre cohérences	52
Le plan du D.O.G.	53
1. Les grands équilibres relatifs a l'aménagement de l'espace	54
1.1 – L'organisation générale de l'espace - La mise en œuvre du principe d'équilibre	54
A. L'argumentaire	54
B. Orientations	55
1.2 – La préservation des espaces naturels constitutifs de la trame bleue et verte et des espaces agricoles	56
A. Argumentaire	56
B. Orientations	56
B1 – Principe général	56
B2 – Applications particulières relatives aux espaces agricoles	56
B3 – Application particulière relative aux espaces naturels et aux continuités écologiques	58
B4 – Application aux espaces forestiers	59
1.3 – Les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espaces et ressources naturelles	60
1.3.1 – Le renforcement de l'unité urbaine centrale	60
A. Argumentaire	60
B. Orientation	60
1.3.2 – La priorité au réinvestissement urbain	61
A. Argumentaire	61
B. Orientation	61
1.3.3 – La maîtrise des extensions urbaines à vocation résidentielle	61
A. Argumentaire	61
B. Orientations	62
B1 - La localisation des extensions urbaines potentielles	62
B2 - Les niveaux de densité minimale	62
2. Les objectifs des politiques publiques d'aménagement	64
2.1 – L'équilibre social de l'habitat ; la construction de logements aidés	64
A. Argumentaire	64
B. Orientations	64
B1 - Développer la construction de logements sociaux	64
B2 - Faire évoluer l'habitat	65
2.2 – La cohérence entre urbanisation et réseaux de transports notamment publics	65

A. Argumentaire	65
B. Orientations	66
B1 - Développer une offre performante de transports publics	66
B2 - Coordonner dans le temps et dans l'espace développement urbain et offre de transports publics	66
B3 - Faciliter les déplacements en modes actifs	67
B4 - Organiser l'offre de stationnement	67
B5 - Hiérarchiser la voirie	67
B6 - Les réseaux de transport de l'information	69
B7 - La voie ferrée de desserte du Grand Port Maritime de La Rochelle	69
2.3 – L'optimisation de la localisation des activités commerciales et autres activités économiques	70
A. Argumentaire	70
B. Orientations	70
B1 - Orientations relatives à l'équipement commercial	70
B2 - Orientations relatives aux zones d'activités artisanales, industrielles et logistiques	71
B3 - Orientation relative aux activités tertiaires	71
B4 - Orientation relative aux grands équipements	73
2.4 – La protection et valorisation des paysages	74
A. Argumentaire	74
B. Orientations	74
2.5 – Prévenir les risques	75
A. Argumentaire	75
B. Orientations	75
B1 - Les risques littoraux	75
B2 - Les risques technologiques dans le tissu urbain de la ville de La Rochelle	76
2.6 – La ressource eau	76
2.7 – La ressource énergie	77
3. Les modalités d'application de la loi littoral	78
A. Argumentaire	78
B. Les orientations	78
B1 - Les espaces naturels remarquables du littoral	78
B2 - Les coupures d'urbanisation	78
B3 - Les espaces proches du rivage	78
B4 – Les capacités d'accueil des espaces littoraux des communes soumises à la loi littoral	79

Table des illustrations

Les grands équilibres	55
La trame verte et bleue	57
Les entités urbaines	63
Le réseau de transport	69
L'armature économique	72
La loi littoral / secteur sud	82
La loi littoral / secteur nord	83

Schéma de COhérence T erritoriale

de la Communauté d'agglomération de La Rochelle



RAPPORT DE PRESENTATION

DOSSIER APPROUVÉ – AVRIL 2011



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

**RAPPORT DE PRESENTATION
ENQUÊTE PUBLIQUE**

DOSSIER APPROUVÉ LE 28 AVRIL 2011

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE

Avant-propos

Le rapport de présentation est la première pièce du projet de schéma de cohérence territoriale. Il comprend deux parties :

- ✓ I - Le diagnostic socio-économique et spatial qui expose l'état de la question et les enjeux relatifs au développement et à l'aménagement.

- ✓ II – La démarche environnementale qui expose l'état initial de l'environnement, les perspectives de son évolution et ensuite analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre des objectifs et orientations du projet de schéma de cohérence territoriale en présentant les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser celles des incidences qui sont négatives.

SOMMAIRE

I. Le diagnostic socio-économique et spatial

1 – Le développement - Les richesses humaines et économiques

1.1 Le développement démographique

1.2 Le développement économique

2 – L'aménagement : Les hommes et le territoire

2.1 Consommation d'espace et formes urbaines

2.2 Habitat et logement

2.3 L'armature urbaine et les transports-déplacements

II. La démarche environnementale

1 – État initial de l'environnement et perspectives de son évolution.

1.1 Le contexte physique

1.2 Les espaces naturels producteurs de biodiversité

1.3 Les espaces aménités et paysages

1.4 Les ressources naturelles et les énergies

1.5 Les risques et la protection des biens et des personnes

1.6 Nuisances et pollution

1.7 Synthèse des pressions et risques sur l'environnement

1.8 Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par le schéma de cohérence territoriale

1.9 Synthèse des enjeux environnementaux

2 – Présentation des choix retenus pour établir le projet

2.1 Un projet de territoire équilibré

2.2 Un développement urbain économe en consommation d'espace

2.3 Une gestion économe des ressources naturelles

2.4 Développer les transports et les modes de déplacement doux

3 – Incidences notables prévisibles du schéma de cohérence territoriale sur l’environnement.

3.1 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les espaces naturels producteurs de biodiversité, les aménités et le paysage

3.2 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les ressources naturelles et les énergies

3.3 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les risques naturels et technologiques

3.4 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les nuisances et pollutions

3.5 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les sites Natura 2000

4 – Méthode d’évaluation environnementale

4.1 Cadre méthodologique général

4.2 L’évaluation environnementale du SCOT

5 – Résumé non technique

Tables

Table des matières

Table des illustrations

Annexes



I. LE DIAGNOSTIC SOCIO-ECONOMIQUE ET SPATIAL

INTRODUCTION

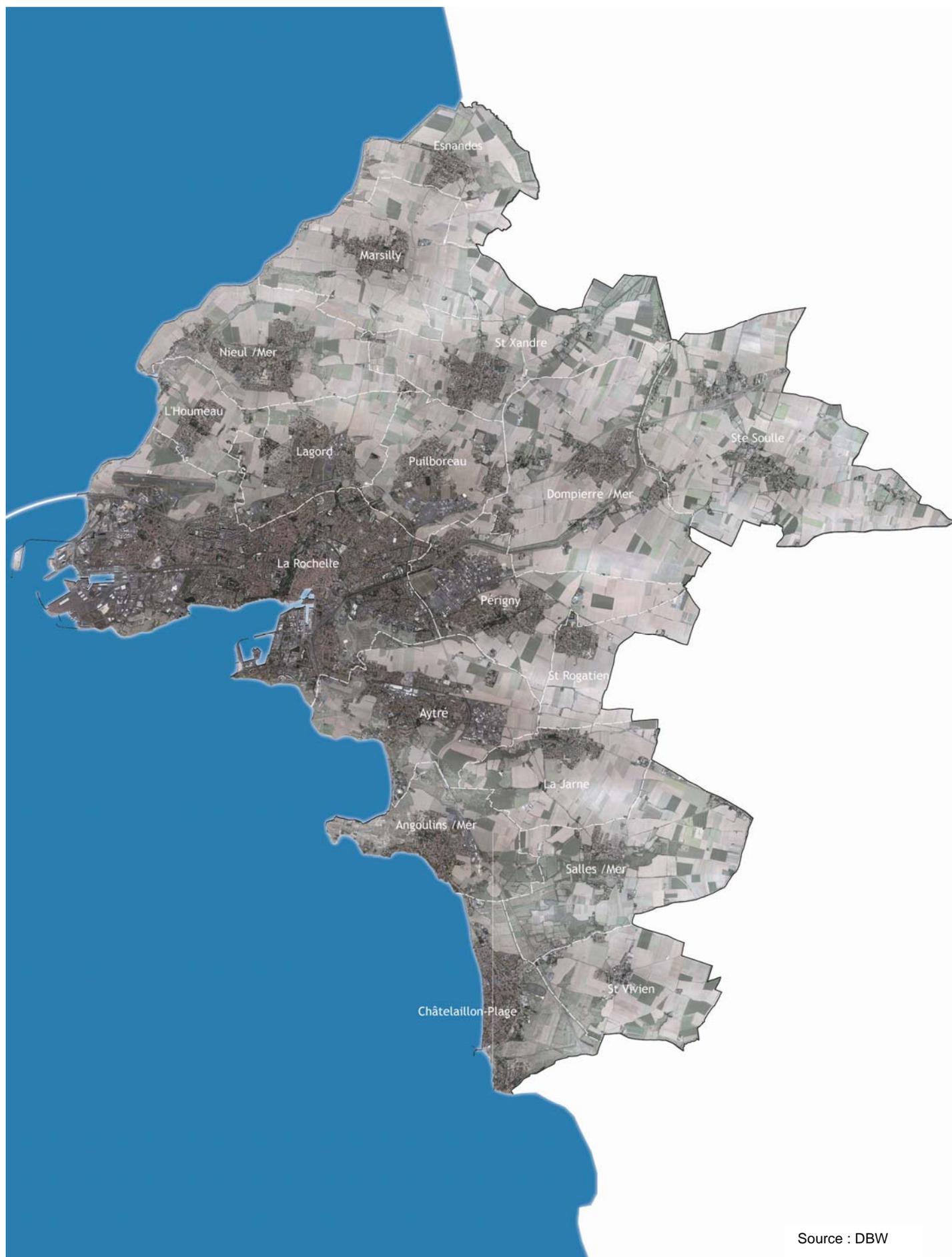
Le diagnostic du schéma de cohérence territoriale est bien plus qu'une compilation de données ou un arrêt sur image ; il est le socle de la démarche d'ensemble qui permet de fonder et légitimer les objectifs du projet d'aménagement et de développement durable puis les orientations du document d'orientations générales.

A ce titre le diagnostic vise, d'abord, à identifier les **enjeux** auxquels les acteurs du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle font face aujourd'hui et demain. Ces enjeux sont autant de questions ou de défis qui trouvent des éléments de réponse dans le projet d'aménagement et de développement durable. Le diagnostic entend donc **donner du sens** à l'ensemble de la démarche : tout à la fois en termes de contenu et de direction à suivre.

Le diagnostic, ensuite, ne vaut que s'il permet de faire **partager ces enjeux** avec l'ensemble des partenaires de l'aménagement de ce territoire. L'efficacité de la mise en œuvre des objectifs et orientations qui guideront pendant la décennie 2010-2020 l'aménagement du territoire communautaire requiert, en effet, une bonne appropriation collective de ce qui en constitue le socle.

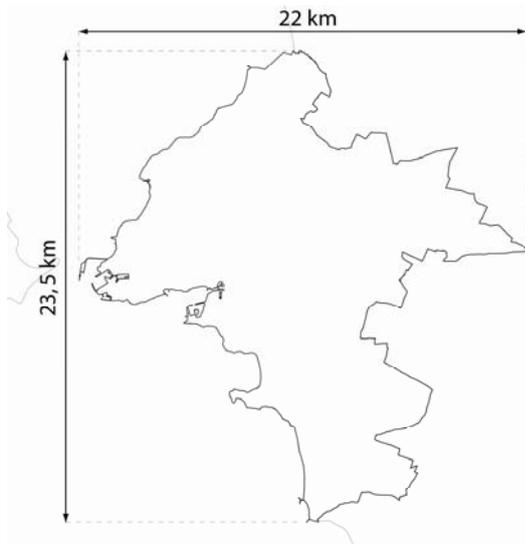
Cette partie du rapport de présentation est établie au regard successivement des perspectives démographiques et économiques comme stipulé à l'article R122-2 du code de l'urbanisme, puis des tendances relatives à l'aménagement des « établissements humains » dans le territoire. Chaque grande section se termine par une synthèse et l'identification des enjeux.

LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE

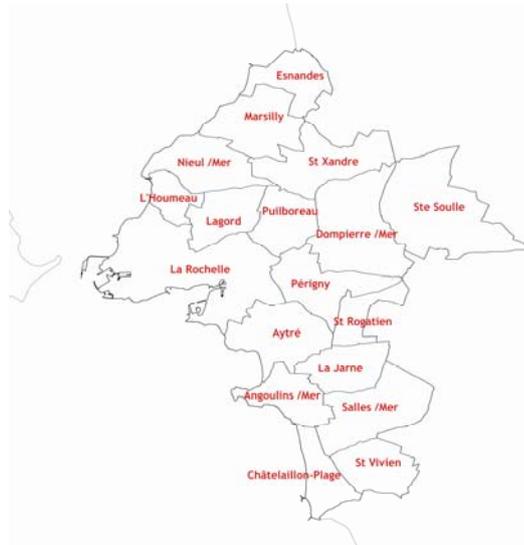


Source : DBW

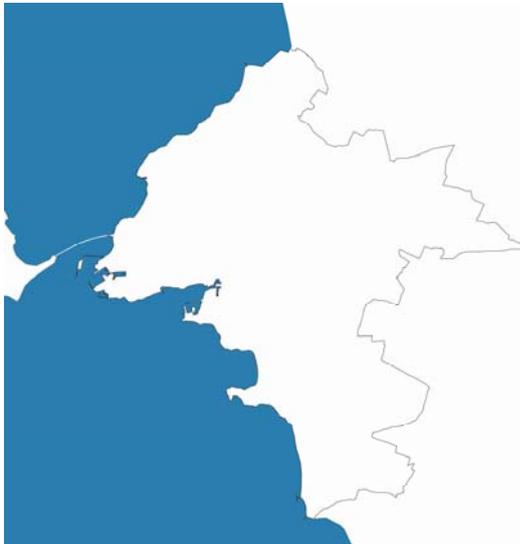
SUPERFICIE **20 600 hectares**



18 COMMUNES



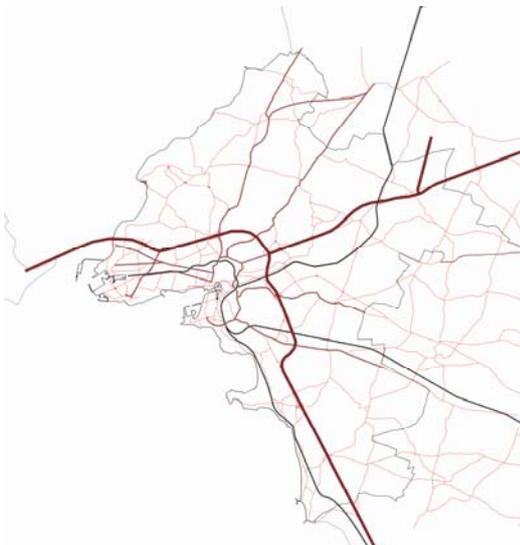
FACADE LITTORALE **64 Km**



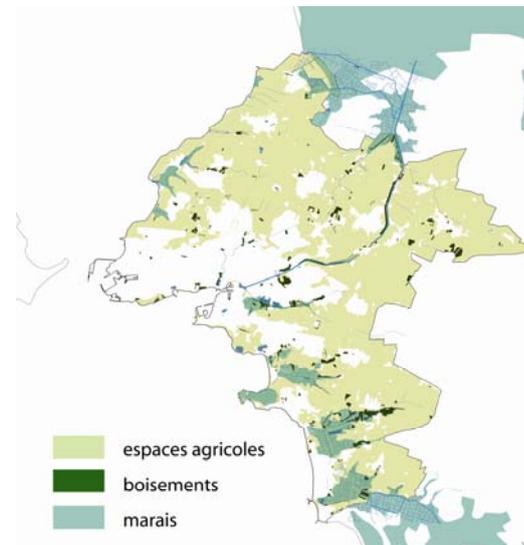
ESPACE URBANISÉ **6 600 hectares**



INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERRÉES



ESPACE NATURELS ET AGRICOLES **14 000 hectares**



POSITIONNEMENT, STRUCTURATION ET ARMATURE DU TERRITOIRE

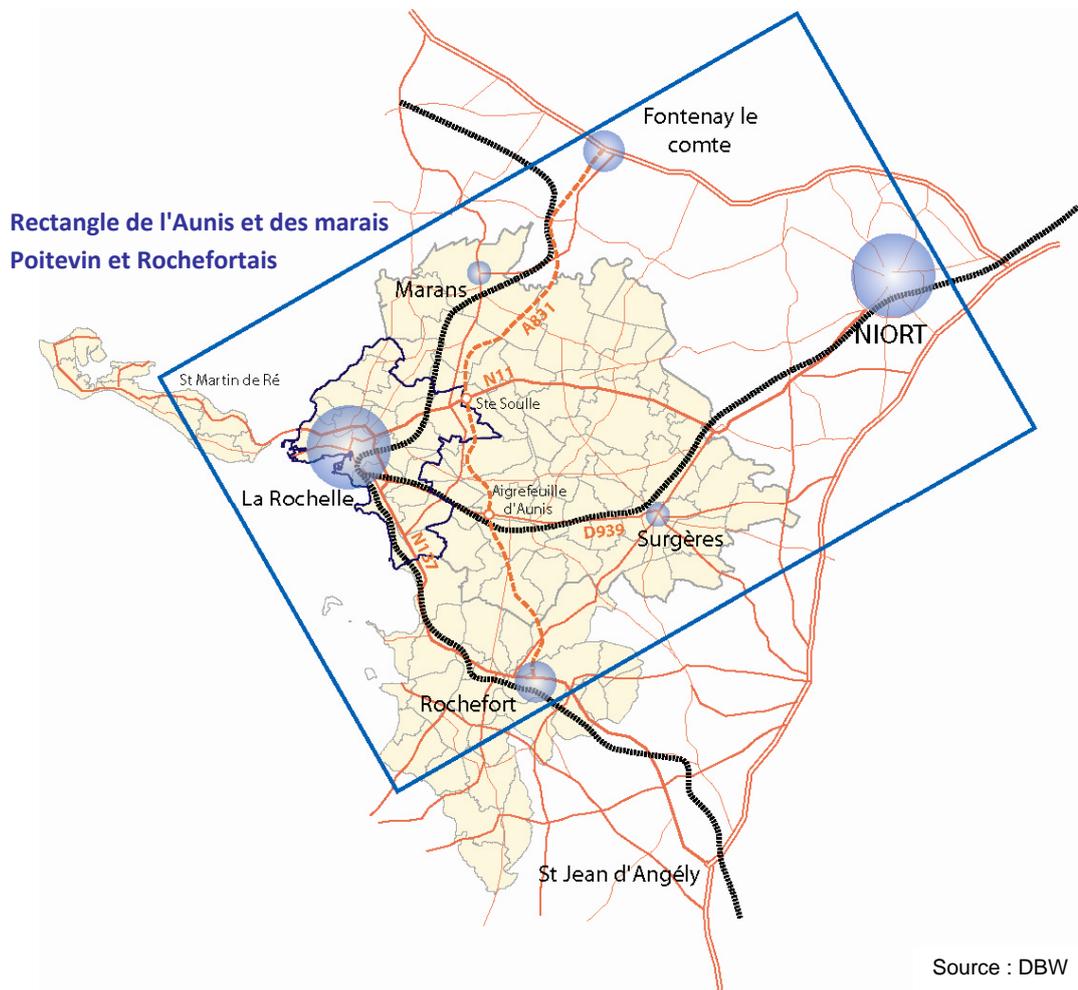
A. Une logique d'armature urbaine

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ne peut pas être conçu de manière entièrement isolée ; il est utile et même nécessaire de considérer quelles sont les logiques et dynamiques de l'organisation des territoires qui en sont voisins ou qui y sont reliés.

C'est alors se poser la question de **l'armature urbaine** c'est-à-dire de l'organisation territoriale de la vie des hommes dans le territoire correspondant au quadrilatère délimité par les agglomérations de Niort (Deux-Sèvres), Fontenay le Comte (Vendée) et en Charente-Maritime, Rochefort et La Rochelle : **le rectangle de l'Aunis et des marais Poitevin et Rochefortais**, peuplé de plus de 430 000 habitants avec un taux de croissance démographique proche de 1% par an, soit 5 000 habitants de plus chaque année.

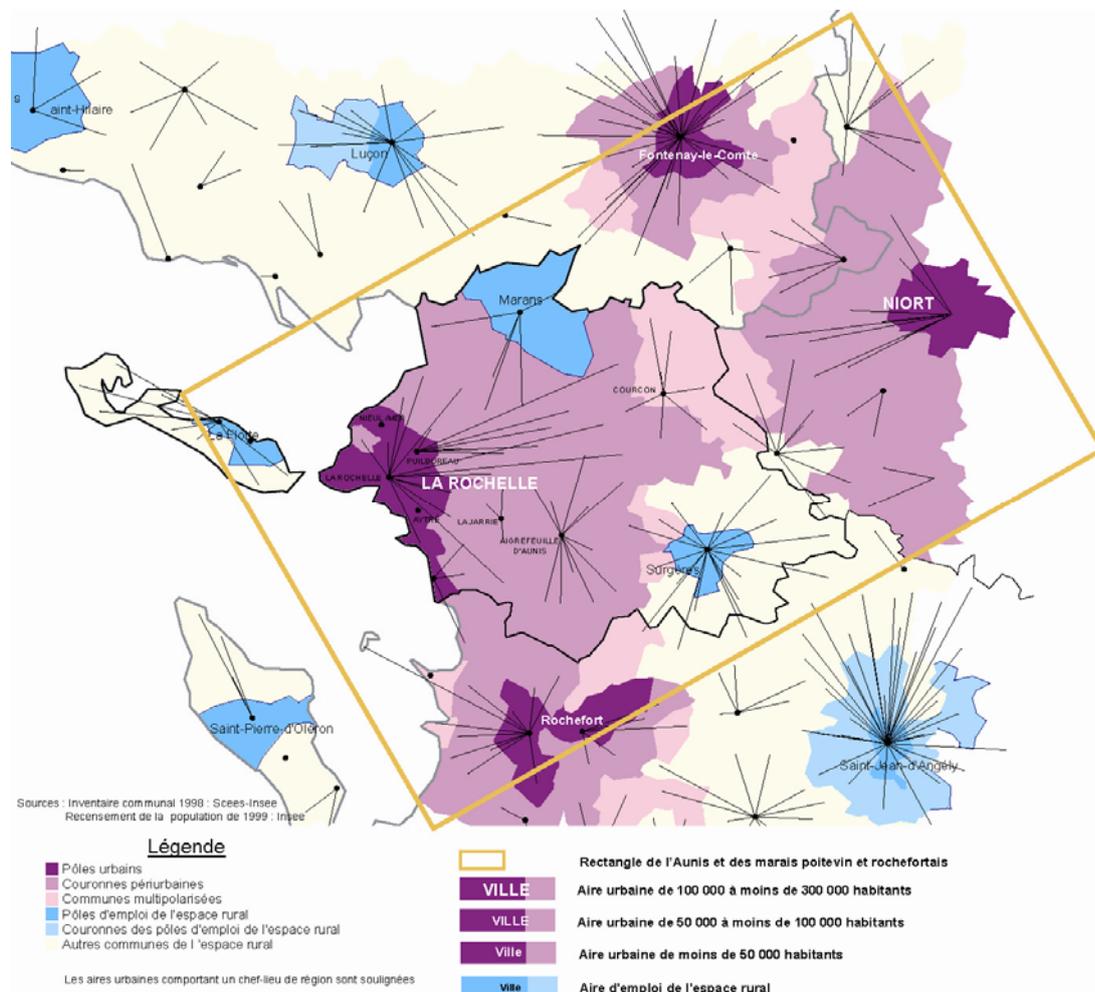
L'armature urbaine répond à une **double logique de structuration du territoire** :

- ✓ **par l'économie**, l'emploi et les lieux de génération de richesses : **les pôles urbains**.
- ✓ **par les services collectifs** –privés ou publics- permettant de répondre aux besoins fondamentaux : administration générale, éducation, santé, commerce, transport : **les bassins de vie**.



La géographie de l'économie et de l'emploi a une logique centripète ou polarisée, celle des services collectifs répond à un souci d'équité territoriale selon un principe hiérarchique qui concilie l'équité d'accès et l'efficacité économique et financière : pas de Lycée ou centre hospitalier dans chaque chef-lieu de canton !

TERRITOIRES VÉCUS DANS LE NORD DE LA CHARENTE MARITIME



Source : INSEE

B. Les pôles urbains

Ils concentrent une part importante de l'emploi et les équipements collectifs à grand rayon de service ou de chalandise. Au sein du Rectangle de l'Aunis et des Marais Poitevin et de Rochefort, l'armature urbaine est organisée par deux pôles urbains principaux : La Rochelle et Niort et deux pôles urbains¹ de 2^{ème} rang relativement aux deux précédents : Rochefort et Fontenay le Comte.

Les données relatives à l'emploi et aux grands équipements collectifs sont éloquentes à cet égard.

¹ Pôle urbain : unité urbaine comptant plus de 5000 emplois. Selon la définition de l'INSEE celui de La Rochelle comprend 7 communes : La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré, Angoulins-sur-Mer et Châtellaillon Plage.

L'EMPLOI ET LA DOTATION EN GRANDS ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS POUR LES PÔLES URBAINS DE LA ROCHELLE, NIORT, ROCHEFORT ET FONTENAY LE COMTE

	Pôles urbains principaux	Pôles urbains de 2^{ème} rang
➤ Emplois du pôle urbain et évolution annuelle 1999/2006 en %	La Rochelle : 67 100 ; +2,5 % Niort : 50 800 ; +2,2 %	Rochefort : 19 700 ; 2,2 % Fontenay le Comte : 10 900 ; +1,1 %
➤ Prorata des emplois au regard du total pour la ZE* correspondante	La Rochelle : 73 % Niort : 56 %	Rochefort : 32 % Fontenay le Comte : 29 %
➤ Equipements et services d'échelle régionale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hôpital ▪ Enseignement supérieur 	La Rochelle : 1 C.H.* + 2 cliniques Niort : 1C.H. + 1 clinique La Rochelle : 10 300 Niort : 2100	Rochefort : 1 C.H. + 1 clinique Fontenay le Comte : 1 C.H. Rochefort : € Fontenay le Comte : €

Source : INSEE, Ministères en charge de l'enseignement supérieur et de la santé ; données 2006/2007
Note : Z.E. = zone d'emploi ; C.H. = centre hospitalier

La polarisation de l'emploi est très marquée dans les deux pôles urbains principaux au regard de leurs zones d'emploi respectives : 56% à Niort et plus encore à La Rochelle avec presque les trois quart de l'emploi de la zone d'emploi concentré dans les sept communes considérées par l'INSEE (en 1999) comme faisant partie de l'unité urbaine. Cette polarisation est beaucoup moins marquée au regard de leurs zones d'emploi d'appartenance, à Rochefort et Fontenay le Comte : c'est bien là, entre autres, ce qui contribue à différencier pôles urbains respectivement principaux et de 2^{ème} rang.

Cette même différence est très marquée quant au poids des effectifs d'étudiants en enseignement supérieur. Néanmoins on n'est pas sans remarquer que les quatre pôles en question sont peu ou prou dotés d'un appareillage hospitalier, fonction où la logique d'aménagement équitable du territoire prévaut plus nettement que celle de l'efficacité et de l'effet de seuil très présente s'agissant de la fonction enseignement supérieur.

C. Les bassins de vie

L'identification des bassins de vie a été réalisée par l'INSEE en liaison – logique !- avec les Ministères en charge de la Santé, de l'Education. Des scores de territoire ont été établis quant à la présence OUI ou NON des quatre catégories d'équipements et services suivants :

- **De santé**, hors les hôpitaux.
- **D'éducation** hors l'enseignement supérieur.
- **Commerciaux et services marchands** (bancaires notamment)
- **Services publics ou collectifs non marchands** (depuis la gendarmerie jusqu'aux équipements de sports-loisirs en passant par les crèches et services de maintien à domicile).

Selon le score obtenu les bassins de vie autres que ceux des unités urbaines de plus de 30 000 habitants sont respectivement qualifiés, selon l'ordre décroissant d'importance suivant :

- **Autonomes**, c'est-à-dire bien dotés dans les quatre catégories d'équipements et de services.
- **Faiblement autonome** et donc simplement moyennement dotés.
- **Dépendants** car (très) peu dotés.

Dans le territoire d'influence de La Rochelle les résultats de cette analyse sont les suivants :

- | | |
|---|---|
| <p>□ Bassin de vie urbain :</p> | <p>➤ La Rochelle avec l'ensemble des 18 communes de la Communauté d'agglomération plus l'essentiel des cantons de La Jarrie et de Courçon dans le « fuseau » de la RN11 ainsi que la commune d'Yves.</p> <p>➤ Rochefort avec l'essentiel des communes constitutives de la Communauté d'agglomération éponyme.</p> |
| <p>□ Bassin de vie autonome :</p> | <p>➤ Marans avec l'ensemble des 5 autres communes de son canton.</p> <p>➤ Surgères avec l'ensemble des communes de son canton + les communes limitrophes des cantons de Tonnay-Charente et Aigrefeuille d'Aunis.</p> |
| <p>□ Bassin de vie dépendant :</p> | <p>➤ Aigrefeuille d'Aunis avec l'essentiel des communes de son canton plus les communes de l'est du canton de La Jarrie non rattachées au bassin de vie urbain de La Rochelle (Anaïs, Saint-Christophe et Saint-Médard).</p> |

Le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle sera attentif à prendre en compte le rôle et l'apport dans le territoire de l'Aunis de ces bassins de vie et des polarités qui les animent :

- **Aigrefeuille d'Aunis** plus caractérisé par une relation de dépendance.
- **Surgères et Marans** déjà identifiés bassins de vie autonomes.
- **Rochefort-sur-Mer** non seulement bassin de vie autonome mais pôle urbain.

1 - LE DÉVELOPPEMENT

LES RICHESSES HUMAINES ET ÉCONOMIQUES

On doit au publiciste Jean Bodin¹ la formule fameuse : « il n'est de richesses que d'hommes »... bien éduqués et formés pourrait-on ajouter. Ce qui était vrai à son époque reste vrai aujourd'hui et plus particulièrement dans le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle où l'accroissement des richesses humaines, sociales, économiques et finalement territoriales vont de pair.

La ville de La Rochelle, la Communauté d'agglomération et au delà l'ensemble de l'aire urbaine éponyme et de l'Aunis ont connu depuis de nombreuses années un développement substantiel riche certes d'interrogations et d'enjeux mais porteur aussi de richesses actuelles et de promesses à venir.

¹ Jean Bodin, (1530-1596) philosophe auteur notamment du traité *De La République*.

1. 1 LE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE

En presque 50 ans, de 1968 à 2006, les 18 communes qui constituent la Communauté d'agglomération de La Rochelle ont vu leur population croître de près de 40 % passant de 105 000 à 146 000.

Ce taux de progression est important ce qui est confirmé par le tableau comparatif suivant :

**TAUX DE PROGRESSION
DE LA POPULATION DE 1968 À 2006**

Communauté d'agglomération de La Rochelle	+ 40%
Charente-Maritime	+ 24%
Poitou-Charentes	+ 16%
France (Métropole)	+ 23%

Source : INSEE

La Communauté d'agglomération de La Rochelle a connu une croissance démographique presque double de celles du département de la Charente-Maritime et de la France et deux fois et demi celle de sa région d'appartenance.

1.1.1 – Les migrations : le phénomène principal

A. L'attraction vers la façade atlantique

La forte croissance démographique du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, de l'Aunis et aussi de la partie littorale maritime du département de la Charente-Maritime est due pour l'essentiel au surcroît des arrivées sur le territoire par rapport aux départs : le solde migratoire est très positif.

EVOLUTIONS COMPARATIVES DE LA POPULATION (1990 – 1999 – 2006 EN m.)

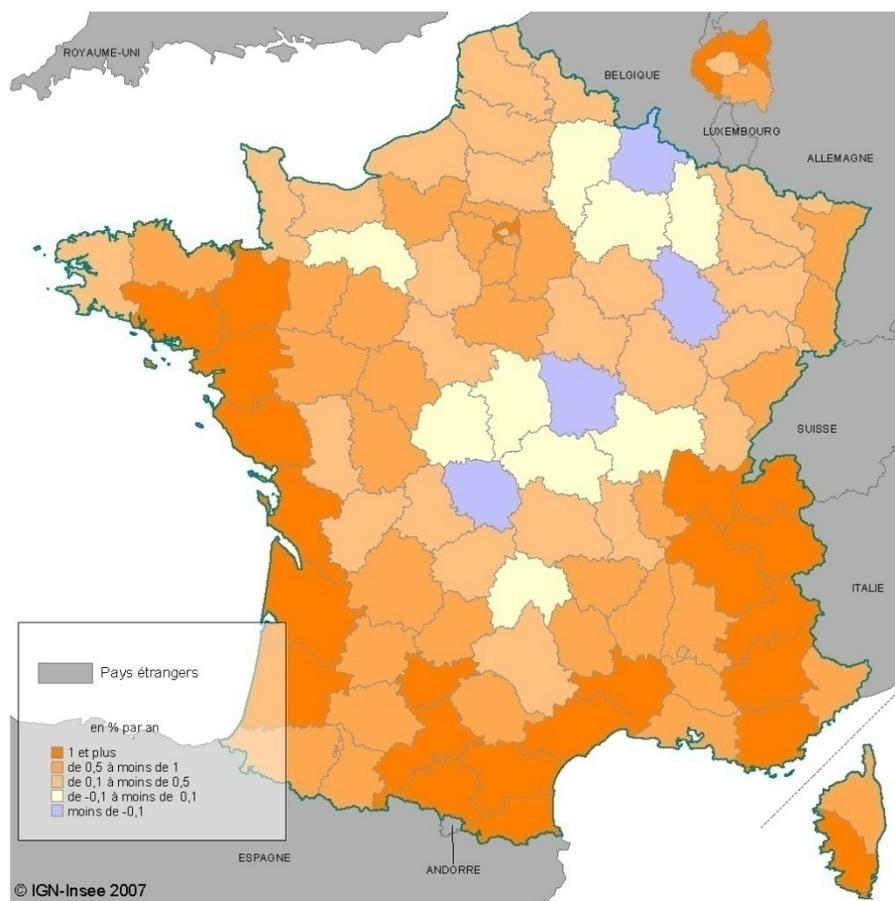
	1990	1999	2006	Variations annuelles moyennes en %				Variation annuelle moyenne en effectif
				Totale		Dûe au solde migratoire		
				90-99	99-06	90-99	99-06	99-06
C.A. La Rochelle	126	140	146	+1,2	+0,6	+0,9	+0,5	+850
Aunis – Ile de Ré	63	69	79	+0,9	+2,1	Env. +1,2	Env. +1,7	+1430
Z.E. La Rochelle - Aunis	189	209	225	+1,1	+1,1	+1,0	+0,9	+2280
Z.E. Saintonge Maritime	153	162	177	+0,6	+1,3	+0,9	+1,6	+2150
Z.E. Saintonge intérieure	112	114	121	+0,2	+0,9	+0,3	+1,0	+1050
Charente-Maritime	527	557	599	+0,6	+1,0	+0,7	+1,1	+6000
Poitou-Charentes	1595	1640	1724	+0,3	+0,7	+0,3	+0,7	+12000
France entière						+0,5	+0,7	

Source : INSEE

Notes : populations sans doubles comptes (1990, 1999) et municipale (2006) comme pour les tableaux qui suivent - Z.E. = zone d'emploi.

Ce phénomène d'attraction dont rend compte le solde migratoire positif concerne l'ensemble des territoires de l'ouest et du sud de la France : de la pointe de la Bretagne aux Alpes avec notamment l'ensemble de la façade atlantique. Depuis plus d'une vingtaine d'années maintenant « la France déménage » vers l'ouest et le sud comme le montre, pour la période la plus récente, la carte suivante.

TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL MOYEN DE LA POPULATION ENTRE 1999 ET LE 1^{ER} JANVIER 2006



Source : INSEE

Ce faisant, de 1990 à 2006 la population du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle s'est accrue de 20 000 habitants correspondant à une augmentation de population de 1250 habitants, année par année.

Aujourd'hui, **la densité au sein de ce territoire est, de ce fait, élevée.**

DENSITÉS DE POPULATION

	Surface (en km ²)	1990		2006		Variation de densité	
		Population (en m)	Densité (hab./ km ²)	Population (en m)	Densité (hab/ km ²)	En hab/km ²	En %
C.A. La Rochelle	206	126	611	146	709	+98	+16 %
Aunis + Ré	1025	63	61	79	77	+16	+26 %
Z.E. La Rochelle	1231	189	153	225	183	+30	+20 %

Source : INSEE

La densité du territoire du schéma de cohérence territoriale est assez comparable à celle de l'intercommunalité métropolitaine de Bordeaux et cependant quelque peu inférieure à celle de la communauté urbaine de

Nantes, qui concernent cependant toutes les deux des territoires beaucoup plus vastes.

DENSITÉS COMPARÉES (EN 2006)

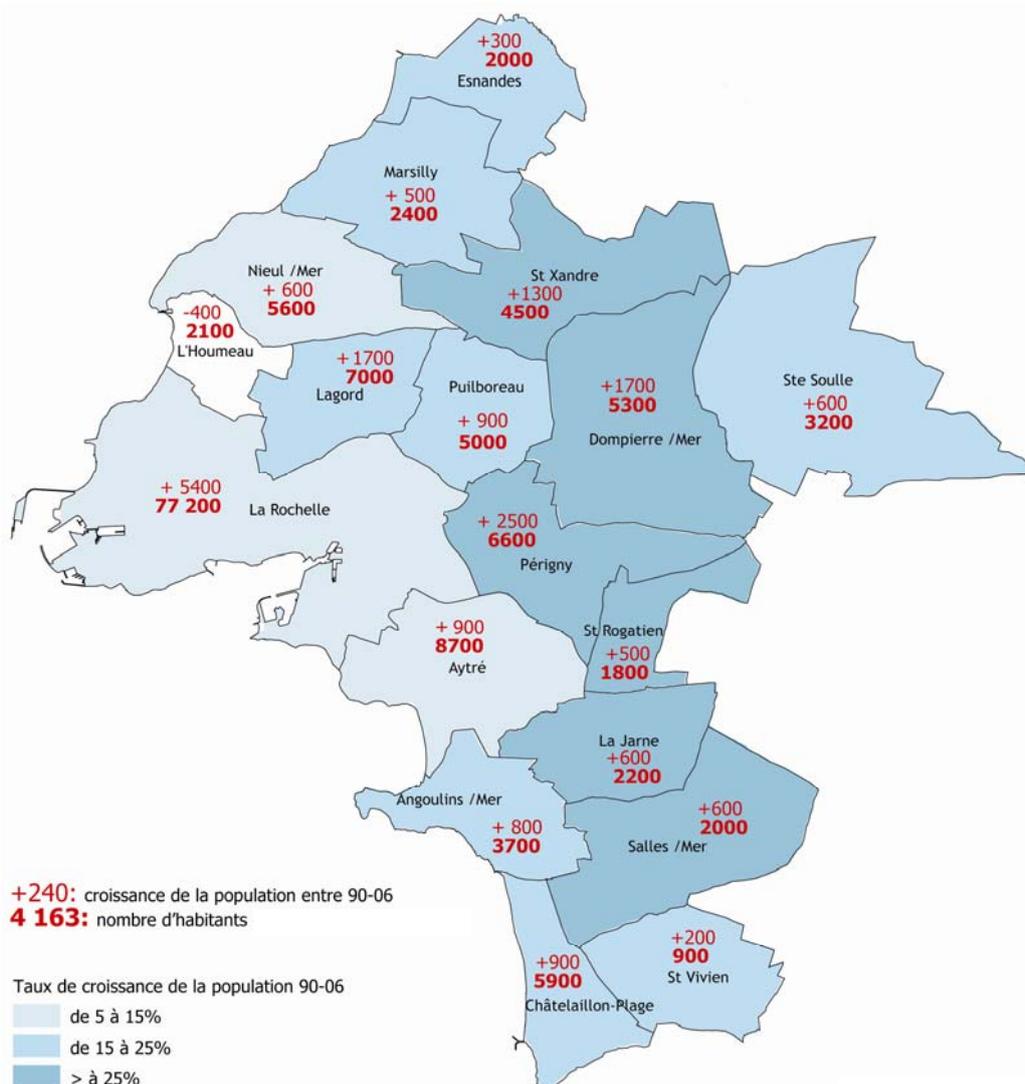
	Surface (en km ²)	Population (en m)	Densité (hab/km ²)
C.A La Rochelle	206	146	710
C.U de Nantes	523	554	1055
C.U de Bordeaux	550	832	648

B. Toutes les communes de la Communauté d'agglomération en croissance

Au sein de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, toutes les communes sont concernées et bénéficiaires : celles de la partie la plus centrale relevant de l'unité urbaine centrale et celles de la couronne urbaine rochelaise.

On note cependant depuis 1999 un ralentissement sensible de la progression démographique s'agissant en particulier de l'unité urbaine centrale. On revient infra au paragraphe D sur cette évolution et ses causes.

ÉVOLUTIONS DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE (1990-2006)



Source : INSEE

**ÉVOLUTIONS DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES DE
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE (1990-2006)**

	1990	1999	2006
La Rochelle	71 800	76 600	77 200
Aytré	7 800	7 700	8 700
Lagord	5 300	6 500	7 000
Périgny	4 100	6 000	6 600
Puilboreau	4 100	4 600	5 000
Unité urbaine centrale	92 400	101 400	104 500
Evolutions annuelles moyennes	+1 000		+440
Angoulins-sur-Mer	2 900	3 500	3 700
Châtellaillon	5 000	5 600	5 900
Dompierre-sur-Mer	3 600	4 300	5 300
Esnandes	1 700	1 850	2 000
L'Houmeau	2 500	2 300	2 100
La Jarne	1 600	2 050	2 200
Marsilly	1 900	2 200	2 400
Nieul-sur-Mer	5 000	5 600	5 600
Saint-Rogatien	1 300	1 800	1 800
Sainte-Soulle	2 600	2 650	3 200
Saint-Vivien	700	850	900
Saint-Xandre	3 300	4 100	4 500
Salles-sur-Mer	1 400	1 600	2 000
Couronne urbaine rochelaise	33 600	38 600	41 500
Evolutions annuelles moyennes	+550		+410
Communauté d'agglomération La Rochelle	126 000	140 000	146 000
Evolutions annuelles moyennes	+1 550		+850

Source : INSEE

Note : populations sans doubles comptes pour 1990, 1999 ; municipale pour 2006.
Les chiffres sont arrondis.

C. Les migrations et leurs impacts¹ quant à la pyramide d'âge et aux localisations

La région Poitou-Charentes est la troisième en France pour l'ampleur des migrants qui viennent y résider : 165 000 personnes de 2001 à 2005 dont 21 000 venues de l'étranger. Si l'on déduit à l'inverse les émigrants vers les autres régions françaises² -109 000 personnes- le solde migratoire positif régional est égal à 35 000 soit 7 000 personnes par an (hors entrées/sorties des non résidents français) correspondant à un gain annuel de 0,45%.

Au sein de la Région le département de la Charente-Maritime est le gagnant très majoritaire de ces mouvements de population. A lui seul, il attire 41% des immigrants et, peu frappé par les émigrations, il concentre près de 75% du solde migratoire régional soit plus de 5 000 personnes par an en gain net (hors le solde positif des non résidents français) correspondant à une contribution annuelle du solde migratoire proche de 1% par an ce qui est un taux élevé.

¹ Ce paragraphe s'appuie largement sur Décimal n°293 – INSEE Poitou-Charentes ; juillet 2009.

² Les recensements ne permettent pas de connaître les résidents français partis s'installer à l'étranger.

Qui sont ces néo habitants si nombreux¹ ?

La réponse peut être résumée sous trois items d'importance décroissante :

- D'abord, en valeur absolue, **des adultes avec enfants** et comme tels d'un âge médian compris entre 35 et 55 ans sans compter les très nombreux enfants et adolescents qui suivent le mouvement de leurs parents.
- Ensuite **des seniors** (plus de 60 ans) plutôt dans la première tranche d'âge de la seniorité (moins de 70 ans), parvenus à l'âge de la retraite.
- Enfin et a **contrario**, **les jeunes de la tranche d'âge des études supérieures et du 1er emploi** (18-24 ans) constituant la seule catégorie **au solde migratoire négatif** : très peu dans la Vienne où l'Université de Poitiers fait barrage efficace, mais nettement dans les trois autres départements².

Cela dit, on peut préciser quelque peu l'analyse y compris au niveau territorial à partir des résultats en termes de localisation résidentielle de ces immigrants inter-régions si nombreux.

Où se localisent les immigrants ?

Les arbitrages de localisation résultant tout à la fois des préférences et des contraintes de prix et de disponibilité de l'immobilier sont nettement différents selon les trois catégories de population ci-dessous identifiées :

- Les **adultes avec enfants** se localisent **préférentiellement dans les communes de la couronne urbaine rochelaise et dans l'Aunis**, tout en contribuant, minoritairement, à des apports de population dans les quatre communes, autres que La Rochelle, de l'unité urbaine centrale.
- Les **seniors** ont des choix de localisation plus centripète **en faveur des communes de l'unité urbaine centrale**.
- Les **jeunes de la tranche d'âge 18-24 ans**³ sont résolument « urbains » et même « très urbains » puisque à près de 80% ils se localisent dans la Ville-Centre, le reste dans les communes limitrophes.

Ainsi, en synthèse, trois résultats ressortent de ces analyses fines sur les mouvements migratoires de population⁴ :

- **Les flux d'entrées, de sorties et leur solde** constituent bien la **variable démographique de 1^{er} ordre** dans le territoire du SCoT ; en termes plus techniques on peut dire que les flux comptent plus que le stock pour comprendre la structure de la population et ces modifications ;
- A La Rochelle entendue non seulement comme la ville éponyme mais plus largement l'agglomération, **solde migratoire positif ne veut pas dire vieillissement mais rajeunissement** ; il est vrai néanmoins que cette poussée vers les familles à enfants concerne plus la périphérie comprise lointaine que le centre de l'agglomération.
- **Migrations veut dire aussi périurbanisation.**

¹ Au regard de la part très majoritaire de la Charente-Maritime dans les mouvements migratoires régionaux, il est globalement juste d'y appliquer les analyses qui suivent établies en général au seul niveau régional.

² Sans que les résultats de Décimal ne permettent de savoir si La Rochelle joue en partie un rôle de foyer étudiant comme Poitiers.

³ Dont on a vu que le solde migratoire départemental était négatif, mais qu'il n'en n'est sans doute pas de même pour l'agglomération de La Rochelle.

⁴ Ces trois résultats approximatifs mais approximativement vérifiés par les analyses d'échelles régionale et départementale du n° de Décimal cité corroborent ceux qui avaient été établis par une exploitation sur mesure entreprise sur les données 1990-1999 par la CALR.

Ce dernier aspect très important pour l'identification des enjeux de développement et d'aménagement est analysé dans le paragraphe suivant après qu'a été présentée la pyramide d'âge en 2006 de la Communauté d'agglomération comparée à celle des territoires voisins.

La proportion de la population jeune (19 ans et moins) est légèrement inférieure à celle de l'Aunis et de l'Île de Ré mais équivalente aux moyennes départementale et régionale. La proportion des « seniors » (65 ans et plus) est certes un peu plus forte que dans le territoire environnant de l'Aunis et de l'Île de Ré et sensiblement plus élevée qu'au niveau national¹ mais nettement inférieure à celle des Saintonges, comme aux moyennes départementale et régionale.

PYRAMIDES D'ÂGE DE LA POPULATION

	Classes d'âge						Pop.2006 (en m.)
	0-19		20-64		> ou égal à 65		
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	
C.A. La Rochelle	32,5	22,3	85,6	58,6	28	19,1	146,1
Pays d'Aunis + Ré	19,2	24,3	45,2	57,4	14,3	18,3	78,7
Z.E. La Rochelle	51,7	23,0	130,8	58,2	42,3	18,8	224,8
Saintonge Maritime	36,2	20,4	96,6	54,4	44,7	25,2	177,5
Saintonge intérieure	27,5	22,7	67,6	55,7	26,2	21,6	121,3
Charente-Maritime	131,5	21,9	336,7	56,2	130,7	21,8	599
Poitou-Charentes	390,4	22,6	981	56,9	352,6	20,5	1 724
France métropolitaine	15 231	24,8	35 960	58,5	10 208	16,6	61 400

Source : INSEE

D. La diffusion dans l'espace des migrations et le ralentissement démographique dans le territoire du SCoT

Jusqu'à il y a peu le phénomène migratoire se concentrait sur les territoires les plus littoraux qui sont aussi, évidemment, les territoires les plus urbanisés.

Depuis quelques années la croissance démographique est plus diffuse, selon une logique d'ubiquité².

En Charente-Maritime comme ailleurs dans les parties ouest et sud du territoire national, le phénomène migratoire se diffuse tout à la fois :

- en arrière du littoral,
- dans les espaces à dominante rurale³.

En conséquence la croissance démographique du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle s'est sensiblement ralentie depuis la fin des années « 90 ».

¹ C'est dans les territoires très métropolitains et plus généralement dans la France du nord et de l'est que les taux de fécondité sont les plus élevés d'où une déformation « par le bas » des pyramides d'âge.

² Ubiquité : « faculté d'être présent ou de survenir en plusieurs endroits à la fois ». Petit Larousse illustré.

³ Allant même à bénéficier fortement aux composantes plus continentales et rurales du département comme la Saintonge intérieure et la Haute Saintonge qui perdait de la population jusqu'en 1999.

Les migrations vers la façade atlantique n'ont pas diminué¹, par contre elles se diffusent alors qu'auparavant elles étaient plus focalisées dans les agglomérations urbaines littorales. Tout ce qui est rétro-littoral et moins densément urbain est devenu à peu près autant, et ici ou là, plus marqué par le phénomène d'attraction migratoire, une des deux grandes tendances démographiques de la France avec le haut niveau de la fécondité et donc du solde naturel.

On peut illustrer ce propos en analysant les croissances de population sur les deux périodes 1990-1999 et 1999-2006 pour respectivement l'ensemble Pays d'Aunis - Île de Ré et la Communauté d'agglomération de La Rochelle

**EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE AU SEIN DU NORD DU DÉPARTEMENT
DE LA CHARENTE-MARITIME
(EN POPULATION SUPPLÉMENTAIRE ANNUELLE MOYENNE)**

	1990-99	1999-06
Communauté d'agglomération La Rochelle	+1 550	+ 850
Aunis - Île de Ré	+600	+1 450
Evolution en % par canton de 1990-2006		
<i>Aigrefeuille d'Aunis : +37% soit +3 500 habitants</i>		
<i>Marans : +28% soit +2 600 habitants</i>		
<i>Ile de Ré (2 cantons) : +34% soit +3 800 habitants</i>		
<i>La Jarrie* : +16% soit +3 100 habitants</i>		
CALR : +16% soit +20 000 habitants		

Source : INSEE

* : les seules communes qui ne sont pas localisées dans la Communauté d'agglomération.

La ville de La Rochelle, la commune d'agglomération éponyme, le Pays d'Aunis et l'Île de Ré sont engagés dans une dynamique démographique d'ensemble devenue récemment assez homogène sur l'ensemble des 1230 km² que représente ce territoire.

Pays d'Aunis - Île de Ré :	+13 000 habitants
Communauté d'agglomération de La Rochelle :	+20 000 habitants

En conclusion, ne peut-on pas dire que les « espaces à dominante rurale » concernant, dans la définition des Territoires vécus² datant de 1998, l'essentiel des communes des cantons de Marans, Courçon et Aigrefeuille d'Aunis **se sont transformés en « espace à dominante urbaine » polarisé par le pôle urbain de La Rochelle** comme le montrera ci-dessous, en section 1.2, l'analyse des navettes domicile / travail ?

¹ Au contraire, elles sont même accélérées (voir INSEE Première, n°1248 ; juillet 2009).

² Définis par l'INSEE et, à ce titre, source principale des analyses relatives aux armatures urbaines.

1.1.2 – La démographie des ménages – L'irrésistible diminution de leur taille

La démographie ne s'intéresse pas qu'au dénombrement des individus (la population) mais aussi à celle des ménages catégorie importante pour l'aménagement quand il s'agit notamment de définir des programmes de logement et d'équipements collectifs.

La démographie des ménages est chose délicate et incertaine car liées aux décisions que chacun prend de vivre ensemble, de vivre ailleurs, de se désunir, de se re-réunir, autant de décisions évolutives dans un vaste contexte de valeurs, de contraintes sociales et économiques que chacun ou chaque groupe social interprète et traduit différemment d'autres.

Dans le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle la progression du nombre de ménages est très vive, la taille des ménages s'est réduite très fortement à un rythme à peu près double qu'au niveau national. Depuis 1999, il apparaît plus de ménages que ne se dénombrent d'habitants supplémentaires !

Cette évolution est sensiblement moins marquée dans Aunis+Ile de Ré.

DÉMOGRAPHIE DES MÉNAGES

	Nombre de ménages		Taille moyenne		Evolution comparées	Ménages et Population
	1999	2006	2006	Evolution 90-06	1999-2006	
					Ménages	Population
CALR	62 200	69 400	2	-0,45	+7 200 (+11,5%)	+6 100 (+4,3%)
Aunis + Ile de Ré	26 800	31 800	2,5	-0,1	+5 000 (+18,5%)	+9 900 (+14,5%)
Z.E. La Rochelle	8 900	101 200	2,2	-0,3	+12 200 (+13,5%)	+16 000 (+7,7%)

Source : INSEE

EVOLUTION DE LA COMPOSITION DES FAMILLES (1999-2006)

	Avec enfants	Mono parentale	Couples sans enfants	Personnes seules	Total
CALR	-1 600	+600	+2 200	+5 500	+7 200
Aunis + Ile de Ré	+1 000	+300	+1 800	+1 500	+5 000
Z.E. La Rochelle	-600	+900	+4 000	+7 000	+12 200

Source : INSEE

La composition des familles¹ est devenue assez dissemblable entre ces deux territoires. La tendance est nette : les familles avec enfants se localisent plus nettement dans les environs extérieurs de la Communauté d'agglomération alors qu'il en va à l'inverse des ménages à une personne constitués pour l'essentiel des jeunes décohabitants ou, plus nombreux, des « anciens » vivant seuls.

S'agissant de la Communauté d'agglomération de la Rochelle, l'évolution la plus nette est l'accroissement du nombre des jeunes décohabitants, les étudiants, les familles monoparentales et les seniors âgés peu ou prou dépendants.

¹ Le total du nombre de familles selon leur composition peut différer du nombre de ménages car un ménage peut comprendre plusieurs familles vivant « sous le même toit ».

Ces évolutions ne manquent pas d'exercer de fortes pressions sur les marchés du logement et des équipements de la proximité :

- **pression quantitative** : quand la population s'accroît de 6 100, le nombre de ménages s'accroît de 7 200 d'où un très fort besoin de logements supplémentaires ;
- **pression à l'adaptation du parc logements** : le nombre de ménages à une personne est en très vive augmentation en même temps que le nombre de ménages avec enfants est en sensible diminution. Le parc de logements, dans ce contexte, a tendance à être surabondant en grands logements et déficitaire en petits logements ;
- **pression à l'adaptation des équipements de la proximité** : de moins en moins d'enfants, de plus en plus d'adultes seuls ou de seniors à terme également seuls, soit autant d'appels à modifier dans sa composition et destination le parc des équipements collectifs de voisinage.

SYNTHESE

1. La croissance démographique au sein du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est marquée, avec sur la période 1990-2006, un surcroît de 20 000 habitants par rapport aux 126 000 de 1990. Elle est due en forte majorité (environ 75 %) à l'importance des migrations qui entre départs mais plus encore arrivées, bénéficient au territoire comme à tous ceux notamment de la façade atlantique. Les littoraux de l'ouest et du sud de la France attirent, celui de la Charente Maritime ne fait pas exception. Au vu du faible niveau de fécondité caractérisant la Communauté d'agglomération de La Rochelle comme plus généralement la moitié sud de la France, on peut dire que sans attirance, sans migration il y aurait peu de croissance démographique.
2. Ces nombreux nouveaux arrivants contribuent à changer mais pas à bouleverser la pyramide des âges de la population. L'augmentation des classes d'âge des « seniors » que l'on constate est la conséquence, ici comme partout ailleurs, du vieillissement des populations lié à des phénomènes démographiques généraux : arrivée à l'âge de la séniorisation des classes d'âge très nombreuses de la période du *baby-boom* et allongement marqué de la durée de vie.
3. Depuis quelques années, les mouvements migratoires se diffusent plus dans l'espace que ce n'était le cas précédemment. Les territoires de l'Aunis¹ et Ile de Ré en sont maintenant plus bénéficiaires que la Communauté d'agglomération de La Rochelle. En conséquence, la croissance démographique s'en trouve quelque peu ralentie : croissance de 1 450 habitants en moyenne annuelle pendant la décennie des années 90 et de 850 depuis 2000. De plus en plus le territoire de l'habitat, de l'emploi, des équipements collectifs et des déplacements se déploie à l'échelle de l'ensemble de la zone dite d'emploi (Z.E.) de La Rochelle-Aunis depuis l'Île de Ré jusqu'aux cantons de Marans, Courçon et Surgères.
4. Le nombre de ménages, dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle, s'accroît à un rythme très élevé : soit 7 200 de 1999 à 2006, alors que la population a crû de 6 100 ! La structure des familles est en nette évolution avec une diminution en valeur absolue des familles avec enfants et une augmentation très marquée des ménages à une seule personne. **De ce fait, les nécessités d'adaptation des parcs de logements et d'équipements collectifs sont fortes.** Par ailleurs, et de manière complémentaire, le thème de l'adaptation du parc de logements à l'accueil de familles avec enfants semble devoir aussi être une direction d'action pour la politique de l'habitat dans la Communauté d'agglomération

ENJEUX

Deux enjeux relevant de la démographie sont à considérer dans le projet de schéma de cohérence territoriale : un enjeu quantitatif, un enjeu d'aménagement.

ENJEU quantitatif – Quelle population à l'horizon 2020 ?

Le dénombrement le plus récent est celui publié le 31 décembre 2009 valant pour la population au 1^{er} janvier 2007. Il confirme le sensible ralentissement de la croissance démographique du territoire de la Communauté

¹ Au sens du Pays de l'Aunis.

d'agglomération de La Rochelle¹ et, a contrario, son maintien s'agissant du territoire Aunis+Ré et au delà des Saintonges et donc de la Charente Maritime.

Tout schéma de cohérence territoriale se fonde sur une « analyse des prévisions économiques, démographiques et des besoins répertoriés... (en conséquence) » (Article L122-1 du code de l'urbanisme).

En matière de démographie, il s'agit de projections plus de prévisions², en l'occurrence à l'horizon 2020.

A partir des résultats du recensement de 1999 et des résultats accumulés des enquêtes annuelles de recensement, l'INSEE a produit des projections démographiques aux horizons 2020 et 2030. Ces projections sont établies au niveau régional. En s'appuyant sur elles et en prenant en compte les spécificités de la Charente-Maritime et de sa partie ouest (littorale) on peut, avec prudence, estimer ce que serait (à ces dates) la population de l'ensemble territorial constitué par la C.A. de La Rochelle, le Pays d'Aunis, l'Île de Ré, c'est-à-dire le territoire correspondant à la zone d'emploi La Rochelle-Aunis.

- En 2030, la **région Poitou-Charentes** compterait 1 868 000 habitants –selon le scénario de projection central- soit 10% de plus que le chiffre 2005 de 1 704 000 habitants soit un taux annuel moyen de croissance de 0,4% résultante d'un taux proche de +0,7% les premières années, s'affaiblissant progressivement puis nettement à partir de 2020 quand les générations du *baby-boom* arrivent aux grands âges. Soit donc à **l'horizon 2020 un taux annuel de +0,7%**.
- Ce taux moyen régional assez élevé –légèrement supérieur au taux France entière- est différent selon les quatre départements : faible en Charente et dans les Deux-Sèvres, moyen dans la Vienne, élevé en Charente-Maritime : conséquence logique de la différence d'attractivité entre les départements. **La Charente-Maritime** appartient en effet au groupe des quinze départements français au taux de solde migratoire le plus positif. Soit alors par hypothèse un **taux annuel moyen de 1%** pour la Charente-Maritime jusqu'en 2020.

Les projections relatives aux composantes territoriales du département dépendent d'hypothèses : il en est avancé deux successivement.

□ **Hypothèse 1**

Le taux de 1% vaut uniformément pour l'ensemble des trois principales composantes territoriales à savoir la Saintonge Maritime, la Saintonge Intérieure et **La Rochelle-Aunis**.

□ **Hypothèse 2**

Au sein de la zone d'emploi La Rochelle-Aunis comment le taux annuel moyen de croissance démographique de 1% se décompose-t-il entre la Communauté d'agglomération de La Rochelle d'une part et le territoire Aunis-Ré d'autre part ? La réponse à cette question n'est pas à attendre des projections de l'INSEE qui ne peuvent valoir qu'aux grandes échelles territoriales. La réponse à cette question dépend en fait et en partie des volontés de développement et d'aménagement qui seront celles du schéma

¹ La population municipale de la ville centre a diminué de 2006 à 2007 de quelques 300 habitants.

² Une projection est une démarche technique établie en fonction des données les plus récentes et **d'hypothèses** explicitées et argumentées. Une prévision est une démarche qui engage plus, de nature plus politique.

de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ainsi que de celles des schémas de cohérence territoriale voisins. Il incombe bien en effet aux projets de SCoT de tracer la voie à cet égard, de définir un chemin. C'est là passer d'une démarche de projections à une démarche de prévision.

Dans cet esprit deux scénarios sont définis pour le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle : **S1** et **S2**.

➤ **S1** – Le taux annuel moyen de croissance = 0,5% soit une prolongation à 2020 de l'évolution 1999-2007.

➤ **S2** – Le taux annuel moyen de croissance = 0,75% soit un taux intermédiaire entre celui de la décennie des « 90s » (1,2%) et celui de la période récente (+0,55%).

Les deux hypothèses sont présentées ci-dessous.

**PROJECTIONS DES POPULATIONS À L'HORIZON 2020
SELON DEUX SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE**

Scénario S1 – taux +0,5%	2007	2010	2020	Augmentation de la population sur la période du SCoT 2010-2020	Taux annuel moyen de croissance
CALR	146 400	148 500	156 000	+7 500	0,5 %
Aunis + Ré	80 500	85 000	100 200	+15 200	1,9 %
Z.E. La Rochelle-Aunis	226 900	233 500	256 200	+22 700	1 %

Note : le chiffre 2010 est une simple interpolation

Scénario S1 – taux +0,75%	2007	2010	2020	Augmentation de la population sur la période du SCoT 2010-2020	Taux annuel moyen de croissance
CALR	146 400	149 700	160 700	+11 000	0,75 %
Aunis + Ré	80 500	83 800	95 500	+11 700	1,45 %
Z.E. La Rochelle-Aunis	226 900	233 500	256 200	+22 700	1 %

Note : le chiffre 2010 est une simple interpolation

Source : TETRA

ENJEU d'aménagement

Le scénario démographique **S1** serait-il appelé à se réaliser, cela n'irait pas sans questions pour l'aménagement du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle :

✓ Peut-on, doit-on s'accommoder de cette diffusion spatiale à l'ensemble de l'Aunis du développement à un point tel que sa composante la plus urbaine, la mieux équipée, la plus commodément desservie en transports collectifs ne porterait plus entre 2010 et 2020 que le tiers en valeur absolue de la croissante : +7 500 comparé à +15 200 ?

✓ Peut-on, doit-on entériner le fait que les familles avec enfants et ce surtout quand les actifs qui la composent travaillent dans l'unité urbaine centrale de La Rochelle ne puissent plus envisager facilement de se loger à proximité de leur lieu d'emploi ?

✓ Ne doit-on pas envisager le développement des transports publics simultanément à la grande échelle de l'Aunis et à celle de l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ?

S'il est répondu OUI à la dernière question et NON aux deux premières l'enjeu est alors de contribuer à mettre en œuvre le scénario **S2**.

1.2 LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La démographie dénombre : les individus, les ménages, les classes d'âge et calcule les taux de fécondité, de mortalité et de migrations, entre autres.

L'économie, elle, mesure les activités humaines concourant à la génération de richesses, de revenus, d'emplois. Elle adopte successivement un regard d'ensemble (la macroéconomie) puis sectorialisé (micro-économie). C'est ce qui est fait dans les pages suivantes où, notamment, trois secteurs économiques donnent lieu à une analyse spécifique : les ports, les zones d'activité et l'agriculture.

1.2.1 – Le développement économique d'ensemble : emploi, richesses, revenus

A. L'emploi : accélération et focalisation

La croissance de l'emploi a été nette dans la décennie des « 90 » et plus marquée encore de 1999 à 2006 avec presque un doublement du solde annuel moyen d'emplois supplémentaires localisés sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

EVOLUTION DES EMPLOIS (AU LIEU DE TRAVAIL)
1990-1999-2006

	1990	1999	2006	Variations annuelles moyennes		Taux d'emploi sur place* (indicateur de concentration)	
				1990-99	1999-06	1999	2006
Communauté d'agglomération de La Rochelle	53 100	60 200	71 100	+790	+1 550	115	125
Aunis - Île de Ré	16 500	17 800	20 400	+140	+360	69	63
Z.E. La Rochelle - Aunis	69 600	78 000	91 400	+930	+1 910	100	102

Source : INSEE

* : taux d'emploi sur place = emplois sur place / actifs avec emploi résidant dans le territoire en question

Au sein de l'ensemble de la zone d'emploi de La Rochelle-**Aunis la focalisation de l'emploi sur le territoire de la Communauté d'agglomération s'est sensiblement renforcée** : de 115 à 125¹.

Cela veut dire qu'en 2006, pour 57 100 actifs y résidant, les emplois qui y sont localisés sont supérieurs de 25% soit un solde net de 14 000 emplois occupés par des actifs non-résidents.

¹ Indicateurs de concentration de l'emploi.

**DIFFÉRENCES ENTRE LE NOMBRE D'ACTIFS ET LE NOMBRE D'EMPLOIS
SELON LES INTERCOMMUNALITÉS DU NORD DE LA CHARENTE-MARITIME (2006)**

	C.A. La Rochelle	C.D.C. Ile de Ré	C.D.C. Marans	C.D.C. Plaine d'Aunis*	C.D.C. Courçon	C.D.C. Surgères	C.A.** Rochefort
Actifs	57 100	6 300	5 000	10 400	4 900	5 300	21 200
Emplois (sur place)	71 100	4 700	1 900	2 800	1 500	3 200	15 500
Différences -		1 600	3 100	7 600	3 400	2 100	5 700
Différences +	14 000						
Indicateur de concentration d'emploi (en %)	125	75	38	27	31	60	73

Source : INSEE

* Y compris les communes d'Ardillères, Ballon et Ciré d'Aunis.

** La C.A. de Rochefort n'appartient pas à la zone d'emploi de La Rochelle-Aunis

Notes : C.A. = Communauté d'agglomération ; C.D.C. = communauté de communes

A l'inverse dans les intercommunalités voisines l'indice de concentration (spatiale) de l'emploi est systématiquement inférieur à 1.

Tel est particulièrement le cas des territoires des communautés de communes de Marans, Plaine d'Aunis et Courçon. L'autonomie économique en termes d'emploi est moins faible à Surgères et pour la Communauté d'agglomération de Rochefort, plus éloignées par ailleurs de La Rochelle ; enfin l'Île de Ré, quoique toute proche de La Rochelle, se caractérise par le caractère « îlien » de son marché de travail avec un indice de concentration spatiale proche égal à 75 %.

Si on considère pour le seul territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle les mouvements de sorties - entrées liés aux navettes domicile travail, on obtient pour les deux périodes 1990-06 les résultats suivants.

**MOUVEMENTS D'ENTRÉES-SORTIES LIÉS AUX NAVETTES DOMICILE TRAVAIL – FLUX RELATIFS
À LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE**

	En 1999	En 2006
Entrées dans la CALR	10 600	15 300
Sorties de la CALR	5 700	6 100
Solde	+4 900	+9 200
Mouvements internes	46 700	50 600

Source : INSEE

Les sorties pour raison de travail de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ont très peu augmenté de 1999 à 2006 ; par contre les entrées depuis les territoires plus ou moins voisins se sont fortement accrues : de près de 50% en passant de 10 600 à 15 300.

Au sein de la partie nord du département de la Charente-Maritime, **la focalisation de l'emploi est donc très marquée et ce en contraste appuyé avec la diffusion spatiale de la population et de l'habitat** : le « grand écart » emploi-habitat s'est fortement accru ces sept dernières années alors que tel n'était pas le cas dans la décennie des années « 90 ».

PRORATA DE LA CALR DANS L'ENSEMBLE DE LA Z.E. LA ROCHELLE – AUNIS

	Population			Emploi			Ecart de prorata		
	1990	1999	2006	1990	1999	2006	1990	1999	2006
Pourcentages	66	67	65	76	77	78	10	10	13
Effectifs (en m)	189	209	225	70	78	91,5	/	/	/

Source : INSEE

B. Le système économique rochelais : ses « bases économiques »

B1 – Les bases économiques de La Rochelle

Le système économique d'un territoire peut être analysé à partir de la notion de **bases économiques** : les éléments qui **contribuent à capter les revenus depuis l'extérieur**, cette captation de flux de richesses donnant lieu par le jeu dit du multiplicateur à la mise en place d'un circuit économique dépenses – offres – activités locales.

Les « bases » de captation des richesses

- > La base **productive** : mesurée à partir de la valeur de production exportée de biens et de services marchands (industrie, services, agriculture).
- > La base **publique** : mesurée à partir des emplois des trois fonctions publiques.
- > La base **résidentielle** : mesurée à partir du montant des pensions et retraites et des dépenses touristiques.
- > La base **sociale** : mesurée à partir des allocations, prestations reçues et des consommations sanitaires et sociales donnant lieu à remboursements au moins partiels.

Cette approche met autant l'accent sur la résidentialisation que sur la production au sens classique du terme. Un territoire est alors riche de sa capacité productive – agricole, industrielle, services aux entreprises - mais aussi de son poids dans les fonctions publiques¹ et donc sa place dans l'armature urbaine, dans l'économie touristique et finalement de son poids démographique lui permettant de capter la part importante du revenu national redistribué territorialement au travers des « machines » nationales de redistribution avec notamment les retraites et les revenus sociaux (le *welfare*).

Dans ce contexte, les « bases économiques » de La Rochelle sont ci-dessous comparées à celles des zones d'emploi de Bordeaux et Nantes ; sa situation en termes de revenus est par ailleurs comparée à celle de l'ensemble Aunis - Île de Ré et de la France de province.

« BASES ÉCONOMIQUES » - COMPARAISON LA ROCHELLE, BORDEAUX, NANTES (ZONES D'EMPLOI, 2005, MILLION D'EUROS)

Types de « base »	La Rochelle	Bordeaux	Nantes	Prorata* La Rochelle
Productive	491	2 502	2 695	19 %
Résidentielle	1 776	3 791	3 748	47 %
Publique	342	1 371	1 178	27 %
Sociale (<i>welfare</i>)	625	2 720	2 409	25 %
Total	3 234	10 385	10 030	31,5 %
Population (2006 en m)	224	838	860	26,5 %
Intensité des « bases économiques »** (en m.d'€/habitant)	14 500	12 400	11 700	Supérieure de 20 %

Source : L. Davezies pour le C.E.T.E. de l'Ouest

* Par rapport à la moyenne entre Bordeaux et Nantes

** Rapport entre le total des « bases économiques » et la population résidente

¹ Fonctions publiques d'Etat, territoriale et hospitalière.

Les « bases économiques » de La Rochelle (zone d'emploi) sont certes en valeur absolue très sensiblement inférieures à celles des deux grandes métropoles de la façade atlantique –Nantes et Bordeaux- dont le poids de population est à peu près trois fois supérieur.

Cependant, l'intensité des « bases économiques » -quand on les rapporte à la population est supérieure à La Rochelle de près de 20 points (14 500 €/habitant comparé respectivement à 12 400 et 11 700 €/habitant). Ce résultat s'explique uniquement par l'ampleur, à La Rochelle, de la « base résidentielle » très supérieure en proportion à celle des deux métropoles atlantiques du seul fait des revenus touristiques captées par La Rochelle¹.

A contrario la « base productive » est, toutes proportions gardées, plus faible à La Rochelle qu'à Nantes et Bordeaux.

B2 – Les revenus

Les revenus globaux –c'est-à-dire les richesses d'ensemble des ménages permettant de solvabiliser des consommations et à susciter l'existence et le développement d'entreprises artisanales, commerciales et de services de proximité notamment- se sont accrus plus rapidement à La Rochelle qu'en général en France, ce qui contribue à expliquer leur niveau par habitant supérieur à la moyenne française de province.

LES REVENUS : NIVEAU PAR HABITANT ET ÉVOLUTION EN VOLUME

Evolution du volume des revenus entre 1985 et 2005			Niveau de revenus/habitant en 2005 base 100 - France métropolitaine hors Ile-de-France					
CALR	Zone d'emploi La Rochelle- Aunis	France	CALR	Ré	Courçon Marans Surgères	Plaine de l'Aunis	France province	Ile de France
+75 %	+85 %	+50 %	109	138	90	101	100	151

Source : L. Davezies pour le C.E.T.E. de l'Ouest.

Au sein du territoire de la zone d'emploi La Rochelle-Aunis ce résultat vaut surtout pour les revenus des ménages de la Communauté d'agglomération de La Rochelle qui, en moyenne, disposent de revenus par habitant supérieurs de 10% à ceux de la Plaine de l'Aunis et de 20% à ceux des territoires des communautés de communes de Marans, Courçon et Surgères².

¹ Les territoires de Nantes et Bordeaux, ici considérés, n'incluent pas respectivement les territoires de La Baule-Le Croisic et du Bassin d'Arcachon, alors que celui de La Rochelle inclut, logiquement celui de l'Ile de Ré.

² Et inférieurs de 15% à ceux de l'Ile de Ré !

C. Le système économique rochelais : les emplois des fonctions métropolitaines supérieures

Autant le regard précédent sur le système économique mettait l'accent sur la perception des revenus (et l'économie dite résidentielle), autant celui qui suit s'intéresse à l'économie productive marchande¹ et plus précisément aux fonctions –et emplois de cadres correspondants- qui participent du rayonnement des villes².

Les fonctions métropolitaines supérieures

- Conception - Recherche
- Prestations intellectuelles (conseil, expertise, *consulting*...)
- Gestion des entreprises ; banques – finances – assurances...
- Commerces inter-entreprises (ou de gros)
- Culture, loisir

EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS DANS LES AIRES URBAINES DU POITOU-CHARENTES ET DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

	La Rochelle	Niort	Poitiers	Angoulême	Bordeaux	Nantes
Effectifs en 2006	5 000	6 300	6 400	3 900	43 000	37 000
Emploi total	78 000	65 000	102 000	70 000	448 000	351 000
Taux (en %)	6,4	9,7	6,3	5,6	9,5	10,5

Source – INSEE Poitou-Charentes ; revue Décimal, décembre 2009.

Le nombre d'emplois métropolitains supérieurs à La Rochelle est un peu inférieur à celui des deux préfectures de la Vienne et des Deux-Sèvres et sensiblement supérieur à celui caractérisant Angoulême. La différence avec Poitiers tient seulement à la taille du marché du travail, supérieur d'environ 25% dans la Ville-capitale régionale ; la différence avec Niort tient à l'ampleur dans la préfecture des Deux-Sèvres des emplois de gestion liés aux sièges sociaux des Mutuelles.

Les emplois métropolitains supérieurs sont de sept à huit fois plus nombreux à Nantes et Bordeaux ce qui est cohérent avec l'analyse menée supra sur les « bases productives » respectives des trois villes portuaires principales de la façade Atlantique³.

La Rochelle est bien, comme Poitiers, Niort et Angoulême, une **moyenne métropole**. Cela ne veut pas dire que le développement économique n'y est que moyen comme déjà indiqué supra.

En effet entre 1982 et 2006 le nombre de tels emplois métropolitains supérieurs s'est accru de près de 50% (à comparer à environ 20% pour les villes de France hors Ile-de-France) et, de ce fait, le classement de La Rochelle⁴, au sein des quelques trois cent aires urbaines est-il passé de 104^{ème} à 56^{ème}⁵.

¹ Marchande pour l'essentiel puisque hors la composante Recherche toutes les fonctions relevant majoritairement de l'économie publique –Administration générale, Santé et action sociale, Education et formation- ne sont pas considérées (par l'INSEE) comme relevant des fonctions dites métropolitaines supérieures.

² « villes » au sens d'aires urbaines.

³ Hors l'agglomération de Bayonne.

⁴ En termes de % des emplois métropolitains supérieurs par rapport au nombre d'emplois total.

⁵ Tout proche du classement de Poitiers 60^{ème}.

Au regard de ses voisines régionales, la structure des emplois métropolitains supérieurs fait apparaître un + et un -.

+	-
Prestations intellectuelles (conseil, expertise, professions libérales)	Conception – Recherche (chercheurs publics et privés, ingénieurs de l'industrie et l'informatique)

1.2.2 – Diagnostics économiques sectoriels

Trois champs d'activité économiques ont un impact spatial et d'aménagement plus marqué dans la mesure où l'espace est pour eux un facteur de production ; tel est le cas de l'agriculture, des zones d'activités économiques (Z.A.E.) et s'agissant d'un espace rare et donc précieux l'espace littoral pour les activités portuaires.

A. Les activités portuaires

La Rochelle est « la ville des trois ports » : port de commerce à la Pallice, port de pêche à Chef de Baie et port de plaisance aux Minimes, sans compter le « Vieux Port », en amont des Tours Saint-Nicolas et de la Chaîne, dont le rôle symbolique et la contribution urbaine sont éminents.

A1 – *Le port de commerce ; La Pallice*

- Son trafic évolue depuis une dizaine d'années autour d'une valeur moyenne de 7,5 MT, avec un poids particulier pour les produits pétroliers (2,5 MT), les céréales et vracs agricoles (3,5 MT) et les produits forestiers (1 MT). La part des marchandises diverses est faible, celle du trafic conteneurisé très faible (30 000 T en 2008 soit 2 400 conteneurs E.V.P.¹).
- Depuis 2006, alors qu'auparavant il était géré par la Chambre de Commerce, il est devenu « grand port maritime (G.P.M.)² » dirigé par un Directoire sous le contrôle d'un conseil de surveillance.
- Le site portuaire, à La Pallice, est compact ce qui limite les coûts d'exploitation et de brouettage³ : par contre, cette compacité peut contraindre les projets de développement des installations portuaires.
- Son poids économique est important à La Rochelle avec près de 2 000 emplois directs et environ le double d'emplois indirects dans les filières du bâtiment – travaux publics, industries alimentaires et industries du bois. La valeur ajoutée directe avoisine 100 Md'€.
- Son hinterland « naturel » constitué essentiellement par la Région Poitou-Charentes est assez limité : 16^{ème} région quant au niveau du P.I.B. L'enjeu de l'élargissement de l'hinterland est bien présent et reconnu par ses responsables.

¹ E.V.P. : équivalent vingt pieds, unité de mesure dans ce domaine. Le port du Havre « manipule » environ 2 500 000 E.V.P. soit 1000 fois plus !

² Comme les autres anciens ports autonomes.

³ Manipulation des marchandises entre les navires et les autres modes de transports : route et fer.

Dans ce contexte le GPM La Rochelle a défini **des projets de développement** à échéances respectivement 2015 et 2025.

PRINCIPAUX PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU GPM LA ROCHELLE

Echéance 2015 Trafic visé : 10/11 MdeTonnes	Echéance 2025 Trafic visé : 12/14 MdeTonnes
<ul style="list-style-type: none"> - 2^{ème} poste à quai – Anse Saint Marc - Nouveau terminal marchandises diverses – Anse Saint Marc - Terre-pleins portuaires – La Repentie en poldérisation (30 hectares) 	<ul style="list-style-type: none"> - Terminal à conteneurs (capacité d'environ 500 000 EVP ; à La Repentie avec poldérisation supplémentaire (+50 hectares) - Nouvelle desserte ferroviaire avec tracé nord

Source : GPM La Rochelle

Ces projets de développement portuaires et donc économiques sont importants et ont des conséquences en termes d'aménagement, particulièrement s'agissant de :

- ✓ la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferrée desservant le grand port maritime.
- ✓ la poldérisation de la baie de La Repentie ;
- ✓ la mise en place d'une zone logistique arrière desservie route et fer pour le traitement notamment des conteneurs.

A2 – Le port de pêche de Chef de Baie

- Le tonnage de poissons traités (triés, préparés, vendus) fluctue autour d'un volume moyen de 3 200 T générant un chiffre d'affaires avoisinant ou dépassant, selon les années, 10 M€.
- Un volume important de poissons (environ 10 000 T) est simplement acheminé au port de Chef de Baie et ensuite dispatché vers d'autres places de vente (les « criées ») et notamment Arcachon ; d'où un aspect plateforme logistique des produits de la mer au delà de l'aspect place commerciale.
- Pas de besoin de surfaces supplémentaires, ce qui rend compte d'une certaine surcapacité des installations d'un port réalisé peu de temps avant que les pressions à la réduction des capacités de prise vis à vis de la ressource halieutique n'amènent le secteur de la pêche maritime à voir son activité plafonner sinon même se réduire.

A3 – Le port de plaisance : Minimes et Vieux Port

- Sa capacité maximale de 3 700 places sur 11 kilomètres de ponton est atteinte depuis 1999, ce qui rend bien compte de son succès et plus largement de l'importance de la plaisance dans cette espèce de mer intérieure que forment les Pertuis Breton et d'Antioche.
- L'extension du port des Minimes pour une capacité accrue de 900 places est en cours d'achèvement en 2009-2010.
- La plaisance à La Rochelle ne se réduit pas à un port, tout important qu'il soit ; elle s'élargit aux dimensions de manifestations à la forte notoriété dont notamment le Grand Pavois et la semaine internationale de la voile, et à la constitution d'un *cluster* maritime avec chantiers navals et entreprises spécialisées.

B. Les zones d'activités économiques

B1 – Le parc existant : vocations, localisations

En 2009 le parc de zones d'activités économiques existant et immédiatement disponible s'élève à près de 1 150 hectares représentant 5% de la surface totale du territoire du SCoT. Leurs destinations principales et localisation sont les suivantes.

LES Z.A.E. PAR VOCATION PRINCIPALE ET LOCALISATION

	Industrie	Mixte	Artisanale	Commerce
La Rochelle	2	5*	1	/
Autres communes de l'unité urbaine centrale	1 – Aytré	3 – Aytré, Lagord et Périgny	1 – Aytré	2 – Puilboreau et Lagord
Unité urbaine centrale	4	8	3	3
Couronne rochelaise urbaine	1 – Ste Soulle	/	5– L'Hommeau, Dompierre/Mer, Marsilly Nieul/Mer et Salles/Mer	1 – Angoulins-sur-Mer
Total	5	8	7	3

Source : Katalyse pour la CALR ; 2008.

Notes : * y compris le plateau nautique associé au port de plaisance des Minimes et le parc technologique.

✓ **Les Z.A.E.** importantes soit par la taille, soit par leur intensité économique, hors celles de taille moindre tournées vers les entreprises artisanales, **sont localisées en nette majorité au sein de La Rochelle et des 4 autres communes formant l'unité urbaine centrale** : avec en particulier les zones d'activité industrielles ou mixtes de Périgny, de Lagord et Aytré¹.

✓ **Les trois grandes commerciales** –hors le plateau commercial du centre-ville de La Rochelle et les commerces de proximité– sont respectivement localisés à :

Unité urbaine centrale	- Puilboreau , zone de Beaulieu : 88,5 hectares - Lagord , zone du Fief Rose : 6 hectares
Couronne urbaine	- Angoulins/Mer , zone des Ormeaux : 40 hectares

Ces trois zones sont directement desservies par la rocade routière de La Rochelle (RN 237) ou par la RN 137 (route vers Rochefort).

✓ Dans les treize communes de la couronne urbaine rochelaise sont donc localisées :

- une zone commerciale : Angoulins-sur-Mer,
- quatre zones artisanales : l'Hommeau, Marsilly, Dompierre-sur-Mer et Salles-sur-Mer – l'Aubépin,
- une zone industrielle à Sainte-Soulle.

La focalisation de l'économie et de l'emploi analysée supra à l'échelle de l'ensemble de l'Aunis se constate **aussi à l'intérieur de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.**

¹ En ajoutant à cela, évidemment, les 3 enceintes portuaires analysées supra.

B2 – Les perspectives dans la Communauté d'agglomération et... ailleurs

Dans l'agglomération de La Rochelle, la disponibilité au sein du parc de zones d'activités économiques est faible alors que la situation est inverse dans le territoire du sud de la Vendée tout proche et affirmant une forte concurrence territoriale

□ **En Vendée** depuis de nombreuses années le Conseil Général associe étroitement programmes routiers de sa maîtrise d'ouvrage et création de parcs d'entreprises : les Vendéopôles. En 2009, dix Vendéopôles sont ouverts dans l'ensemble du département dont deux au sud dans la « plaine vendéenne » continuation au nord de l'Aunis de la Charente-Maritime : ceux dit du « Sud-Vendée » à Fontenay le Comte et de « Vendée Atlantique » à Sainte Hermine. Récemment d'autres projets de création ou d'extension de Vendéopôles ont été lancés :

✓ Celui du « Sud Vendée » en extension de 30 hectares, associé à l'ouverture de l'échangeur de Fontenay le Comte ouest sur l'autoroute A83.

✓ Une importante extension de 130 hectares du Vendéopôle « Vendée Atlantique » à Sainte Hermine, également associé à un échangeur de l'A83.

✓ La création sur 40 hectares d'un satellite de « Vendée Atlantique » à proximité de Luçon – Sainte Gemme la Plaine, associé aux travaux de transformation de la RD10 en route à 2x2 voies appelé à parvenir jusqu'à la Charente Maritime au Pont du Brault, à proximité immédiate de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Ces quelques 200 hectares supplémentaires à court terme contrastent avec la situation actuelle dans la Communauté d'agglomération et constituent un appel à relancer la création de parcs d'activité.

□ **Dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle**, en effet, **les disponibilités immédiates et à court terme sont faibles.**

ESTIMATION DES BESOINS D'AMÉNAGEMENT EN Z.A.E.

Disponibilités à court terme	Besoins d'ici 2020		Explications de la différence entre H1 et H2
	H1	H2	
13 hectares Besoins annuels moyens 8,5 hectares	190 hectares - tertiaire 23 - commerce 17 - industrie(*) 70 - logistique 45	315 hectares - tertiaire 23 - commerce 17 - industrie 100 - logistique 140	a) Prise en compte complète de l'effet autoroute A831 b) Réalisation de la zone logistique arrière pour le GPM La Rochelle c) Localisation en bonne part sur le territoire de la CALR des grandes zones industrielles et logistique
	Stock fin de période 35 hectares		

Source : Katalyse pour la CALR ; 2008.

(*) y compris artisanat industriel

Les besoins projets sur 15 ans, aux environs de l'année 2020 terme du projet de schéma de cohérence territoriale correspondent à deux hypothèses **H1** et **H2**.

- ✓ **H1** : développement « au fil de l'eau » des activités économiques dans leur diversité avec en particulier un besoin significatif lié d'une part à l'arrivée de l'autoroute A831 et un développement partiel de plateformes logistiques répondant à la dynamique de développement du GMP La Rochelle.
- ✓ **H2** : diffère de H1 essentiellement à un double titre :
 - pleine prise en compte, dès le début de la période 2010-2020 du SCoT, de l'effet autoroute A831 ;
 - développement plus important de(s) zone(s) logistiques liées(s) à l'effort port de commerce,

A l'évidence, l'analyse des besoins fonciers liés aux activités économiques se situe dans un triple contexte dont les contours ne sont pas encore entièrement connus :

- ✓ perspectives économiques, notamment portuaires et ce alors que le trafic en 2008 a décliné légèrement par rapport à celui de 2007 et que le commerce maritime a nettement chuté en 2009 avant... de repartir à la hausse ?
- ✓ perspectives de la décision de réaliser oui ou non l'autoroute A831 ;
- ✓ perspectives de localisations au sein de l'Aunis entre une poursuite de la focalisation centripète en faveur de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ou la réalisation de tout ou grande partie de ces grandes zones logistiques et industrielles dans les territoires voisins de l'Aunis, voire... plus loin.

C. L'agriculture

L'agriculture ainsi que la conchyliculture sont des composantes essentielles du paysage d'ensemble du territoire du schéma de cohérence territoriale. Cela ne signifie pas que leur rôle économique soit faible sachant, qui plus est, que près de 60% de l'espace de la Communauté d'agglomération y est consacré.

C1 – Exploitations et population agricole

La taille moyenne des exploitations sur le territoire de la Communauté d'agglomération a fortement augmenté entre 1979 et 2000 passant de 54 à 120 hectares.

Concomitamment, le nombre d'exploitations a diminué : en 2000 on compte aux environs de 120 exploitations ayant leur siège sur le territoire dont près de 100 sont dites « professionnelles » avec précisément une surface moyenne de 120 hectares.

La population active agricole a diminué sensiblement depuis le précédent recensement agricole de 1988. En 2000, sont actifs près de 250 chefs d'exploitation et co-exploitants. Cette diminution du « facteur travail » est largement due aux améliorations de la productivité suscitées par la mécanisation et l'amélioration des process de travail. Il est d'ailleurs

intéressant de noter qu'entre 1988 et 2000 les « unités de travail annuelles¹ » ont beaucoup diminué pour les membres des familles d'exploitants mais se sont quelque peu accrues s'agissant des salariés agricoles.

C2 – Les types de production

Le système céréalier est prédominant. Le recensement agricole (Agreste) de 2000 établit qu'il concerne près de 80% de la surface agricole utilisée totale.

Néanmoins près de 45% des exploitations y associent l'élevage soit allaitant dans les zones de marais soit laitier le plus souvent en stabulation.

Cependant, cette agriculture périurbaine par sa localisation ne l'est pas beaucoup dans l'orientation vers les marchés de consommation correspondants : la vente directe, en tout cas professionnalisée, est peu développée. La situation est peut être appelée à évoluer quand on note que la moitié des dernières installations aidées en 2007 s'appuie sur cette diversification d'activités.

C3 – La surface agricole utilisée (SAU)

La SAU est saisie à deux niveaux :

- ✓ celle qu'utilisent les exploitations ayant leur siège sur le territoire de la Communauté d'agglomération ;
- ✓ celle qui est utilisée sur le territoire de la Communauté d'agglomération.

¹ Unité de mesure dans ce domaine.

Les données du recensement agricole de 2000 sont les suivantes :

SURFACES AGRICOLES UTILISÉES (2000)

Communes	SAU des exploitations en hectare (1)	SAU des communes en hectare (2)	% de la SAU sur le territoire communal
Angoulins-sur-Mer	557	370	47
Aytré	108	548	44
Châtelailon-Plage	62	198	30
Dompierre-sur-Mer	1 421	1 346	73
Esnandes	608	579	77
La Jarne	840	588	69
La Rochelle	(c)	215	7,5
Lagord	137	367	45
L'Houmeau	413	233	55
Marsilly	675	893	75
Nieul-sur-Mer	750	662	60,4
Périgny	906	534	49,5
Puilboreau	949	462	58,6
Saint-Rogatien	339	405	78
Saint-Vivien	1 082	694	84
Saint-Xandre	1 318	1 000	75,2
Sainte-Soulle	1 787	1 760	80,6
Salles-sur-Mer	1 351	1 077	76,7
TOTAL	13 303	11 931	58 %

(1) les superficies renseignées ici sont celles des exploitations ayant leur siège sur la commune quelle que soit la localisation des parcelles. Elles ne peuvent être comparées à la superficie totale de la commune.

(2) les superficies renseignées ici sont celles qui sont localisées sur la commune.

(c) résultat confidentiel non publié, par application de la loi sur le secret statistique.

- ✓ la surface agricole utilisée au sens de SAU2 représentait en 2000 près de 12 000 hectares soit 58 % du total de la superficie du territoire du schéma de cohérence territoriale ;
- ✓ il semble qu'elle ait quelque peu diminué depuis cette date. Cela ne veut pas dire que la surface agricole utilisée par les exploitants du territoire –la SAU1– ait diminué d'autant. Ces exploitants travaillent en effet des terres qui sont localisées dans l'Aunis ou même le Rochefortais. L'écart en 2000 entre SAU1 et SAU2 : 1 300 hectares a sans doute augmenté.

SYNTHESE

1. La **croissance économique**, mesurée par le nombre d'emplois, **a été vive** depuis 1999-2000 en s'accéléralant fortement par rapport à la période 1990-1999 : le solde positif des emplois a-t-il ainsi doublé, en moyenne annuelle, entre ces deux périodes : une croissance de 1 550 à comparer à 790.

2. A l'échelle de l'ensemble de la zone d'emploi La Rochelle-Aunis la **focalisation de l'emploi sur le territoire du SCoT s'est poursuivie** : en 2006 près de 80% des emplois y sont localisés au regard d'un poids de population de 65%.

En 2006 plus de 15 000 personnes résidant hors la Communauté d'agglomération La Rochelle viennent y travailler, chiffre à comparer aux 71 000 emplois du territoire et aux 10 600 qui effectuaient en 1999 ce même type de déplacements domicile↔travail.

Si comme on l'a vu en section 1.1 **l'habitat dans le nord du département de Charente-Maritime est plutôt dans une logique de mouvement centrifuge, il n'en va pas de même pour l'économie et l'emploi.**

3. Le système économique rochelais est certes d'une taille bien moindre que ceux des deux grandes métropoles atlantiques que sont Bordeaux et Nantes mais il n'en présente pas moins des caractéristiques qui sont souvent des forces : même si une faiblesse, au moins, est présente.

□ Forces

➤ L'importance de la base économique « résidentielle » liée au fort accroissement démographique de la zone et aussi à l'importance de l'économie touristique de la région rochelaise. Plus en valeur absolue qu'à Nantes et Bordeaux les dépenses des visiteurs venus de l'extérieur contribuent à faire tourner les moteurs économiques rochelais.

➤ Dans le champ de l'économie productive marchande les emplois métropolitains supérieurs –ceux qui « tirent » l'économie- ont vivement progressé depuis une douzaine d'années. La Rochelle à peu près à cet égard à parité avec Poitiers et Niort et est passé, au sein des quelques trois cent aires urbaines françaises, du 104^{ème} rang en 1982 au 56^{ème} en 2004.

□ Faiblesses

➤ Il est néanmoins vrai qu'au regard en particulier de ses deux voisines régionales de Poitiers et Niort, La Rochelle est sensiblement moins présent dans les domaines respectivement de la Recherche-Conception-Développement et de la Gestion-Banques-Finances.

En Poitou-Charentes, l'armature urbaine équilibrée entre quatre moyennes métropoles¹ contribue et explique une espèce de partage des rôles et des fonctions métropolitaines, ce qui est moins le cas par exemple en Aquitaine.

4. **La Rochelle est la ville des trois ports : de commerce, de pêche et de plaisance.**

□ **Le port de commerce** : devenu statutairement « grand port maritime » depuis 2006, maintient d'année en année son volume de trafic aux alentours de 7,5 MT. Sa bonne position nautique ne peut contrebalancer

¹ Avec Angoulême.

la faiblesse de son hinterland régional peu industrialisé, peu doté en grosses entreprises ce qui explique la faiblesse du trafic de « marchandises diverses » en particulier s'agissant des conteneurs.

□ **Le port de pêche** : bien installé à Chef de Baie en contiguïté avec le port de commerce, il est à la fois une place de traitement et de commercialisation pour un volume bon an, mal an de 3 000 T de poissons en majorité de prix élevé et une place de transit –logistique- d'un volume trois fois supérieur.

□ **Le port de plaisance** : -majoritairement installé aux Minimes- est un des plus importants de la façade atlantique avec ses 3 700 places. La pression de la demande y est vive ce qui justifie l'important programme d'extension actuellement à l'œuvre qui va permettre d'accroître sa capacité d'accueil de 900 anneaux.

5. Les zones d'activités économiques

Les vingt-deux zones d'activités économiques localisées dans le territoire du schéma de cohérence territoriale représentent une surface de 1 150 hectares soit 5,5% du total.

L'offre disponible est faible aujourd'hui et à court terme **la trajectoire de croissance de l'agglomération oblige à poser la question du renouvellement et de l'accroissement de l'offre**, d'autant qu'à proximité dans le sud de la Vendée le développement des « Vendéopôles » est très conséquent : 200 hectares à court terme.

6. L'agriculture

Les quelques 120 exploitations agricoles professionnelles qui ont leur siège sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle utilisent au total environ 13 000 hectares de surface agricole dont près de 12 000 y sont localisés, représentant alors 58% du total de la superficie du territoire du schéma de cohérence territoriale. La diminution de surface agricole utilisée constatée à cette échelle est compensée, pour ces exploitations, par une extension « hors les limites » de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Cette agriculture très majoritairement tournée vers les productions céréalières et minoritairement vers l'élevage est **périurbaine par sa localisation, elle l'est peu par l'orientation prédominante de ses productions et de ses marchés.**

ENJEUX

Le schéma de cohérence territoriale n'est pas, en tant que tel, un document de définition de la stratégie économique pour les années à venir. Par contre, il doit prendre en compte les prévisions économiques globales et sectorielles afin de déterminer la stratégie de développement et d'aménagement qui le caractérisera.

À cet égard, sont bien présents trois enjeux aux carrefours du développement économique et de l'aménagement spatial : un enjeu zone d'activités économiques, un enjeu portuaire et un enjeu agricole.

ENJEU zones et immobilier d'activités économiques

Pour autant que le développement économique passé et plus encore récent se poursuive, même légèrement atténué, les besoins d'aménagement de zones d'activités économiques existent.

Leur dimension à l'échelle et l'horizon du schéma de cohérence territoriale dépend de deux facteurs externes vis à vis la présente démarche de planification territoriale a peu d'influence :

- la date de la mise en service de l'autoroute A831 entre Fontenay le Comte et Rochefort ;
- les lignes directrices et modalités de partenariat entre la Communauté d'agglomération La Rochelle et les intercommunalités (et SCoT) voisines quant aux localisations des zones logistiques et industrielles associées dont les emprises spatiales seraient nécessairement importantes, s'agissant en particulier de celle(s) correspondant à la mise en œuvre des projets du GPM La Rochelle dans le domaine des conteneurs maritimes et de leur traitement dans une **zone logistique « arrière »**.

L'offre supplémentaire de capacités foncières et immobilières destinées aux activités économiques est également liée à la volonté des responsables rochelais de voir se développer les activités à forte valeur ajoutée relevant de la catégorie des emplois métropolitains supérieurs.

ENJEU portuaire

Ce qui est dit quant aux projets de développement des activités et trafics de conteneurs maritimes pose deux autres questions :

- celle de la **poldérisation** de la baie de La Repentie,
- celle de l'amélioration de l'**accessibilité ferroviaire** du port de commerce par une voie ferrée dédiée contournant l'unité urbaine centrale de La Rochelle par le nord pour relier La Pallice au réseau Centre.

ENJEU agricole

Au prix d'une certaine extension en dehors du territoire du schéma de cohérence territoriale de la surface agricole utilisée, les exploitants agricoles installés sur le territoire ont à peu près maintenu leur outil de travail foncier.

Ces extensions spatiales ont des limites ; par ailleurs l'enjeu du maintien global des surfaces agricoles est maintenant affirmé « haut et fort », notamment dans les lois Grenelle 1 promulguée et Grenelle 2 en discussion au Parlement. Qui plus est au delà de l'enjeu quantitatif est de plus en plus présent un enjeu qualitatif visant à la mise en place d'une agriculture péri-urbaine fondée en partie au moins sur le développement de circuits courts entre production et consommation.

Ce qui semblait se réguler peu ou prou par le fonctionnement des marchés de la sole agricole ne doit-il pas maintenant être renforcé dans le cadre des objectifs et orientations du schéma de cohérence territoriale ?

Soient autant de questions auxquelles le projet d'aménagement et de développement durable apportera des réponses liées aux objectifs de développement et d'aménagement que les élus communautaires définiront.

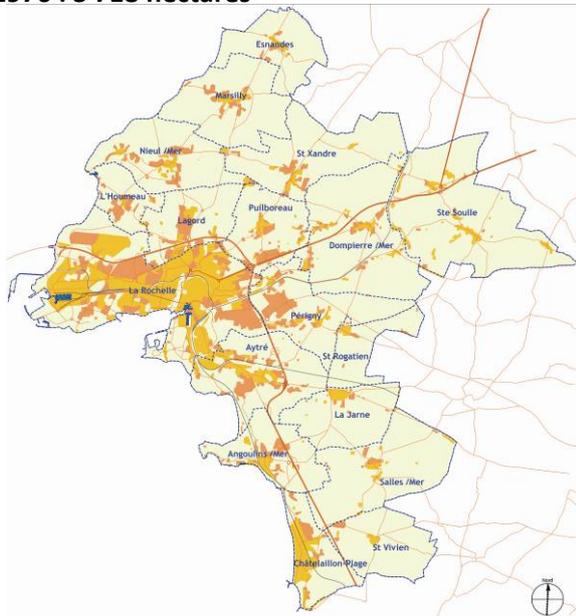
2 – L'AMÉNAGEMENT

LES HOMMES ET LE TERRITOIRE

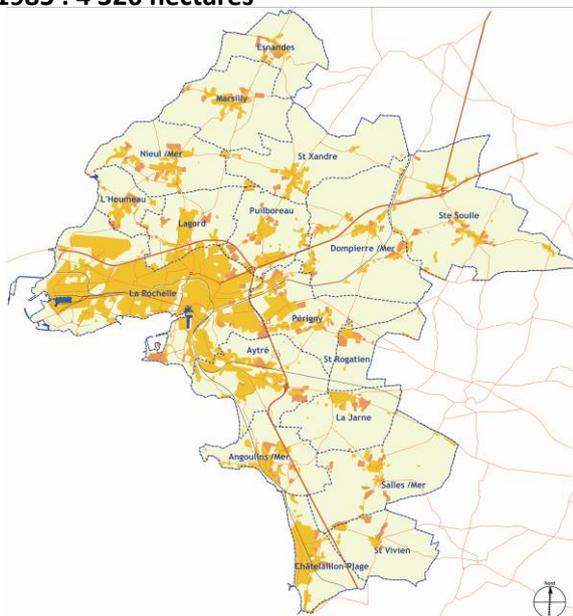
2.1 CONSOMMATION D'ESPACE ET FORMES URBAINES

2.1.1 – La mesure de la consommation d'espace

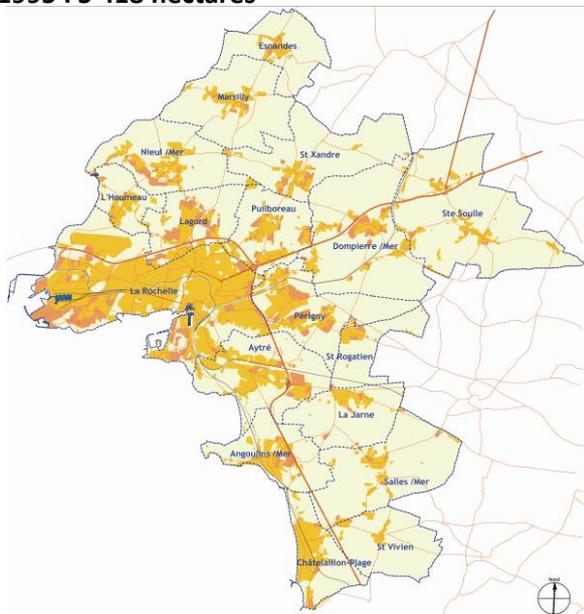
1976 : 3 718 hectares



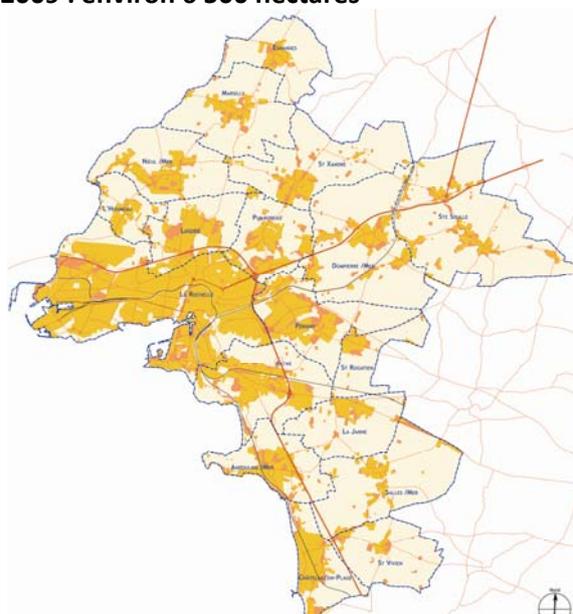
1985 : 4 326 hectares



1995 : 5 418 hectares



2009 : environ 6 500 hectares



Source : DBW d'après photographies aériennes IGN et POS/PLU des communes

- entre 1976 et 1985: + 608 hect soit 67 hect/an
- entre 1985 et 1995: + 1092 hect soit 109 hect/an
- entre 1995 et 2009: + 1082 hect soit 77 hect/an

En 1976, les extensions urbaines restent concentriques au noyau initial de l'urbanisation sauf pour les bourgs à forte croissance: Au sud le continuum avec Aytré sur Tasdon est déjà parfaitement constitué, comme celui à l'ouest vers Laleu-La Pallice.

L'houmeau, Nieul-sur-Mer, Marsilly et Lagord entament leur métamorphose à coup de lotissements: pavillonnaire neuf entourant et dissimulant les noyaux anciens.

La Rochelle et Aytré ont bâti leurs grands ensembles et génèrent de nouvelles surfaces industrielles et commerciales.

Le schéma comporte désormais un centre et une périphérie denses. Une nouvelle distribution des activités s'effectue à partir de la rocade partiellement achevée à cette date.

En 1985, certaines "linéarités" s'amorcent notamment le long de la N11 et de voies secondaires pour Salles-sur-mer et Saint-Vivien.

Au nord les bourgs demeurent assez individualisés mais les lisières urbaines tendent à se rapprocher, confirmant la structure définitive de l'agglomération en doigts de gants. La progression entre 1976 et 1985 est de 608 hectares et correspond à 67 hectares par an, la surface totale urbanisée à cette date s'élève à 4326 hect.

En 1995, la puissance de l'évolution de la première couronne de l'agglomération se traduit incontestablement dans l'étalement de l'urbanisation. La continuité entre La Rochelle et Lagord est totale, idem pour Périgny et encore plus pour Aytré.

La surface totale urbanisée à cette date s'élève à 5 418 hect marquant pour cette période une progression beaucoup plus forte, de 1 092 hectares correspondant à 109 hectares par an. Cette progression doit être nuancée par la grande proportion des zones d'activités créées pendant cette période (les zones d'activités étant de grandes consommatrices d'espace).

En 2009, le mouvement vers la continuité urbaine de l'agglomération se poursuit surtout dans la partie sud de l'agglomération, où les coupures d'urbanisation s'amointrissent. Pour les communes du nord, la séparation est plus nette et l'identité des communes se maintient plus distinctement.

La surface totale urbanisée à cette date s'élève aux alentours de 6 500 hectares marquant pour cette période (15 ans) une progression relativement forte, de 1082 hectares correspondant à près de 80 hect. par an.

2.1.2 – Une consommation d'espace raisonnable

En 30 ans la surface urbanisée de l'agglomération a progressé d'un tiers : soit une croissance de **2 100 ha**, ou 78 ha par an en moyenne.

COMPARAISON DES SURFACES URBANISÉES, DE LA POPULATION ET DU NOMBRE DE LOGEMENTS ENTRE 1976 ET 2003

	1976	2003	Différence 1976/2003
Surface urbanisée en hectares	3 718	5 820	+ 2 102
Population	119 000	145 000	+ 26 000
Logements	48 000	75 000	+ 27 000

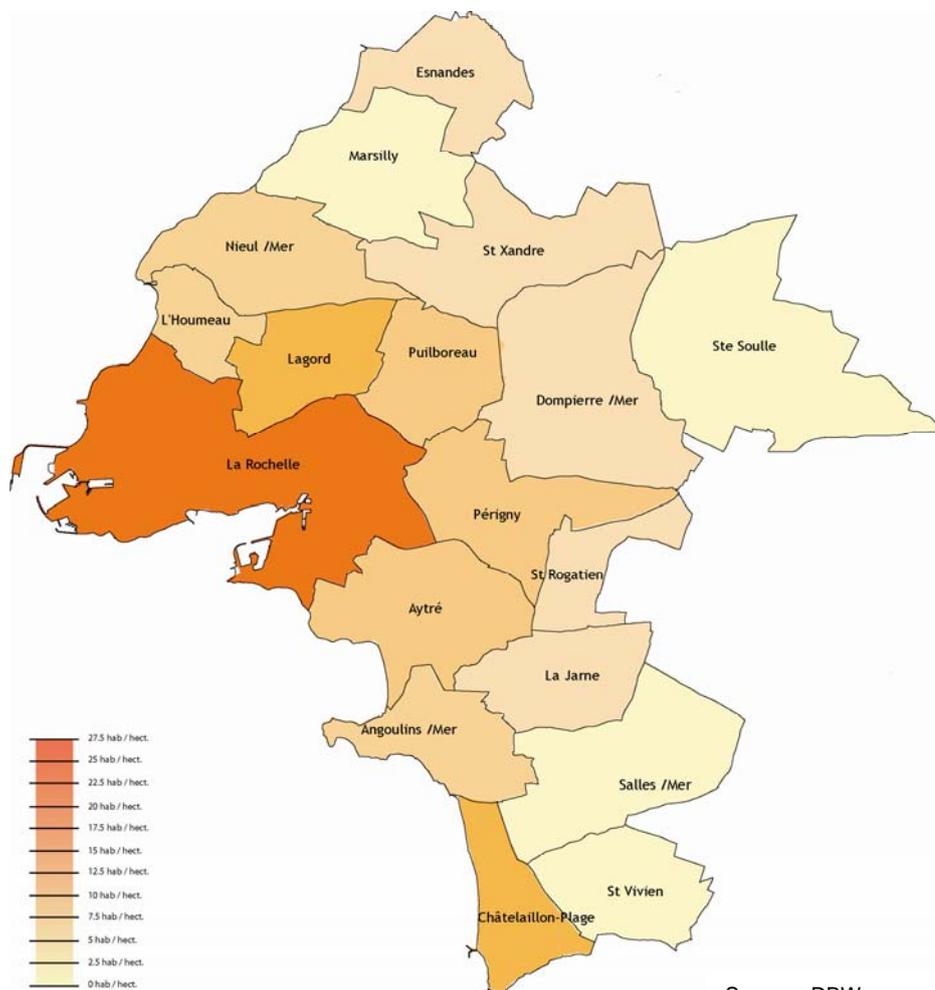
La consommation d'espace moyenne à l'habitant et au logement supplémentaire est :

800 m² par habitant
780 m² par logement

En d'autres termes, l'augmentation de la population et du parc de logements a été à peu près « à la proportionnelle » de l'augmentation de la surface urbanisée.

Ces valeurs moyennes sur longue période ne sont pas élevées (1 600 m² par habitant dans la Communauté d'agglomération de Draguignan par exemple) et sont en dessous de la moyenne nationale : environ 1 300 m² par habitant supplémentaire.

DENSITÉ D'HABITANTS PAR HECTARES EN 2006



Source : DBW

A titre d'illustration, est défini un indice synthétique du niveau de la pression du développement à partir d'une part de la densité résidentielle - population au km²- et d'autre part de la croissance démographique.

Sont comparés quatre territoires de SCoT:

- Communauté d'agglomération de La Rochelle,
- Communauté d'agglomération de la Dracénie (Draguignan - Var-est)
- Syndicat Mixte du Bassin d'Arcachon - Val de Leyre
- Communauté d'agglomération de la Côte Ouest de la Réunion

INDICATEUR DE PRESSION DU DÉVELOPPEMENT – TABLEAU COMPARATIF

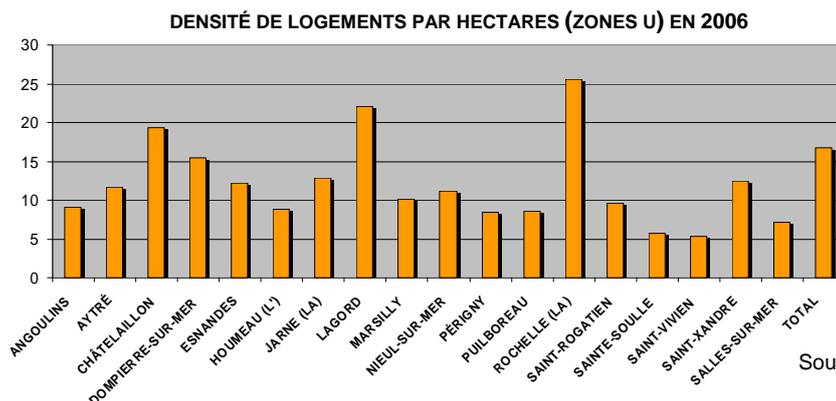
	① Surface (en km ²)	② Population 1999 (en milliers)	③ Densité (hab/km ²)	④ Croissance démographique annuelle 90-99-05 (en milliers)	⑤ Indicateur de pression (en milliers) ③ x ④
C.A. de La Rochelle	206	140	680	1,5	1 020
C.A. du Bassin d'Arcachon-Val de Leyre	1 480	110	74	2,1	155
C.A. de Draguignan-Var est	700	90	129	2,0	258
C.A. Côte Ouest - La Réunion	537 Dont 300 aménageables	180	600	2,5	1 500

Sources : INSEE et calcul de l'auteur

Le niveau de la pression du développement et de l'urbanisation est très élevé au sein du territoire de la CA de La Rochelle: de 4 à 6 fois plus que dans les territoires Var-est et Arcachon où la pression démographique est cependant comparable mais où la disponibilité spatiale est très supérieure.

La densité de logements à l'hectare reste aussi raisonnable en comparaison avec les agglomérations alentours : en 2003, elle représentait 3,7 logements/hectare dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle alors qu'elle atteint seulement 0,5 logements/hectare en Charente maritime, 0,69 logements/hectare dans le pays Rochefortais et 0,29 logements/hectare dans le Pays d'Aunis.

La densité de logements dans les zones urbaines (documents d'urbanisme) représente en 2006 une moyenne de 16,8 logements / hectares (zoneU). Les communes de La Rochelle, Lagord, Châtelailon-Plage et Dompierre-sur-Mer se distinguent avec une densité supérieure à 15 logements / hectares.



On aurait tendance à conclure que la consommation d'espace et les formes urbaines associées sont plutôt « vertueuses », dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Mais cette densité moyenne cache des phénomènes bien différents:

- les densités élevées de La Rochelle (centre ville, grands ensembles, faubourgs) rattrapent la faible densité des quartiers de maisons individuelles avec jardins représentant en 1999 presque 90% des logements en dehors de la ville de La Rochelle. Cette tendance évolue nettement depuis quelques années, la recherche de la densité à travers les nouvelles opérations de logements notamment dans les communes de premières couronnes a permis de descendre en 2006 à moins de 80% de logements individuels en dehors de la ville de La Rochelle dont 30% de logements individuels groupés.

- La densité brute (hab/hect) a sensiblement augmentée en 30 ans passant de 5,7 hab/hect en 1976 à 6,8 hab/hect en 2006, mais ces densités sont à interpréter avec prudence. La consommation d'espace n'est pas seulement à l'usage résidentiel mais concerne aussi les usages déplacements, emploi, achats, loisirs notamment.

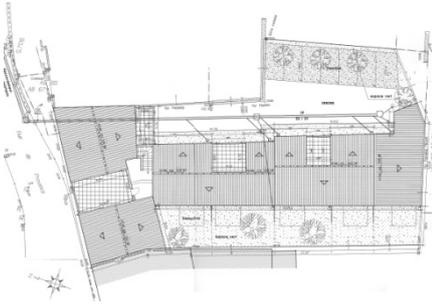
En général il est estimé que ces usages non résidentiels (avec l'emprise portuaire notamment, les infrastructures routières, les équipements) représentaient 50% du total. Dans ce cas la consommation moyenne « pure » pour usage résidentiel est d'environ 400 m² par logement supplémentaire.

- Le cadre physique de l'agglomération de La Rochelle est un territoire à forte valeur environnementale où se mêlent, littoral, marais et multiples zones de protection qui ont pour effet de limiter le foncier urbanisable.

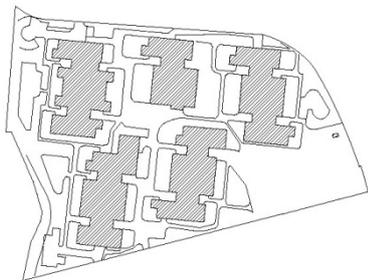
- La taille réduite du périmètre du SCoT (18 communes, 148 000 habitants, seulement 20 000 hectares) qui relativise le comparatif avec les autres territoires.

Même si l'étalement urbain reste raisonnable, compte tenu de la croissance démographique, il se traduit par une pression sensible sur les espaces agricoles, naturels et littoraux. La forme urbaine qui prévaut encore actuellement (habitat pavillonnaire) devra être remise en cause en partie afin de développer un habitat collectif ou semi collectif de qualité moins consommateur d'espace et impactant moins l'environnement grâce à des densités plus importantes.

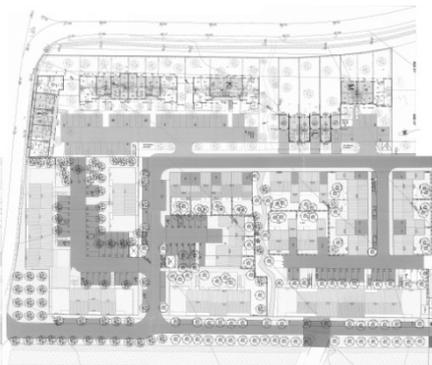
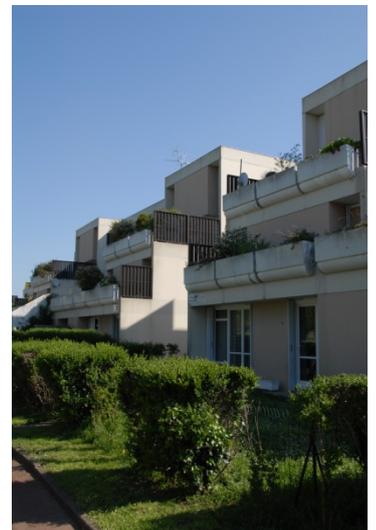
EXEMPLES DE FORMES URBAINES ET DENSITÉS CORRESPONDANTES:



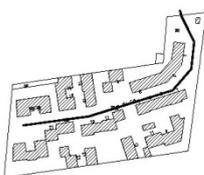
Puilboreau / Impasse du Vercors
9 logements / 0,09 hectares
100 logts/ hect.
**opération mixte (collectifs/
intermédiaires)**



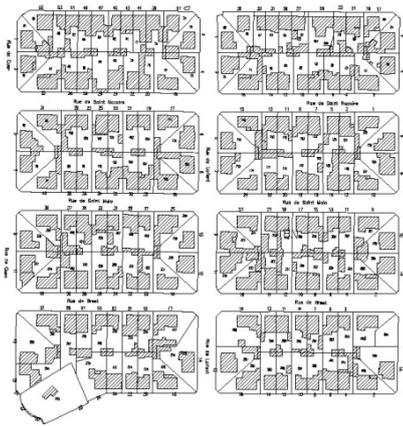
La Rochelle / Maisons gradins
179 logements / 2,8 hectares
66 logts/ hect.
Logements intermédiaires
ech:1/5000



Périgny / Les Aigrettes
164 logements / 5,1 hectares
32 logts/ hect.
opération mixte
(collectifs/ individuels)



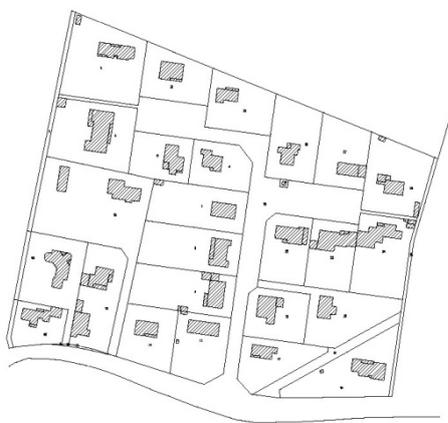
Nieul-sur-Mer / Rue de Gô
26 logements / 0,8 hectares
32 logts/ hect.
logements individuels groupés
ech:1/5000



La Rochelle / Cité Rossignolette
 170 logements / 7 hectares
24 logts/ hect.
Logements individuels
 ech:1/5000



Saint-Xandre
 63 logements / 4,3 hectares
15 logts/ hect.
Logements individuels
 ech:1/5000

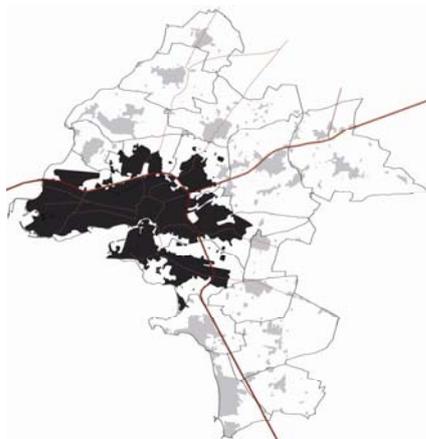


Salles-sur-Mer
 26 logements / 5 hectares
5,2 logts/ hect.
Logements individuels
 ech:1/5000

Source : DBW

2.1.3 – La structure urbaine de l'agglomération

L'UNITÉ URBAINE CENTRALE



Au regard du développement urbain, des formes et des fonctions urbaines qui le caractérise, la structure de l'agglomération de La Rochelle peut se décliner en deux grandes entités :

L'unité urbaine centrale est composée de La Rochelle et des communes limitrophes qui forment une zone agglomérée continue (Aytré, Périgny, Puilboreau, Lagord).

En dehors du centre historique, des faubourgs et des ensembles constitués de La Rochelle, le tissu urbain des franges de l'unité urbaine centrale s'est développé autour de la rocade et des radiales menant au centre-ville (RD 104, RD 9, RD 937).

Dans cette première couronne, les facilités de desserte ont favorisé l'implantation des principales zones d'activités de l'agglomération, généralement coupées des secteurs d'habitat par les larges emprises des axes routiers ou une bande de terrains agricoles. Le logement est ici essentiellement composé de lotissements pavillonnaires, plus ou moins denses, implantés en surépaisseur des axes routier et englobant le bâti ancien, présent sous forme d'un « village-rue » très restreint ou d'anciens hameaux ruraux.

Dans une vision prospective des évolutions potentielles du développement urbain de l'agglomération, cette entité doit être considérée comme un tout, le cœur de l'agglomération rassemblant les grands services urbains, privilégiant une mixité des fonctions et une certaine densité bâtie.

La première couronne constitue en cela un secteur à fort enjeux en termes d'intensification urbaine et d'intégration à la ville-centre.

Centre ville de La Rochelle / tissu ancien dense et grands équipements



Faubourgs de La Rochelle / grands ensembles et maisons mitoyennes

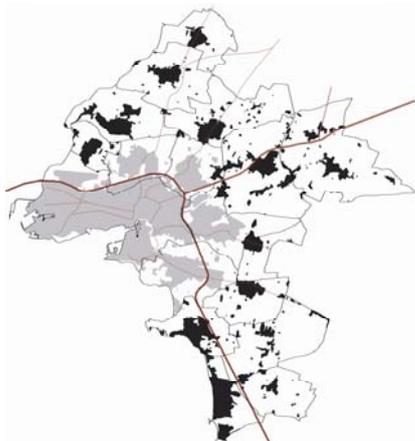


Franges de l'Unité Urbaine Centrale / lotissements et zones d'activités



Source :

LA COURONNE URBAINE ROCHELAISE



La couronne urbaine rochelaise est constituée des 13 communes dont l'urbanisation n'est pas en continuité de la ville-centre.

Les noyaux villageois des communes littorales du Nord de l'agglomération sont implantés en retrait de la côte et sont parfois complétés d'un hameau portuaire ou conchylicole en bord de mer. Les coupures d'urbanisation y maintiennent des entités villageoises bien distinctes malgré l'importante construction de lotissements.

A l'Est de La Rochelle, l'urbanisation récente s'est développée autour des bourgs et des nombreux hameaux ruraux qui parsèment le territoire de part et d'autre du canal de Marans et de la RN 11. L'espace bâti est ainsi organisé « en grappe » ou « en chapelet » autour de ces axes.

Au Sud, les communes d'Angoulins-sur-Mer et de Châtelailon-Plage sont urbanisées le long du littoral de façon quasi-continue et se sont étendues vers la RD 137. Cette 2x2 voies qui relie La Rochelle à Rochefort a favorisé l'implantation de zones d'activité importantes. A l'intérieur des terres, les entités bâties sont de moindre importance avec un développement modéré de l'urbanisation.

Couronne rochelaise / village-rue et lotissements en surépaisseur



Couronne rochelaise / lotissements anciens balnéaires, récents le long des axes



Couronne rochelaise / extension des hameaux le long des axes



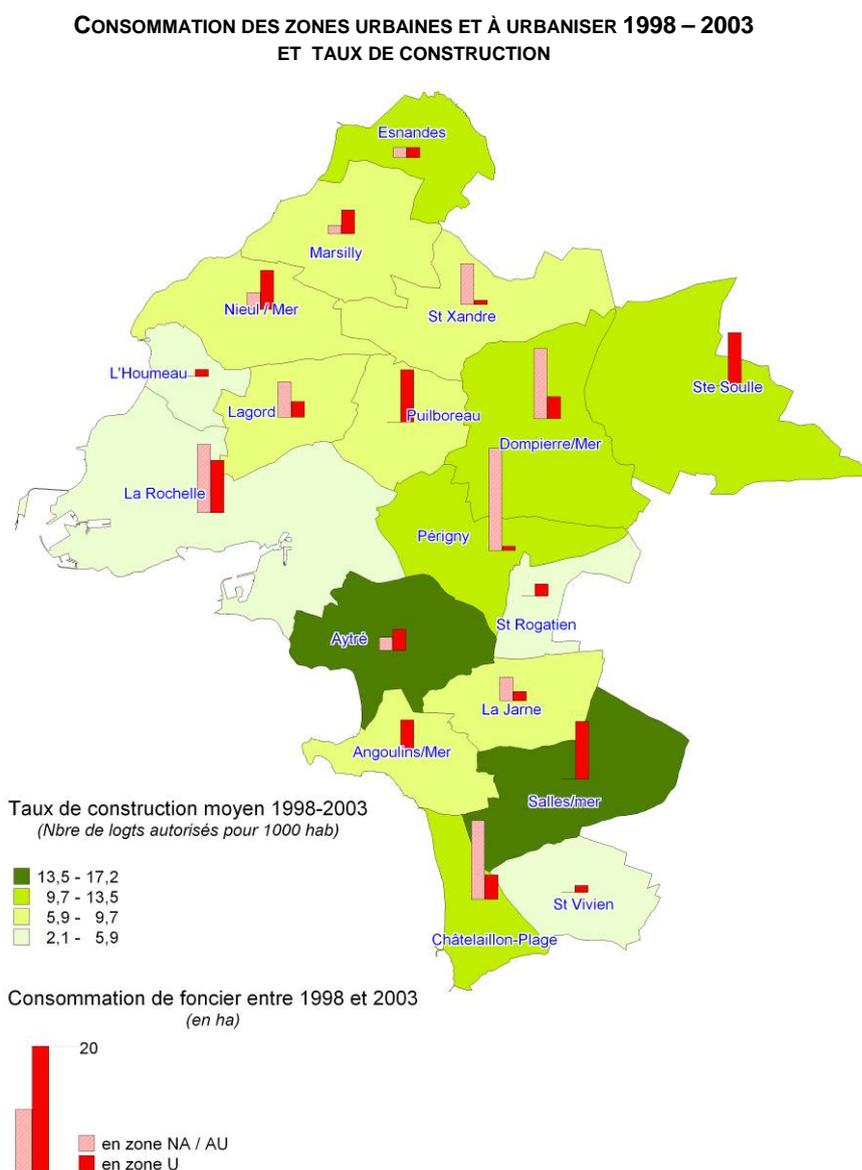
Source :

2.1.4 – Un gisement foncier contraint

En 2003, la surface urbanisée (logements, zones d'activités, infrastructure) représente environ 30% du territoire de l'agglomération, le reste étant réparti entre les espaces agricoles (58%) et les espaces naturels (12%).

Pourtant, les réserves d'urbanisation (prévues pour l'habitat) inscrites en 2003 dans les documents d'urbanisme représentent plus que 4% de l'espace (stock foncier disponible en zone U (250 ha) et NA/AU (620 ha)).

De fortes pressions, dues au développement urbain de plus en plus important aux abords de l'agglomération et sur le littoral, s'exercent cependant sur les espaces naturels, souvent supports d'une activité agricole.



Sources : Etude foncière Logiville / Extra-Muros

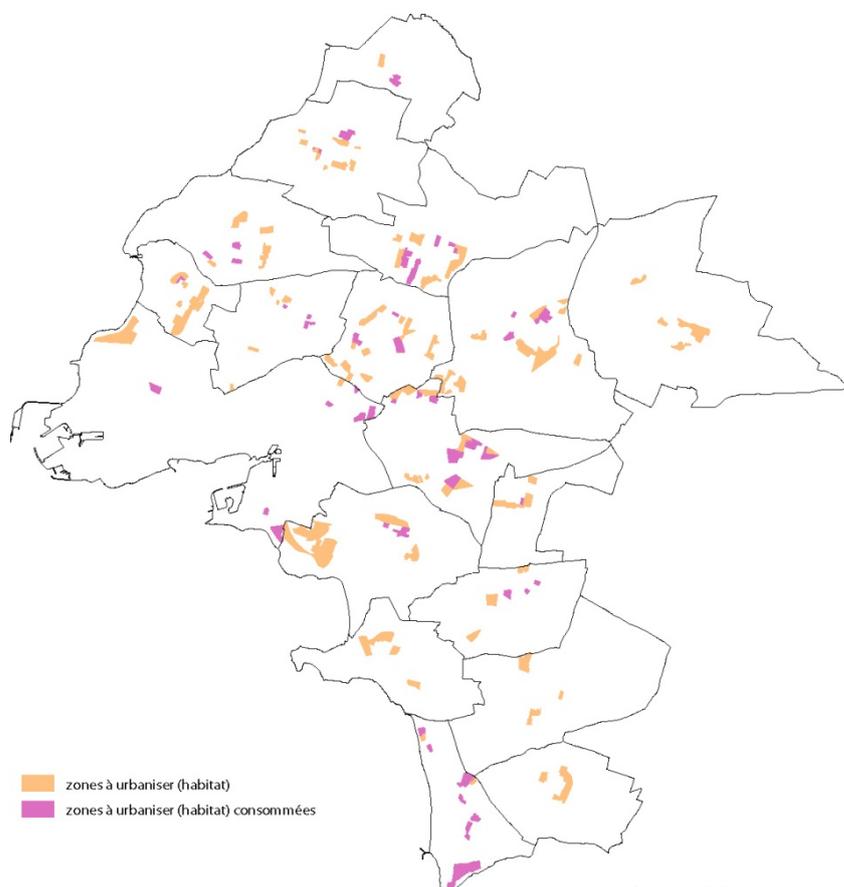
Les communes ayant fourni un effort de production de logements, ne sont pas nécessairement celles qui ont consommé de la zone à urbaniser. Ainsi, les communes d'Aytré et de Salles-sur-Mer, apparaissent avec un taux de construction élevé et une faible consommation de zone à urbaniser.

LE STOCK FONCIER DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

	Document applicable	Zone NA/AU Habitat restant (ha)	Zone NA/AU Activités restant (ha)	ZAC non comprise en NA (ha)	Total zones urbanisables
PÉRIGNY	POS 1996	35,1			35,1
PUILBOREAU	PLU 2003	31	2,3	4	37,2
LAGORD	POS 2006	2,9		21,5	24,4
AYTRÉ	POS 2005	85,5	22,3		107,8
ROCHELLE (LA)	POS 2006	33,4	16,5	32,7	82,6
TOTAL Unité Urbaine Centrale		187,9	41,1	58,2	287,2
ANGOULINS-SUR-MER	PLU 2006		11,4		11,4
ESNANDES	POS 1999	3,9			3,9
HOUMEAU (L')	PLU 2005				0
JARNE (LA)	POS 2006	11,5			11,5
DOMPIERRE-SUR-MER	POS 2001	61	24,6	0,3	85,9
MARSILLY	POS 1999	20,2			20,2
NIEUL-SUR-MER	POS 2005	24,4			24,4
CHÂTELAILLON	POS 1999	3,9			3,9
SAINT-ROGATIEN	PLU 2005	10,2			10,2
SAINTE-SOULLE	PLU 2006	29,8	120,6		150,4
SAINT-VIVIEN	PLU 2005	20,1			20,1
SAINT-XANDRE	POS 2000	39,9	12,8	6,8	59,5
SALLES-SUR-MER	PLU 2006		4,7		4,7
TOTAL Couronne Rochelaise		224,9	174,1	7,1	406,1
TOTAL		412,8	455,7	65,3	693,3

Source : POS/PLU des communes

LES ZONES A URBANISER A VOCATION RÉSIDENTIELLE DANS LES PLU DES COMMUNES



Source : DBW

Evolution de la consommation du foncier entre les documents d'urbanisme en application (1999-2008) et la photo aérienne 2007.

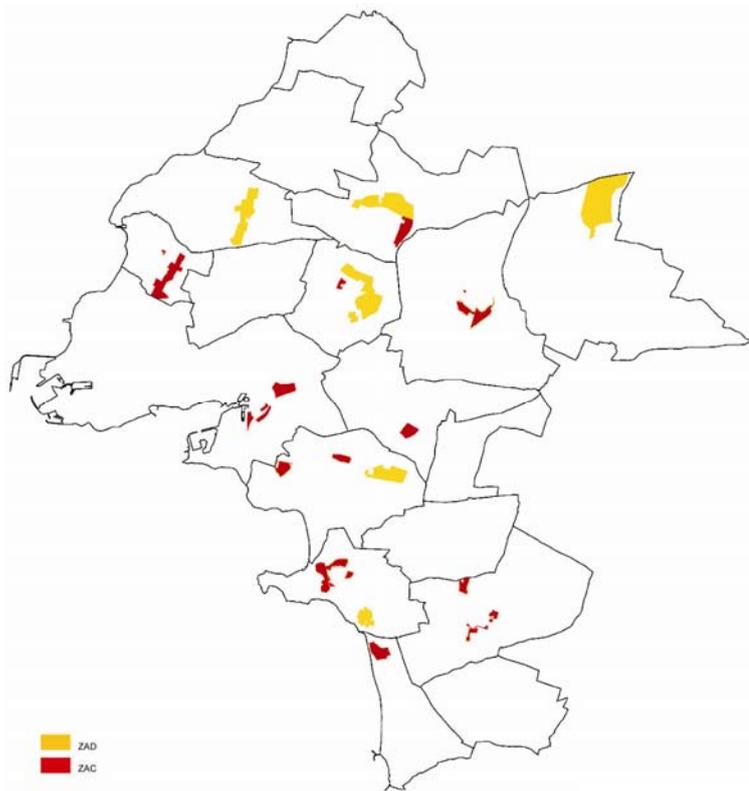
En 2006, après révision des documents d'urbanisme, le stock foncier correspondant aux zones AU (PLU) et NA (POS) restantes destinés à l'habitat est évalué à 600 hectares auxquels peuvent s'ajouter 200 hectares de ZAD destinées à l'habitat. Cependant quatorze Zones d'aménagements Concerté déjà lancées par la Communauté d'agglomération (200ha) peuvent d'ores et déjà être retirées du stock.

Soit un stock réel de 600 hectares environ.

Au rythme actuel (800 m² par habitant supplémentaire) ce stock correspond à un apport potentiel de 7 500 habitants supplémentaires sur la totalité de l'agglomération. La croissance moyenne de population depuis 1999 est de 1 400 habitants par an.

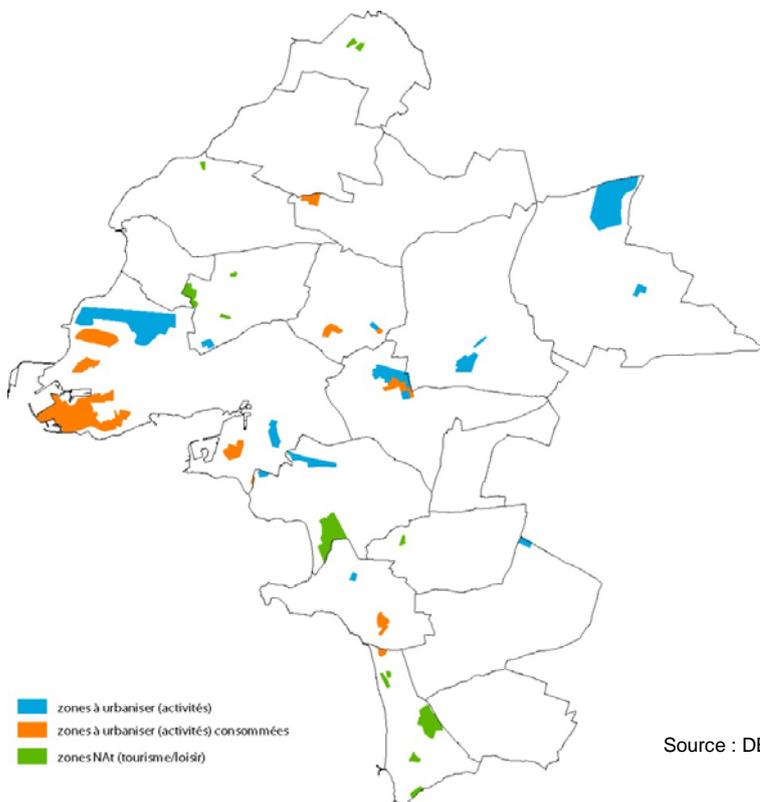
A ce rythme, avec les documents d'urbanisme actuels le stock foncier sera épuisé dans environ cinq ans.

**LES ZONES D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉE ET DIFFÉRÉE
DANS LES PLU DES COMMUNES**



Source : DBW

**LES ZONES D'AMÉNAGEMENT A VOCATION D'ACTIVITÉ
DANS LES PLU DES COMMUNES**



Source : DBW

Ces chiffres ne prennent pas en compte l'éventuelle rétention foncière résultante de la protection de l'environnement, des acquisitions bloquées...

De la même manière, le stock foncier destiné à l'activité correspond à 455 hectares auxquels peuvent s'ajouter 50 hectares de ZAD d'activités. Cependant 170 hectares de zone aéroportuaire et 135 hectares de zone d'activités liée au tracé de la future A831 peuvent être retirés du stock.

Soit un stock réel d'environ 200 hectares.

Ce chiffre ne prend pas en compte les terrains vendus non aménagés en 2006 et la rétention foncière.

L'évolution des cessions foncières économiques (en m² de terrain) depuis 2004 montrent une croissance considérable de la consommation d'espace:

2004	98 400
2005	92 350
2006	104 650
2007	170 000
2008	80 000

Ces montants n'intègrent pas les ventes de terrain réalisées par la CCI ou des propriétaires privés.

Après des années 1999/2004 basées sur une moyenne de 70 000 m²¹, l'agglomération a plus que doublé la surface économique annuelle vendue pendant l'année 2007 allant jusqu'à 170 000 m² par an.

En cinq ans l'agglomération a consommé 55 hectares de cessions foncières économiques, soit une consommation réelle de près de 100 hectares si on y inclut les infrastructures, voiries, espaces publics nécessaire à leur aménagement.

Le stock de foncier économique immédiatement disponible est aujourd'hui très faible il sera rapidement nécessaire de reconstruire rapidement les stocks pour faire face aux surfaces d'activités à construire pour les années suivantes.

¹ (Extrapolée à partir de l'analyse des Permis Construire : Etude Immobilier et Territoire Conseil sur l'immobilier en ZFU réalisée en 2005)

SYNTHESE

1. En 30 ans la surface urbanisée de l'agglomération a progressé d'un tiers (2 100 hectares). Le rythme annuel s'établit donc à 78 hectares. sur la totalité de l'agglomération.

La population et le parc de logements ont été à peu près « à la proportionnelle » de l'augmentation de la surface urbanisée. Les chiffres de la consommation d'espace moyenne à l'habitant et au logement supplémentaire **800 m² par habitant** et **780 m²** par logement sont relativement faible en comparaison à la moyenne nationale et aux autres agglomérations équivalentes.

La densité moyenne de logement à l'hectare reste aussi raisonnable avec **3,7 logements à l'hectare** alors qu'elle est de 0,29 dans le pays d'Aunis.

2. On aurait tendance à conclure que la consommation d'espace et les formes urbaines associées sont plutôt « vertueuses », dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Mais ces chiffres cachent des phénomènes bien différents:

- Les densités élevées de La Rochelle rattrapent la faible densité des quartiers de maisons individuelles représentant en 2006 presque 80% des logements en dehors de la ville de La Rochelle.

- La consommation d'espace n'est pas seulement à l'usage résidentiel mais concerne aussi les usages déplacements, emploi, achats, loisirs notamment.

- Le cadre physique de l'agglomération de La Rochelle est un territoire à forte valeur environnementale où se mêlent, littoral, marais et multiples zones de protection qui ont pour effet de limiter le foncier urbanisable.

- La taille réduite du périmètre du SCoT (18 communes, 148 000 habitants, seulement 20 000 hectares) qui relativise le comparatif avec les autres territoires.

3. En 2003, la surface urbanisée représente environ 30% du territoire de l'agglomération, le reste étant réparti entre les espaces agricoles (58%) et les espaces naturels (12%). Cependant, les réserves d'urbanisation (prévues pour l'habitat) inscrites en 2003 dans les documents d'urbanisme représentent plus que 4% de l'espace (stock foncier disponible en zone U (250 ha) et NA/AU (650 ha).

Ce qui implique de fortes pressions aux abords de l'agglomération, sur le littoral et sur les espaces naturels, souvent supports d'une activité agricole.

4. **L'agglomération présente une croissance considérable de la consommation d'espace par les activités économiques** depuis 2004. Elle a quasiment épuisé le stock de réserves foncières liées à cet usage avec de très fortes consommations.

ENJEUX

Comment trouver les moyens de **maîtriser la consommation de foncier au regard des spécificités de ce territoire ?**

Un des enjeux aujourd'hui n'est-il pas celui de définir les secteurs d'intensification choisis du territoire au regard de l'analyse des capacités (les réserves d'urbanisations inscrites actuellement dans les documents d'urbanisme ne représentent plus que 4% du territoire: Stock foncier disponible en zone U et AU.)

Quelles formes d'urbanisation alternatives au logement individuel isolé?

- Quelle densité soutenable ?
- Quelle relation établir entre le développement de l'habitat et les déplacements, équipements et services ?

L'extension de l'urbanisation se fait au détriment de l'espace rural. L'activité agricole est un enjeu déterminant dans le façonnement du paysage.

Comment assurer la pérennité de l'activité agricole garant de la réussite du modèle de développement urbain choisi, de la qualité des paysages et du cadre de vie ?

Comment rationaliser les modes d'occupations des zones d'activités et quelle localisation réserver à l'implantation d'activités consommatrice d'espace notamment au regard des activités nautiques ?

Le SCoT ne devra t-il pas anticiper ces difficultés et promouvoir des activités économes en consommation d'espace ?

2.2 HABITAT ET LOGEMENT

2.2.1 – Une activité logement dynamique

L'activité logement a été forte de 1990 à 1999, l'équivalent d'un quart du parc de 1999 a été édifié entre 1990 et 1999 : soit 13 250 logements, environ 1 500 logements supplémentaires par an.

Cette progression s'est faite suivant un rythme annuel moyen de 2,6%, ce qui correspond à celui des ménages (2,7%) mais qui reste nettement supérieur à celui de la population (1,2%).

Au niveau de la Communauté d'agglomération le rythme d'augmentation des ménages est près de trois fois supérieur à celui de la population, ce ratio est classiquement plus fort dans la ville centre – beaucoup de petits ménages jeunes ou âgés – que dans la périphérie terre d'élection des ménages constitués.

Les besoins en logement ont crû en conséquence sans que l'on note d'un point de vue, purement quantitatif, de décrochage flagrant entre les besoins et les réponses du système de production de logement.

	1990	1999	Rythme annuel	2005	Rythme annuel
Résidences secondaires	4 369	4 695	+32,6	5 113	+69,67
Logements vacants	3 173	4 070	+89,7	4 339	+44,83
Résidences principales	50 129	62 098	+1 196,9	68 435	+1 056,17
TOTAL	57 666	70 863	+1319,2	77 887	+1 170,67

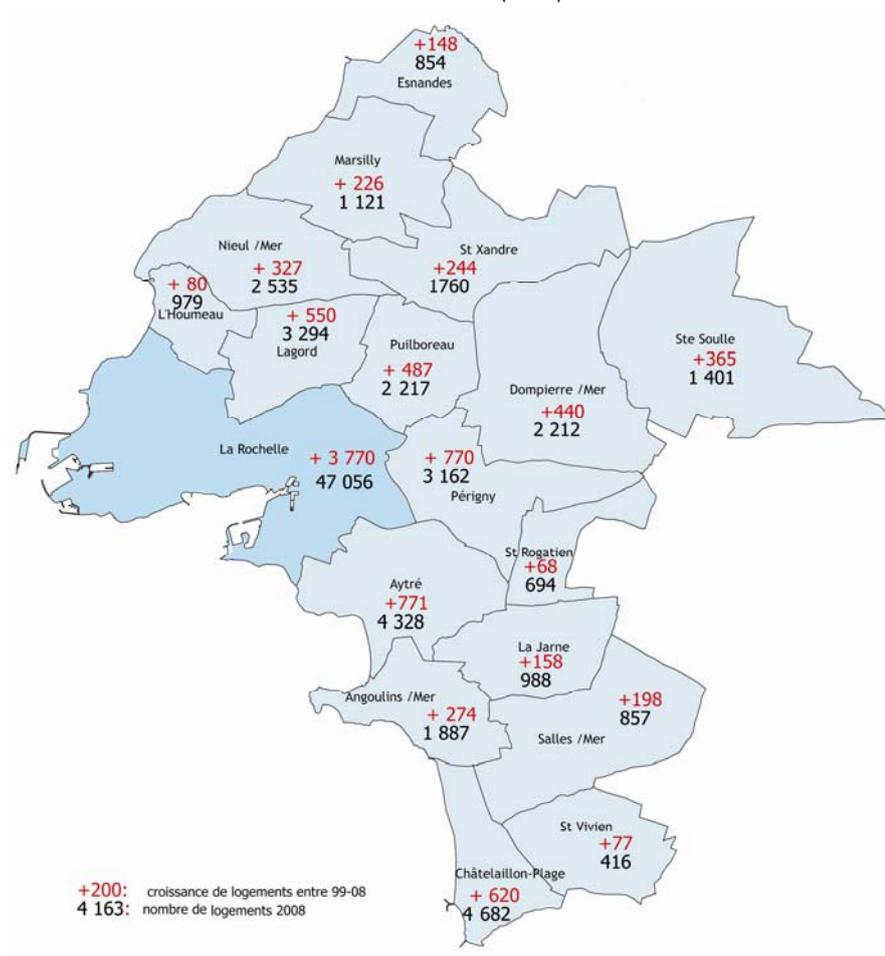
Source : PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT- adopté le 19 décembre 2008

En 2007, la Communauté d'agglomération de La Rochelle compte 79 261 logements avec une augmentation annuelle de près de 1 200 logements par an depuis 1999.

Depuis 1999, la construction de logements ne se fait pas de manière uniforme sur le territoire de l'agglomération (voir carte ci-après). La production de logements est en proportion plus importante ces dernières années sur les communes de Dompierre-sur-Mer, Périgny, Aytré, Puilboreau, mais La Rochelle conserve toujours près de 60% des logements de l'agglomération.

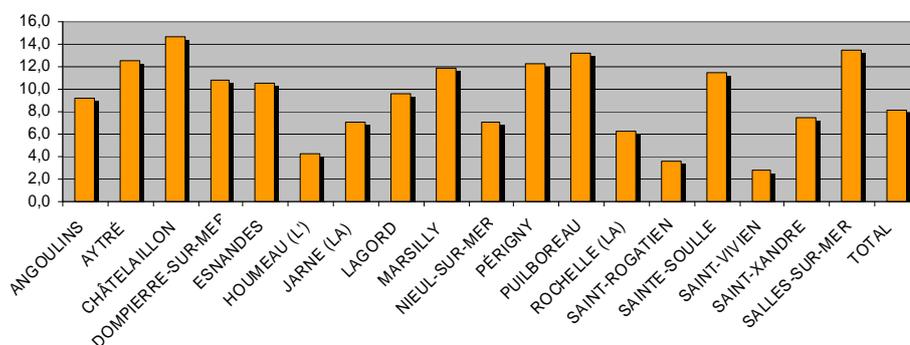
CREISSANCE DE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS ENTRE 1999 ET 2008

Sources : RGP 99 + SITADEL 99-08 (inclus)



Le taux de construction représente le nombre de logements autorisés annuellement pour 1 000 habitants. Il est le plus soutenu dans le quadrant centre-est/sud de l'agglomération (Aytré, Périgny, Châtelailon-Plage, Puilboreau Sainte-Soulle, Salles-sur-Mer).

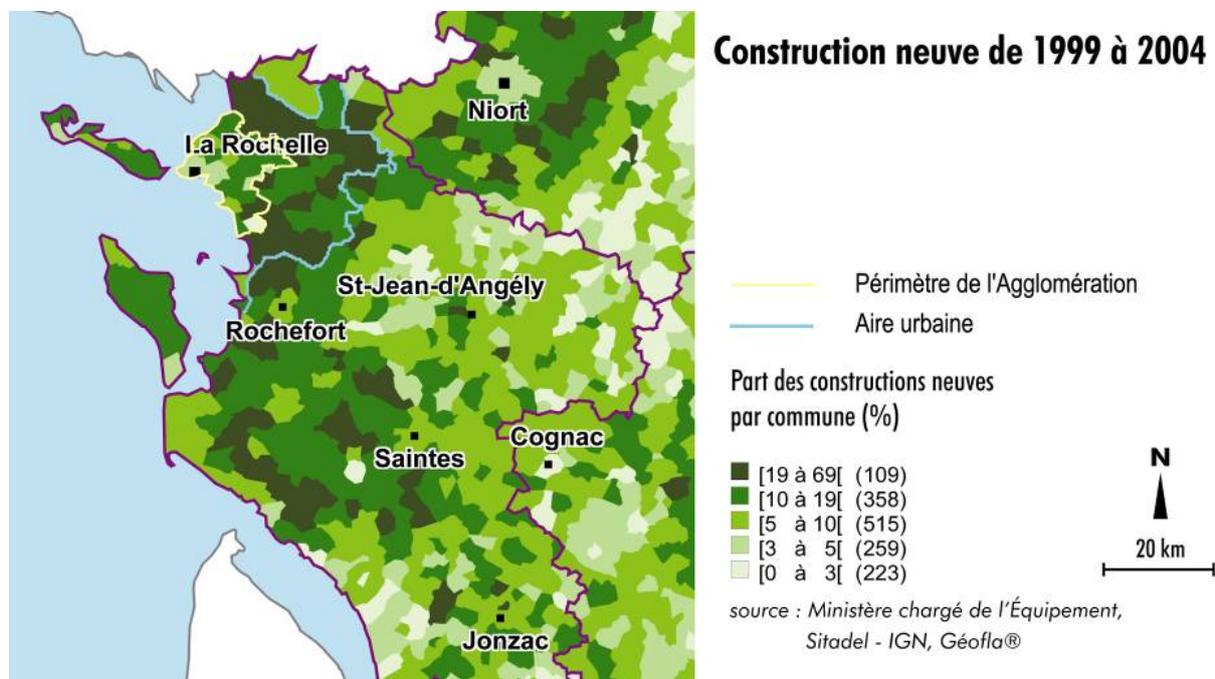
Taux de construction entre 1999 et 2006



Sources : RGP 99 + SITADEL

Toutefois, à l'échelle de l'agglomération, le taux de construction moyen a nettement baissé passant de 11 sur la période 1994/1999 à moins de 8,5 sur la période 2000/2006.

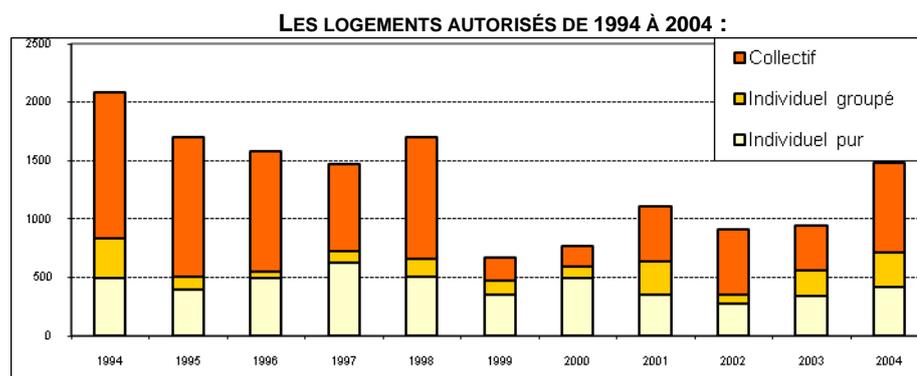
La construction neuve s'est révélée très dynamique aussi dans le reste de l'aire urbaine (voir carte ci-après), les ménages ne pouvant se loger dans la Communauté d'agglomération ayant fait construire à sa périphérie. (voir chap 3.3)



Sources : Etude foncière Logiville / Extra-Muros

2.2.2 – Des typologies qui se diversifient

Ce rythme soutenu, s'appuie notamment sur la production de logements collectifs alors que l'individuel pur reste relativement stable de 1994 à 2004.

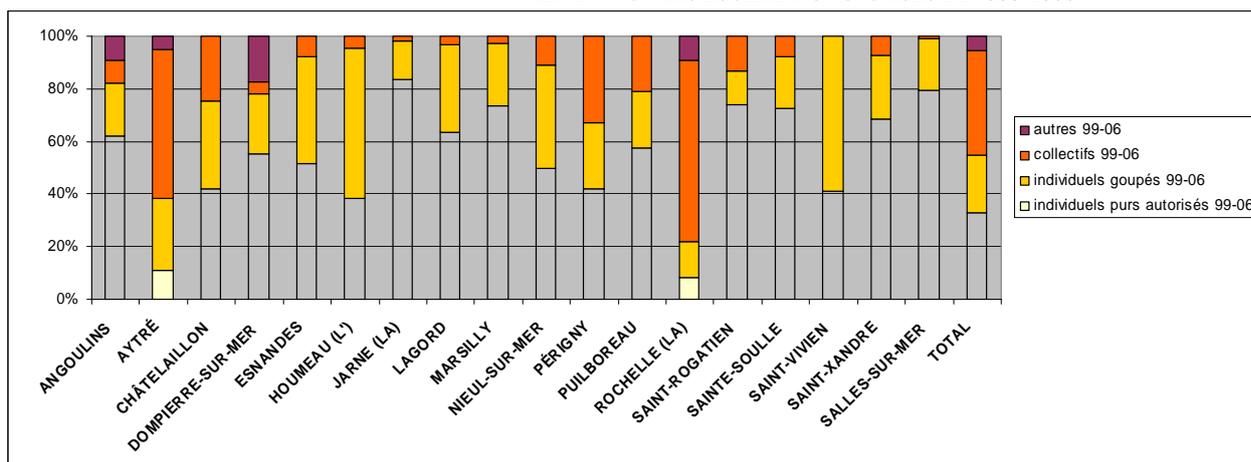


(Traitements faits à partir des statistiques SITADEL des logements autorisés qui sont sans doute supérieures à la réalité des logements commencés. SITADEL ne distingue pas les résidences secondaires par rapport aux résidences principales)

Sources : Etude foncière Logiville / Extra-Muros

La répartition du parc de logements reste toutefois dominée par le logement individuel qui représente 77,3% des logements autorisés de 1999 à 2006 en dehors de la Ville de La Rochelle, La Rochelle rétablissant ce chiffre à 55% des logements autorisés sur l'ensemble de l'agglomération (avec près de 70% de logements collectifs autorisés entre 1999 et 2006).

RÉPARTITION DES LOGEMENTS AUTORISÉS DE 1999-2006



Source : SITADEL

Les communes d'Aytré, de Châtelailon-Plage, de Périgny, Puilboreau suivent cette évolution avec des parts de logements collectifs supérieur à 20% depuis 1999. (Respectivement: 56,5%, 24,7%, 32,8%, 21,1%).

La part des résidences secondaires reste stable sur la CDA autour de 6% des logements. Il ne semble pas que la Communauté d'agglomération de La Rochelle soit marquée par une forte production de résidences secondaires comme tel est le cas dans l'île de Ré.

Plus de 4 000 logements vacants en 1999 soit près de 6% du parc total alors qu'elle était de 5,5% en 1990 : ce un pourcentage correspond à celui de la Charente maritime (6,1%) et reste en dessous de la moyenne nationale (6,8%) et de la région Poitou Charente (7,2%).

La majorité de cette vacance se trouve dans la ville centre et à Châtelailon-Plage. Le "gel" de ces milliers de logements contribue à l'importance déjà notée.

2.2.3 – Une concentration des logements sociaux à La Rochelle et Aytré

	1990	1999	2006	%
La Rochelle	9 200	10 500	11550	90%
Aytré	500	620	640	5%
Autres communes	200	480	710	5%

En 2006, les logements locatifs sociaux représentaient 16.4% du parc de logements et près de 19% du parc de résidences principales de l'agglomération.

C'est La Rochelle majoritairement et Aytré qui détiennent la quasi-totalité des logements sociaux de la Communauté d'agglomération. Cependant on observe ces dernières années une légère augmentation de la proportion des autres communes dans la production de logements sociaux.

Les catégories les plus modestes, éligibles au logement locatif social, sont en difficulté d'accès à ce type de logement, compte tenu de l'insuffisance du parc locatif public et de son inadéquation par rapport aux besoins, notamment en termes de taille des logements et de coût des loyers.

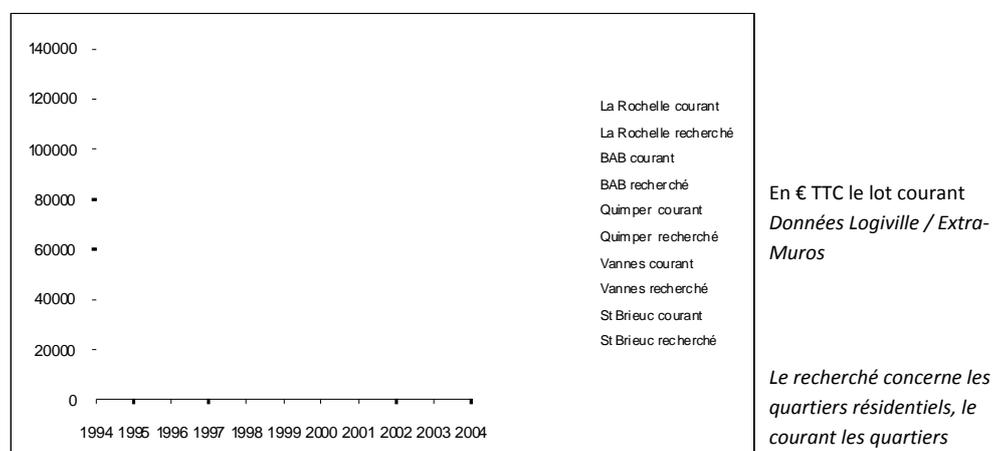
Pour pallier au déficit de logements aidés et afin d'effectuer un « rattrapage », le Programme Local de l'Habitat adopté en décembre 2008 fixe un objectif d'une production annuelle de 420 logements sociaux afin que les communes soumises aux lois SRU et DALO atteignent 20% de logements sociaux en 2020 et que les autres communes atteignent un minimum de 10% de leur parc de logement.

2.2.4 – Une pression croissante

Le territoire de l'agglomération de La Rochelle, par son attractivité (littoral, ensoleillement, qualité de vie, dynamisme économique, patrimoine) est soumis à une pression foncière forte, se traduisant par les difficultés croissantes pour les populations aux revenus modestes (jeunes actifs notamment) à y trouver à se loger dans des conditions correspondants à leur revenus.

Cette pression forte face à la disponibilité faible est la cause d'une inévitable augmentation du coût foncier et de l'immobilier.

PRIX DES LOTS À BÂTIR POUR MAISONS INDIVIDUELLES EN PÉRIPHÉRIE :



Depuis le milieu des années 1990, le prix des lots à bâtir a quasiment triplé si l'on en croit les données du CFF.

La Rochelle était en queue de peloton dans les années 1990. Elle est passée nettement au dessus de Saint-Brieuc et elle fait jeu égal avec Vannes dans le "courant". Dans le "recherché", La Rochelle se rapproche du peloton de tête derrière Bayonne Anglet Biarritz et Vannes mais la pente d'évolution est similaire, très accusée. Saint-Brieuc et Quimper sont moins touchés par ces hausses récentes.

Les prix du foncier et de l'immobilier ont augmenté de plus de 50%, ces trois dernières années. Les prix des loyers dans le secteur locatif à loyers libres ont également augmenté de façon sensible. Ces évolutions semblent se poursuivre. Les catégories moyennes qui, il y a 10ans pouvaient accéder à la propriété, soit en achetant dans l'ancien, soit en construisant, rencontrent aujourd'hui de grandes difficultés pour concrétiser leurs objets. Ce phénomène oblige ces populations à se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail notamment sur le territoire de l'Aunis, avec toutes les conséquences en matière de temps de transport, de dépenses, de pollution, de dégradation de la qualité de vie, d'insécurité routière.

Malgré les quelques 1 200 logements construits par an ces dernières années, la pression de la demande de logements reste constante et se confronte au manque de foncier, lui-même conséquence de la généralisation du modèle pavillonnaire grand consommateur d'espace.

2.2.5 – Les gens du voyage

La Communauté d'agglomération exerce la compétence "réalisation et gestion des aires d'accueil des gens du voyage". Elle construit et gère à ce jour :

- 6 aires d'accueil représentant 66 emplacements familiaux offrant des équipements de qualité aux voyageurs sur les communes de : Aytré, Dompierre-sur-Mer, Lagord, La Rochelle, Nieul-sur-Mer, Périgny
- 2 aires de passage
- 1 aire de grands rassemblements

Conformément à la loi, toutes les communes de plus de 5 000 habitants actuellement, ou qui atteindront cette population doivent se doter d'un terrain d'accueil.

La Communauté d'agglomération a pour objectif, à travers son PLH de tenir compte des évolutions des modes de vie des voyageurs pour les accompagner lorsqu'elles vont dans le sens de l'intérêt commun.

Les gens du voyage se déplacent de moins en moins et tendent à se stabiliser pour des raisons de scolarisation, de domiciliation des aides sociales, de marchés économiques ou de paupérisation. La présence de mêmes familles depuis plusieurs générations et leur stabilité sur les terrains existants démontrent cette tendance qu'il ne faut toutefois pas assimiler systématiquement à la volonté ou à la capacité à se sédentariser en logement unifamilial. Ce processus engage toutefois la Communauté d'agglomération et toutes les communes qui la composent à prendre en compte la demande exprimée par quelques voyageurs d'un habitat individuel permettant de juxtaposer maison et caravane(s) sur des terrains dispersés et affectés chacun à une famille.

De plus, les démarches de voyageurs souhaitant accéder au logement social de droit commun seront facilitées.

SYNTHESE

1. L'activité de construction a été dynamique dans la décennie précédente : le parc s'est accru de 1 500 logements tous les ans jusqu'en 1999. **Le taux de construction** - rapport entre le nombre annuel de logements construits et le stock- a été proche de 2,5% ; c'est un **taux élevé** : à ce rythme le stock de logements doublerait en 40 ans.

Ce dynamisme de la construction rend bien compte d'une part de la forte reprise démographique que connaît la région de La Rochelle depuis le milieu des années 90 et d'autre part de la **diminution de la taille des ménages** suscitée par les phénomènes de **vieillesse**, de **décohabitation** et d'accroissement du nombre de (très) **petits ménages** notamment jeunes ou étudiants.

Il est intéressant de remarquer que les rythmes d'accroissement du nombre de ménages et du parc de logements ont été équivalents à 2,5% annuels.

La demande et l'offre ont à peu près évolué de concert sans apparition d'une « crise quantitative » du logement.

2. En 2007, la Communauté d'agglomération de La Rochelle compte près de 80 000 logements avec une augmentation annuelle de près de 1200 logements par an depuis 1999. Le taux de construction moyen de la Communauté d'agglomération a nettement baissé passant de 11 sur la période 1994/1999 à moins de 8,5 sur la période 2000/2006. Cependant ce rythme reste correct grâce à un parc de logements de plus en plus diversifiés et des parts de logements collectifs en nette augmentation.

3. Contrairement aux communes littorales du même type, la Communauté d'agglomération de La Rochelle n'est pas marquée par une forte production de résidences secondaires.

4. La dynamique de construction de logements se décentralise de plus en plus sur la Communauté d'agglomération de La Rochelle, les communes de première périphérie sont proportionnellement les plus productives en terme de logements ces dernières années.

La grande majorité du modèle pavillonnaire, la grande attractivité du territoire ainsi que l'augmentation du nombre de ménage créent des besoins en logement qui continueront à être pressants. Cette pression a entraîné une inévitable hausse du coût du foncier et de l'immobilier dans la totalité de la Communauté d'agglomération.

Cette pression contribue à l'éloignement croissant des ménages qui aujourd'hui sortent de la Communauté d'agglomération de La Rochelle pour pouvoir se loger. Cet éloignement est accompagné d'un accroissement du trafic automobile sur le territoire, d'une hausse des budgets déplacements pour des ménages déjà modestes et des temps de transports quotidiens grandissants.

5. Une concentration à 95% des logements sociaux sur la ville centre et Aytré. Le parc de logements sociaux est très faible sur le reste du territoire 2,4% des logements de la Communauté d'agglomération de La Rochelle - La Rochelle et Aytré.

ENJEUX

- L'attractivité résidentielle caractéristique de la région de La Rochelle repose sur un maintien de sa capacité à **offrir un habitat de qualité à des conditions de solvabilité adaptées aux revenus des populations actuelles et futures.**
- Le PLH devra **appréhender les besoins en terme de logements et d'espaces nécessaire à leur réalisation.**
- Quelle **répartition géographique** pour le logement aidé dans le SCoT?
- **Quelle densité envisagée au regard des capacités et des spécificités du** territoire et des caractéristiques de l'urbanisation existante (bourg, ville centre, périphérie) ? Quelles typologies alternatives à l'habitat individuel isolé ?
- Le SCoT devra t-il établir, pourra-t-il établir des **conditions entre le développement de l'habitat et des transports appropriés ?**

2.3 L'ARMATURE URBAINE ET LES TRANSPORTS-DEPLACEMENTS

Le SCoT est un projet et une démarche visant à la cohérence des politiques publiques et à l'équilibre entre les objectifs de développement économique, ceux de protection de l'environnement et des ressources rares du territoire et enfin ceux relatifs à l'aménagement urbain.

A ce titre le SCoT est le document pertinent, à la bonne échelle, pour définir le « bon » réglage entre d'une part la géographie des pôles urbains (des générateurs de déplacements) et d'autre part la structure (arcs et nœuds) des réseaux de déplacements.

Ce dont il s'agit alors est la question de l'**armature urbaine**. Une armature urbaine ce n'est rien d'autre que l'assemblage spatial harmonieux de **lieux de vie**, c'est-à-dire de lieux (très) urbains reliés entre eux par des infrastructures (et services !) de **transports-déplacements**.

Les lieux de vie sont différenciés selon leur place et leur rôle dans l'armature urbaine. On distingue habituellement trois niveaux hiérarchiques, à partir de la dotation en équipements publics et privés. Les équipements de très grande portée et à grand rayon de chalandise ou de desserte sont localisés dans les lieux ou « places » de premier rang et ne sauraient évidemment être présents partout ; ainsi de suite, en considérant les équipements et services de portée et chalandise moindres.

Cette hiérarchie à être bien positionnée sur le territoire permet d'assurer un **équilibre** satisfaisant **d'accès** de tous aux services fondamentaux de la vie collective ; éducation, santé, loisirs-sports-culture, commerce, centres d'échanges de transports.

Évidemment ces lieux de vie sont ou doivent être reliés entre eux par des infrastructures de déplacement permettant *a priori* l'usage des modes individuels ou collectifs.

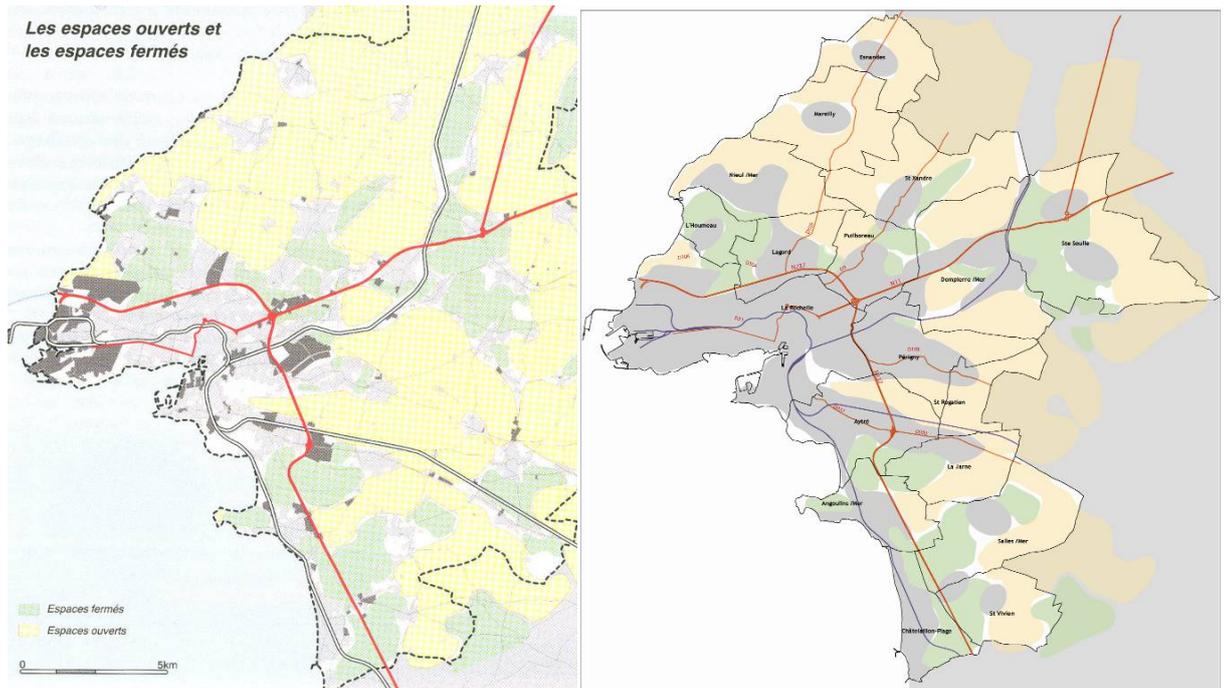
A cet égard aussi à être bien positionnée sur le territoire l'armature urbaine permet de satisfaire de manière satisfaisante aux nécessités de la « ville des mobilités », cette ville contemporaine où les modes de déplacement sont multiples et offerts à tous et où les polarités (les « nœuds ») sont placées afin de ne pas accroître démesurément les mobilités mécanisées.

L'armature urbaine est analysée à une double échelle : celle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, puis celle de l'ensemble du territoire constitué par le nord de la Charente-Maritime et les territoires adjacents.

2.3.1 – L'armature urbaine à l'échelle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle

La combinaison des formes du relief, du bâti, des masses boisées compartimente plus ou moins l'espace; l'étude paysagère réalisée dans le cadre de la révision du schéma directeur de l'agglomération en 1998 a permis d'obtenir une première appréciation du paysage en distinguant schématiquement les **espaces ouverts** et les **espaces fermés**.

CARTES DES ESPACES OUVERTS / ESPACES FERMÉS DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR EN 1998 ET EXTRAPOLATION DU SCHÉMA EN 2003.



En 1998 l'image correspond à une paume de main (La Rochelle), avec ses doigts (communes agglomérées proches, encore détachées les unes des autres) et quelques "îles" (bourgs à l'écart) dans un paysage d'openfield.

Les espaces fermés se mêlent à l'urbanisation qui se prolonge plus où moins loin dans le territoire. Ces espaces ne se lisent que par leurs lisières ou d'une manière très fragmentée, de l'intérieur, ils sont en quelque sorte absents car l'œil passe au dessus pour s'accrocher aux horizons lointains.

De profondes échancrures d'espaces ouverts s'insinuent jusqu'aux portes, voire jusqu'au cœur de la ville centre entre les doigts de gants urbanisés, comme le vallon des Cottes de mailles d'Aytré à la gare de La Rochelle.

Ces espaces ouverts constituent le paysage dominant du territoire: ils sont les seuls à être distingués avec évidence. Leur présence aux portes de la ville confèrent à La Rochelle une forte qualité paysagère venant complétée celle qui est déjà la sienne grâce à sa situation littorale.

Cette interpénétration ville/nature donne une échelle à la périphérie, la périphérie de La Rochelle n'est pas celle d'une banlieue: Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré conservent encore leur image de bourgs importants relativement distincts de la ville centre grâce à ces morceaux de plaine qui s'avancent au plus près de la ville.

On distingue encore en 1998 nettement les couronnes d'urbanisation autour de la ville centre suivant leur distance à La Rochelle et leur rythme démographique (croissance d'autant plus forte que la commune est proche de la ville centre).

Depuis une dizaine d'année le phénomène de croissance en doigt de gants s'est poursuivi en comblant certains vides (particulièrement les espaces fermés autour de La Rochelle) entre la ville centre et sa première périphérie (Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré).

L'agglomération se répartit ainsi le long des axes de circulation d'une manière assez harmonieuse autour de La Rochelle et les trafics induits restent relativement équilibrés du fait de cette configuration.

Dans ce phénomène d'étalement urbain, les espaces de respiration agricoles ou naturels sont encore plus ou moins maintenus mais les doigts se dessinent d'ores et déjà distinctement et les contrastes entre les communes se gommant petit à petit.

Doigt 1- Lagord - Nieul-sur-Mer - Marsilly - Esnandes - **RD 105**

Doigt 2- Puilboreau - St Xandre - **RD 9**

Doigt 3- Puilboreau - Dompierre-sur-Mer - **RN11**

Doigt 4- Périgny - St Rogatien - **RD 108**

Doigt 5- Aytré-La Jarne - **RD 939**

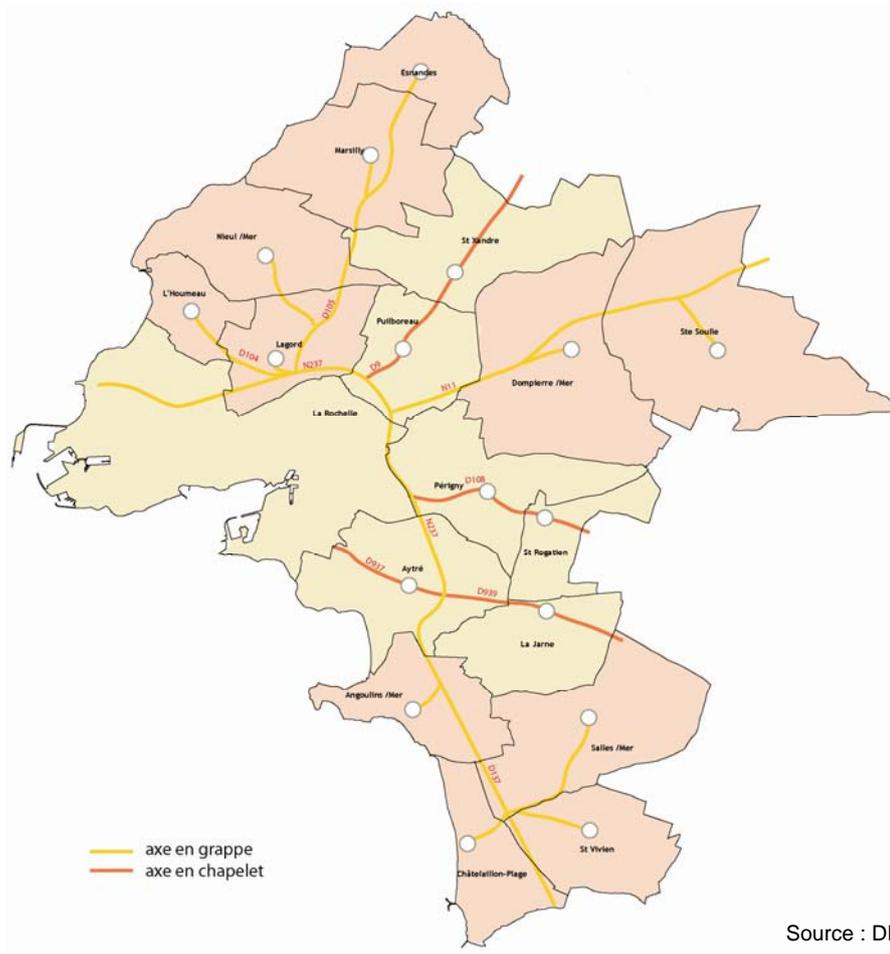
Le **Doigt 6** se détache de l'agglomération et relie les communes d'Angoulins-sur-Mer et de Châtelailon-plage - **RN 137 / RD137**.

Les "îles" perdurent encore sur la partie nord-ouest: l'Hommeau, Nieul-sur-Mer Marsilly, Esnandes gardent de réelles respirations entre leurs urbanisations, de la même manière Sainte-Soulle, Salles-sur-mer et Saint-Vivien restent également distincts de l'agglomération constituée.

Les axes en doigts de gants se structurent de deux façons différentes. Dans le premier cas, en partant de La Rochelle, l'utilisateur ne traverse pas les secteurs urbanisés des autres communes: c'est un **axe en grappe** (D105, RN11, RN137).

Dans le second cas l'utilisateur est obligé de traverser une commune pour se rendre dans la suivante: c'est un **axe en chapelet**. (D9, D108, D939).

CARTES TYPOLOGIQUES DES AXES STRUCTURANTS



Source : DBW

Autour de La Rochelle la typologie des grappes alterne avec celle des chapelets constituant une réelle harmonie: si le système en grappe permet de maintenir les lieux à partir desquels l'habitant voit son territoire et donc de cultiver le sentiment d'appartenance et d'identité, le chapelet s'avère plus intéressant pour la desserte en transports en communs.

Par ailleurs, l'évolution urbaine et l'afflux de population nouvelle ont entraîné la mutation de la forme urbaine des bourgs d'origine: construction de moindre densité, allongement des villages-rues, multiplication des lotissements.

Malgré les opérations de logements nouvellement créés à Puilboreau, Périgny, Nieul-sur-mer, Aytré qui se sont attachées à recréer de la diversité et de la densité urbaine, le maintien de l'identité des communes de l'agglomération se heurte aujourd'hui à leur propre croissance: les lotissements présentent la plupart du temps, une forme architecturale unique et monotone avec des densités assez proches les unes des autres quelque soit la commune et semblent parfois dépassés par les besoins en équipements, services et déplacements.

Cependant cette tendance à l'uniformisation urbaine tant d'un point de vue spatial que paysager crée aussi une certaine unité dans l'agglomération, **le système en doigt de gants se généralise et les espaces ouverts majeurs du territoire sont encore préservés.**

Ces espaces agricoles et naturels sont à l'origine de l'équilibre de l'agglomération de La Rochelle, au delà de la stricte valeur économique des productions qui en sont issues, leur fonction est, à l'échelle de l'agglomération, équivalente à celle qu'assure le parc Charruyer pour le centre de la Rochelle : celle **d'espaces de respiration qui contribuent à équilibrer la densité et l'activité urbaines et qui valorisent le cadre de vie et de loisirs.**

2.3.2 – L'armature urbaine et ses réseaux de déplacement

A/ Leur structure

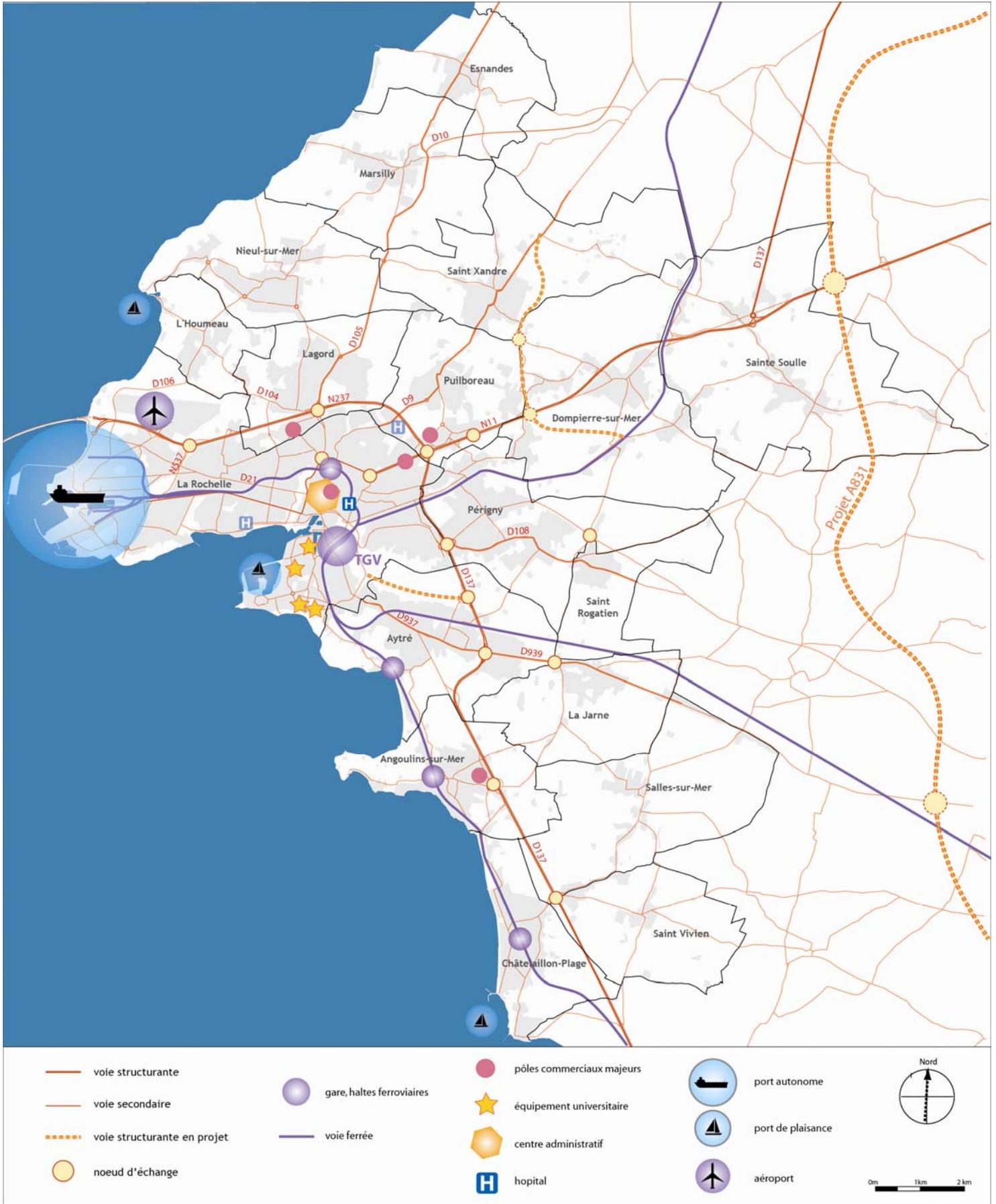
A l'échelle du Rectangle Aunis – Marais Poitevin et à l'exception de la liaison routière Niort⇔Rochefort les réseaux tant routiers que ferroviaires sont actuellement très concentrés sur et vers le centre de l'agglomération de La Rochelle et supportent un triple trafic interne, d'échanges et de transit (y compris de grand transit).

□ **La rocade** (RN237 et RD137) assure les fonctions d'échange périphérique de l'agglomération, de desserte économique du port autonome de la Pallice, de desserte notamment touristique de l'île de Ré, et de transit régional entre la Vendée et le sud du département. Le trafic (en 2008) y est en moyenne journalière de 61 000 véhicules/jour sur la RN237.

□ **La RD137 sud** assure à fois les fonctions de desserte du sud de l'agglomération, d'échange entre La Rochelle et Rochefort (trafic interurbain le plus important de la région Poitou-Charentes), et de transit régional nord-sud. Trafic de 60 000 véhicules/jour en 2008 à hauteur de la station de Périgny.

□ **La RD137 au nord** de l'échangeur de Sainte-Soulle assure l'essentiel des échanges de l'agglomération de La Rochelle vers la Vendée, et supporte un trafic de transit régional nord-sud important. Trafic aux alentours de 10 000 véhicules/jour (2005).

EQUIPEMENTS ET TRANSPORTS



Source : DBW

□ **La RN11** assure des fonctions de desserte de l'est de l'agglomération, d'échange entre La Rochelle et Niort, de transit nord-sud pour sa section entre la rocade et la RN 137 vers le nord. Trafic de 32 700 véhicules/jour en 2008 à hauteur de Dompierre-sur-Mer.

Le réseau ferroviaire est organisé en *étoile* depuis La Rochelle avec les lignes en direction respectivement :

- ✓ De Surgères, Niort et Poitiers.
- ✓ De Marans, Fontenay le Comte puis Nantes.
- ✓ De Rochefort, Saintes puis Bordeaux.

Le réseau de transports collectifs routiers est assuré, à l'échelle de la Communauté d'agglomération, conjointement par la Communauté d'agglomération de La Rochelle (en régie) et le Conseil Général pour les 9 communes « extérieures » de la Communauté d'agglomération. Il en résulte des disparités de service au détriment des usages de ces communes ; disparités rendant bien compte de la diffusion de l'habitat et donc de leur poids démographique croissant ; disparités que la Communauté d'agglomération de La Rochelle entend supprimer tout en maîtrisant les coûts correspondants : beaucoup de distances à parcourir, clientèles potentielles relativement faibles –quoique croissantes- eu égard aux frais de structure importants d'un réseau bien structuré pour une clientèle très urbaine et très concentrée.

B/ Évolution des trafics

□ **Sur le réseau routier (2000-2005)**

Les données de trafic telles que rassemblées d'une part dans le cadre du Porter à connaissance des services de l'Etat (décembre 2007) et d'autre part au travers du service communautaire transports et déplacements diffèrent quelque peu dans le détail. Les volumes de trafic et leurs évolutions selon les segments du réseau principal (RN et RD les plus importantes) sont cependant bien repérés.

✓ **Sur le segment le plus urbain** -la rocade depuis l'échangeur de Beaulieu jusqu'au Port de la Pallice, la RN237- **le trafic va croissant** à 61 000 véhicules/jour alors qu'il était de 54 500 en 2004 et de 50 600 en 2000. La diminution du trafic sur la rocade constitue un enjeu du Schéma de Cohérence Territoriale, afin de renforcer son caractère urbain et de réduire son effet de coupure au sein de l'unité urbaine centrale (réduction de vitesse, création de points d'échanges, augmentation du nombre de franchissements). La réalisation de l'A831 et d'une seconde ceinture de voies départementales à vocation intercommunale constituent des opportunités pour la requalification de la rocade.

✓ **Sur le segment RN11 en sortie est** de l'agglomération le trafic est relativement stable et se maintient à son point haut de 32/33 000 véhicules par jour atteint depuis 2002.

✓ Par contre, sur le **segment RN137 sud** –de l'échangeur de Beaulieu à Aytré- **le trafic continue d'augmenter** et dépasse de beaucoup avec 60 000 véhicules/jour la projection que faisait le plan de déplacements urbains à 54 000 véhicules/jour. Ce segment supporte une **part importante de trafic de transit** nord↔sud qui devrait être substantiellement « allégé » suite à la mise en service de l'A831 et de la liaison ferrée cadencée La Rochelle-Rochefort.

C/ Des offres nouvelles

Différents projets relatifs aux déplacements ont été mis en place récemment ou sont à l'étude et vont sensiblement modifier mais aussi améliorer l'offre

en mobilité à l'échelle de l'agglomération et dans le Rectangle Aunis-Marais Poitevin.

- **La liaison autoroutière Fontenay le Comte / Rochefort : l'A831.** Déclarée d'utilité publique le 12 juillet 2005 sa réalisation assurera le bouclage de l'autoroute des estuaires au droit de la Charente-Maritime avec captation du trafic de transit actuellement présent sur le réseau routier Rochelais. Ce faisant, elle permettra aussi le désenclavement du pays d'Aunis avec la réalisation de 2 échanges respectivement avec la RN11 à Ste Soulle Longèves-Vérines et avec la RD939 à Aigrefeuille d'Aunis.

Enfin, la « malédiction autoroutière » qui avait frappé La Rochelle prendra fin, si l'on considère que tel est le cas avec le fait de tangenter l'agglomération de la Communauté d'agglomération de La Rochelle à une distance d'environ 10 km.

La situation d'enclavement de l'Aunis entouré d'autoroutes qui ne le desservait pas A10, A83, A837, prendra également fin.

Il en va de même plus généralement de l'ensemble du Rectangle Aunis – Marais Poitevin : les distances-temps internes seront sensiblement diminuées.

- **Le renforcement du service ferroviaire La Rochelle / Rochefort.**

Les deux pôles urbains du nord de la Charente-Maritime échangent beaucoup, ce dont rend compte le niveau du trafic routier sur la RN137 sud.

La liaison interurbaine cadencée mise en place entre les deux villes depuis 2007 a permis une augmentation de plus de 70% du trafic ferré sur la ligne avec de nouvelles haltes créés à Angoulins-sur-Mer, à Aytré, et à la Porte Dauphine à La Rochelle.

- **La restructuration en cours de l'offre en transports urbains**

Elaborée dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain, l'offre en mobilité a été améliorée et complétée en privilégiant l'intermodalité entre les différents modes de transport. La fréquence des 24 lignes de bus qui parcourent l'agglomération a été augmentée et le réseau restructuré. La majorité des lignes circulent au sein de l'unité urbaine centrale dont une ligne à haut niveau de services entre Lagord et les Minimes et sept lignes desservent la deuxième couronne. La gamme des modes de transport est complétée par un dispositif de vélos en libre-service, de nouveaux parking-relais, des points de location de voitures électriques et de covoiturage. Le rôle du pôle multimodal de la gare de La Rochelle est renforcé.

D/ Les équipements générateurs de flux

Les principaux équipements générateurs de déplacements peuvent se décliner en deux catégories :

□ Les grands services urbains

Au-delà des services administratifs inhérents à son statut de préfecture, La Rochelle dispose de la grande majorité des équipements structurants au sein de l'agglomération.

- Les équipements hospitaliers

Le Centre Hospitalier de La Rochelle est le plus gros employeur du département avec environ 3000 agents et une capacité d'accueil d'environ 1500 lits répartis sur différents sites. Les deux pôles principaux sont localisés d'une part, dans le centre historique de La Rochelle avec l'hôpital Saint-Louis dont transfert en périphérie est en cours de réflexion, d'autre part à proximité de la rocade (hôpital Marius Lacroix) à cheval sur les communes de La Rochelle et de Puilboreau. Les deux principales cliniques sont situées sur la commune de La Rochelle.

- **Les équipements universitaires, de formation supérieure et de recherche**

Tous localisés dans le secteur des Minimes, les équipements de formation supérieure de La Rochelle se composent de l'Université de La Rochelle (environ 7500 étudiants, trois principales filières d'enseignement, un IUT), de l'Ecole Supérieure de commerce et d'une école d'ingénieur (EIGSI).

- **Les équipements d'enseignement secondaire**

Les huit lycées de l'agglomération se trouvent sur la commune de La Rochelle (à proximité du centre-ville, aux Minimes, vers Chef de Baie ou davantage vers la rocade). Sept collèges publics et un collège privé sont également présents sur la commune. En dehors de la ville-centre, des collèges sont présents sur les communes d'Aytré, de Lagord, de Dompierre-sur-Mer et de Châtelailon-Plage. La Communauté d'agglomération de La Rochelle assure la gestion du transport de tous les collégiens et lycéens scolarisés et résidant sur son territoire au travers de lignes de bus spécifiques.

- **Les aménités particulières de l'agglomération**

Au-delà de ces grands équipements qui relèvent des services publics propres aux agglomérations de la taille de La Rochelle, peuvent s'ajouter les aménités particulières de l'agglomération relatives au nautisme et à la vocation touristique de la ville, qui engendrent un trafic important en haute saison. Il s'agit notamment du centre historique et du Vieux Port, du Port de plaisance des Minimes et des équipements liés à la mer se trouvant à proximité (aquarium, musée maritime).

La Rochelle accueille également de grands événements qui concourent au rayonnement touristique de la ville tel que le festival des Francfolies ou le salon nautique international du Grand Pavois.

□ **Les grands pôles commerciaux**

- **Le centre-ville de La Rochelle** et ses rues commerçantes reste un pôle majeur malgré un certain enclavement (difficulté de stationnement à proximité) et une offre commerciale orientée vers le tourisme (moins de commerces indépendants, plus de franchises).

- **Les pôles majeurs à vocation régionale : Angoulins-sur-Mer et Beaulieu** (Puilboreau). Ce dernier est accessible depuis la rocade et la N11 et concentre la majorité des grandes enseignes locomotives de l'agglomération. Le pôle commercial d'Angoulins-sur-Mer est organisé le long de la RD 137 et rayonne d'avantage sur le sud de l'agglomération. Ces deux zones commerciales disposent de capacités d'extension et d'intensification qui sont à privilégier dans le cadre d'une augmentation des surfaces commerciales. La création d'une troisième zone commerciale n'est pas souhaitée compte tenu des objectifs d'intégration des commerces au sein des pôles de vie, de limitation des déplacements automobiles et de consommation foncière modérée.

E/ Les mobilités domicile-travail

Le contraste, on l'a vu, est marqué et assez classique en économie urbaine entre la forte polarisation des emplois et la moindre polarisation de l'habitat et des services de proximité.

En témoignent bien la différence des taux d'emploi selon les composantes territoriales (en 1999) :

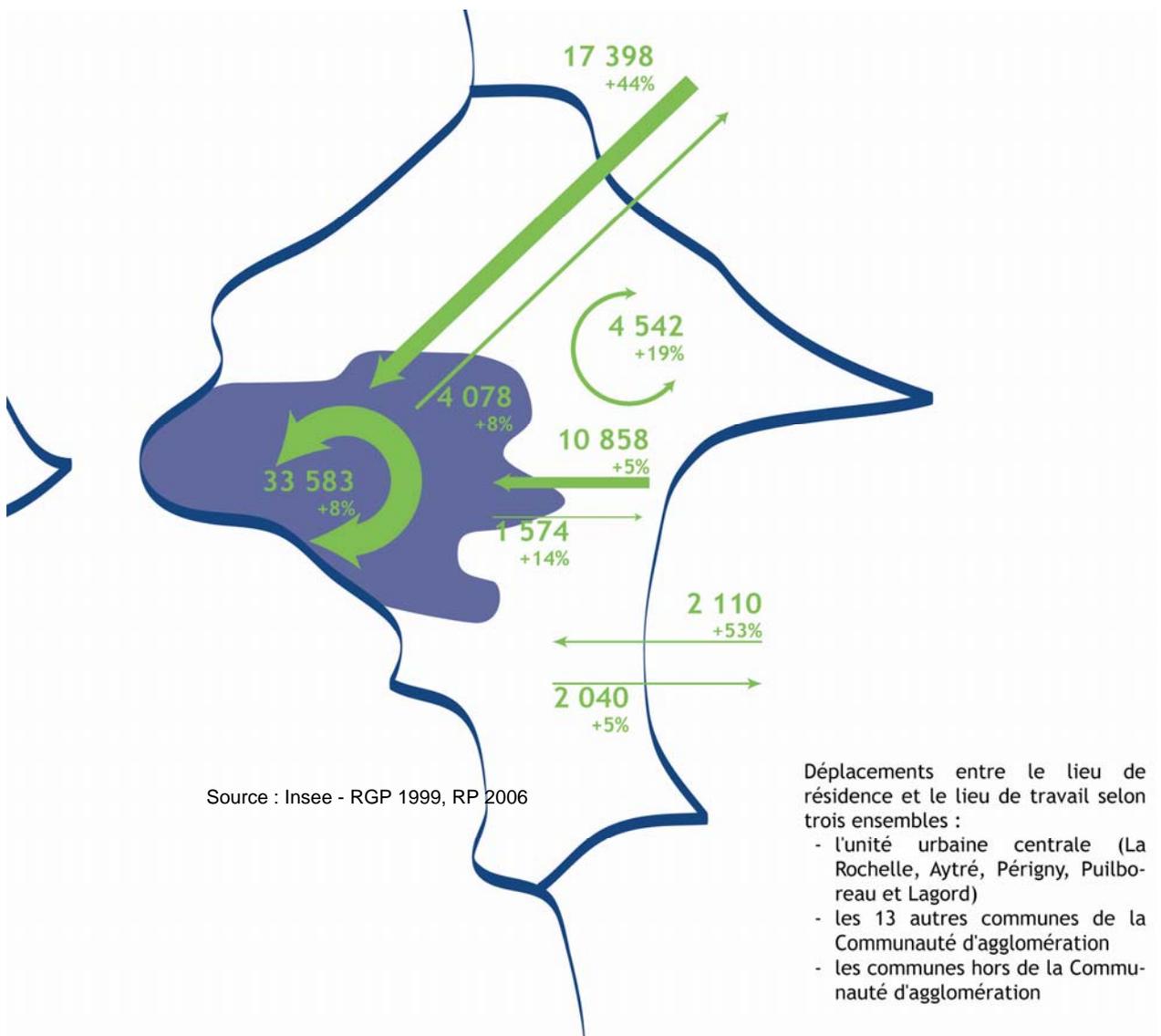
- ✓ CA de La Rochelle: 1
 - La Rochelle : **1,22**
 - 4 communes contiguës (Aytré, Lagord, Périgny, Puilboreau) : **1,17**

- 13 autres communes de la C.A. de La Rochelle : **0,36**
- ✓ Pays d'Aunis : **0,55** (supérieur à celui des 13 autres communes grâce aux taux d'emploi des villes de **Marans (0,99)**, **Surgères (1,28)** et **Aigrefeuille d'Aunis (0,87)**).
- ✓ Rochefortais : **0,93** (avec **1,37** pour **Rochefort**).

De fait, en 1999, comme le montre le schéma qui suit près de 19 000 personnes (10 383+8507) entrent quotidiennement dans l'agglomération de La Rochelle tandis que plus de 11 000 (2689+8458) en sortent. Il est aussi intéressant de noter que les flux centripètes ont augmenté de 1990 à 1999 (+4500, +3800 soit +8500) alors que les flux inverses diminuaient (-2850, +1700 soit -1150) ; la polarisation urbaine de l'économie s'est effectivement nettement accrue.

Il est enfin intéressant de remarquer que les flux de navetteurs sortant ou entrant dans la CALR –les « externes »- sont nettement plus importants que les chiffres comparables respectivement des navetteurs entrants et sortants entre La Rochelle et les 17 autres communes –les « communautaires »-, et de ceux qui se déplacent pour le même motif au sein de la commune de La Rochelle –les « internes »- :

MOBILITÉS DOMICILE-TRAVAIL EN 2006 ET ÉVOLUTION DEPUIS 1999



Lieu de résidence par rapport au lieu de travail dans la Communauté d'agglomération	RP 2006	RGP 1999	Evolution 1990/99
Même commune	26 439	24 876	6%
Deux communes différentes	24 118	21 819	11%
Hors de la CDA	19 508	13 471	45%
Total	70 065	60 166	16%

En résumé, on peut dire que **l'interaction socio-économique quotidienne entre les territoires de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et les territoires avoisinants progressent nettement avec des conséquences fortes quant à l'intensification des distances parcourues.**

Nulle surprise à constater alors la croissance du taux de motorisation que l'on peut rapprocher des taux d'évolution (annuel moyen 1990-99) d'autres grandeurs à l'échelle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle : quand la voiture va, tout va-t-il ?

ENJEUX

A/ Enjeux suscités par le faisceau suivant de faits, de tendances, et d'évènements marquants.

- **L'ensemble de l'Aunis**, au delà de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, est sur une trajectoire de **développement démographique de 2% par an, le double** du rythme de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ; le développement de l'économie et des emplois suit mais ne suffit pas à accroître nettement le taux d'emploi : le dénominateur va trop vite !
- Il en résulte et, si rien n'est fait, en résultera un **découplage croissant** entre le « résidentiel » et « l'économique », à la source de mobilités mécanisées et de déséquilibres d'aménagement croissants.
- Il existe un **assez bon niveau de base d'équipements, services et emplois** dans l'Aunis notamment avec les pôles d'appui de **Marans, Surgères** et à moindre niveau **Aigrefeuille d'Aunis**. Et ce sans oublier Rochefort pôle urbain de rang 2.
- **Bientôt l'Aunis va « s'ouvrir au monde »** avec la mise en service de l'A831 qui captera une bonne part du trafic de transit de l'actuelle rocade de La Rochelle pouvant ainsi devenir plus urbaine.

B/ Questions finales

❶ **La stratégie du SCoT n'est-elle pas alors à double détente :**

- **Intensifier les espaces urbains** de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.
- Et, concomitamment, **dégager des voies de partenariat avec les territoires voisins** pour identifier une vision d'aménagement et de développement partagée ?

❷ **Le mode de développement urbain actuel est-il en capacité d'apporter l'équité du territoire** et quel sera le développement des communes périphériques dans le SCoT :

- Choix d'une **croissance en doigt de gants** favorisant la préservation d'espaces agricoles et naturels au cœur de l'agglomération engendrant une urbanisation linéaire **ou plutôt un développement en couronnes** concentrant l'urbanisation en comblant les vides et en la dissociant des espaces naturels?
- **Maintien d'un étalement urbain conduisant à terme, à une uniformité du territoire** (notamment dans l'arrière pays) **ou celui d'une densification choisie** à travers la restructuration de certains pôles: Marans, et à moindre niveau Aigrefeuille d'Aunis?



II LA DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE

ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PLANS OU PROGRAMMES.

L'objectif de ce chapitre est de décrire l'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale, avec lesquels le SCoT doit être compatible ou bien qu'il doit prendre en considération.

Les plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale sont mentionnés dans l'article L.122-4 du Code de l'Environnement. Il s'agit de :

- Schémas multimodaux de services collectifs de transports,
- Schémas de mise en valeur de la mer,
- Plans de déplacements urbains,
- Plans départementaux des itinéraires de randonnée motorisée
- Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux,
- Schémas d'aménagement et de gestion des eaux,
- Plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés,
- Plans régionaux d'élimination des déchets industriels spéciaux,
- Plans nationaux d'élimination de certains déchets spéciaux dangereux,
- Schémas départementaux des carrières,
- Programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates,
- Directives régionales d'aménagement des forêts domaniales,
- Schémas régionaux d'aménagement des forêts des collectivités,
- Schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées,
- Programmes situés à l'intérieur du périmètre d'un site NATURA 2000

Compte tenu de ses objectifs et de sa portée réglementaire, le SCoT n'aura pas d'incidence ni d'interférence avec certains de ces documents. L'analyse de la compatibilité et/ou de l'articulation ne porte donc que sur certains d'entre eux.

Le Plan de Déplacements Urbains

Rendu obligatoire par la loi sur l'air de 1996, le PDU de l'agglomération de La Rochelle a été approuvé en 2000. C'est un outil de planification à moyen terme qui vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès et la protection de l'Environnement et de la santé. Il a donc notamment pour objectif de maîtriser puis de diminuer le trafic automobile, de développer les modes de déplacements non polluants, d'organiser le transport et la livraison de marchandises et le stationnement et de réduire le nombre d'accidents. Les objectifs du PDU en ce qui concerne les déplacements, le transport, le stationnement s'articulent bien avec les orientations du SCoT qui vont dans le sens d'une plus grande cohérence entre urbanisation et réseaux de transport public .

Le Programme Local de l'Habitat

Adopté le 19 décembre 2008, le Programme Local de l'Habitat est « l'outil stratégique et opérationnel de la politique de l'habitat de la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Il est un outil de programmation qui permet d'articuler les politiques d'aménagement urbain et d'habitat dans une vision globale de « politique de la ville ».

Il présente un caractère opérationnel direct et trouve son opposabilité à travers les PLU et les documents d'urbanisme. Il définit pour une durée de 6 ans et pour l'ensemble des communes membres, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale en assurant entre les communes et entre les quartiers, une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements

Document d'orientation et de programmation, le PLH s'impose aux tiers, notamment à travers sa citation ou sa transcription dans les documents opposables. Le PLH notamment en ce qui concerne l'évolution et l'accueil de nouvelle population sur la période considérée (2010-2020) s'articule bien avec les orientations du SCoT.

Le Plan Régional sur la Qualité de l'Air

Le plan régional pour la Qualité de l'air (PRQA) a été arrêté par le Préfet de la région Poitou-Charentes, le 15 février 2001, en application de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Ce plan est un outil d'information, de concertation et d'orientation qui se décline selon 4 axes majeurs :

- Développer la surveillance de la qualité de l'air ;
- Réduire les effets de la pollution sur la santé et l'Environnement ;
- Maîtriser et réduire les émissions de pollution ;
- Mieux informer le public.

Le SCoT n'émet aucune prescription concernant directement la qualité de l'air. L'accueil de nouvelle population engendrera une augmentation des besoins en mobilité et donc du nombre de déplacements motorisés. Néanmoins, l'organisation territoriale proposée par le SCoT, basée notamment sur une articulation du développement urbain en fonction des pôles de desserte, va dans le sens d'une réduction des trajets automobiles et donc des émissions de polluants. De même, le SCoT prône l'utilisation des énergies renouvelables contribuant à réduire les émissions polluantes.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne et Adour-Garonne.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux a pour objet de mettre en œuvre les grands principes de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, à l'échelle des grands bassins hydrographiques.

Le territoire du SCoT de l'agglomération de La Rochelle est concerné par le SDAGE du bassin Loire-Bretagne En application de la loi du 21 avril 2004 qui transpose la directive cadre sur l'eau, la révision du SDAGE du bassin Loire-Bretagne a été engagée. Le Comité de Bassin Loire-Bretagne a adopté le 15 Octobre 2009 le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) pour la période 2010-2015. Il a été arrêté le 18 Novembre 2009.

Le SDAGE du bassin Loire-Bretagne prend en compte les principaux programmes arrêtés par les collectivités publiques et définit de manière générale et harmonisée les objectifs de quantité et de qualité des eaux ainsi que les aménagements à réaliser pour les atteindre.

Les objectifs du SCoT doivent donc être compatibles avec les orientations du SDAGE Loire-Bretagne et notamment les objectifs suivants :

- Repenser les aménagements de cours d'eau
- Réduire la pollution par les nitrates
- Réduire la pollution organique
- Maîtriser la pollution par les pesticides
- Maîtriser la pollution due aux substances dangereuses
- Protéger la santé en protégeant l'environnement
- Maîtriser les prélèvements d'eau
- Préserver les zones humides et la biodiversité
- Rouvrir les rivières aux poissons migrateurs
- Préserver le littoral
- Préserver les têtes de bassin versant
- Réduire le risque d'inondation par les cours d'eau
- Renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques
- Mettre en place des outils réglementaires et financiers
- Informer, sensibiliser, favoriser les échanges

Le SCoT fixe au travers de ses objectifs des éléments prescriptifs qui lui permettent d'être compatible avec le SDAGE. Parmi les mesures édictées par le projet de SCoT : rétention de l'eau à la parcelle, la préservation des zones d'expansion de crue, la préservation des nappes phréatiques,

Le niveau de précision et de prescription du SCoT ne permet pas de mettre en évidence les éventuelles incompatibilités avec le SDAGE engendrées par sa mise en œuvre.

Néanmoins, il est possible d'avancer qu'aucune des prescriptions édictées par le SCoT ne va à l'encontre des orientations fondamentales et des mesures opérationnelles territoriales développées par le SDAGE. Certaines orientations du SCoT contribuent partiellement à l'atteinte des objectifs du SDAGE avec par exemple :

- L'instauration du principe de respect du cycle de l'eau et de non aggravation du risque d'inondation (rétention des eaux en amont).

- La préservation des axes d'écoulement et la protection des abords des cours d'eau (trame bleue et verte).

Notons que le Sud de l'agglomération (Châtelaillon) dépend d'un point de vue administratif, de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne, mais d'un point de vue hydrographique, concerne le bassin Adour-Garonne.

Le SDAGE Adour-Garonne est en vigueur depuis le 16 septembre 1996. Le projet de SDAGE 2010-2015 a été adopté le 16 novembre 2009. Parmi les priorités fortes de ce SDAGE figurent les points suivants :

- Mettre en œuvre des plans de gestion des cours d'eau qui devront préserver les équilibres écologiques et l'ensemble des fonctions naturelles ;
- Stopper la dégradation des zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques notamment en s'appuyant sur les dispositions en faveur des territoires ruraux ;
- Restaurer et préserver les habitats naturels menacés et inféodés aux milieux aquatiques et aux zones humides : éviter tout aménagement hydraulique nouveau, assurer la continuité écologique, préserver l'intégrité et la qualité des milieux.

- Préserver et restaurer les espèces inféodées aux milieux aquatiques et aux zones humides.
- Mieux prendre en compte la sensibilité des milieux aquatiques dans la gestion hydraulique du bassin et la définition des débits objectifs d'étiage
- Gérer durablement les eaux souterraines
- Prévenir les inondations en réduisant la vulnérabilité et en respectant les milieux aquatiques ; maîtriser l'aménagement et l'occupation du sol par l'application de la réglementation sur la gestion de la construction des remblais
- Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques qui jouent un rôle important dans la régulation des crues.

Le SCoT sera compatible avec les éléments du SDAGE et prévoit notamment l'amélioration de la qualité des eaux superficielles et souterraines, l'instauration du principe du cycle de l'eau et de non aggravation du risque d'inondation (rétention des eaux, traitement).

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin.

Certaines communes de l'agglomération de La Rochelle sont concernées par le SAGE de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin. Les communes concernées sont : Esnades, Marsilly, Saint-Xandre et Dompierre-sur-Mer.

Le SAGE fixe les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources en eau superficielle et souterraine et des écosystèmes aquatiques ainsi que la préservation des zones humides. Ces objectifs sont repris par le SCoT

Globalement, les objectifs définis sur le territoire du SAGE pour 2015 sont les suivants :

- lutter contre la pollution des nitrates et des phosphates ;
- lutter contre la pollution des pesticides ;
- lutter contre la pollution bactériologique ;
- améliorer la qualité des contextes piscicoles ;
- améliorer les capacités auto-épuratrices des hydro-systèmes.

Ces objectifs doivent répondre à un nécessaire besoin d'amélioration de la qualité des eaux, pour plusieurs raisons :

- assurer l'alimentation en eau potable des populations ;
- assurer la préservation des milieux naturels et des espèces qui leur sont inféodées ;
- assurer la pérennité des usages liés au milieu aquatique.

Le Schéma Directeur d'Assainissement du réseau pluvial primaire.

Ce document a pour objet de définir sur le long terme une politique de gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales à l'échelle de l'agglomération de La Rochelle pour le réseau primaire. Cela signifie que seule la gestion du réseau secondaire revient à la commune et que la gestion du ruissellement en aval et en amont est de la compétence de la Communauté d'agglomération.

Ce document permet donc de définir les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et assurer la maîtrise du

débit d'écoulement des eaux, et de définir les zones où il sera nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et le traitement des eaux lorsqu'il s'avère nécessaire.

Le Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable de Charente-Maritime.

En 1995, la Charente-Maritime a élaboré son SDAEP qui répondait à une double problématique :

qualité, du fait de la pollution des rivières et des nappes libres, notamment par les nitrates,

quantité, du fait du doublement de la population en été, sur le littoral et les îles.

Le SDAEP Charente-Maritime a été révisé fin 2005. Les nouvelles problématiques, apparues entre 1995 et l'actualisation, sont celles des produits phytosanitaires, de l'incertitude sur l'avenir de grandes productions, de l'augmentation de besoins à satisfaire pour l'alimentation en eau potable entre autre. D'où la mise en place des objectifs suivants :

délivrer une eau de qualité aux consommateurs,

mettre en place une protection des ressources exploitées pour l'eau potable vis-à-vis d'une dégradation de la qualité ou d'une concurrence de prélèvements avec d'autres usages,

garantir la sécurité quantitative d'approvisionnement de la population, notamment en période de pointe estivale,

L'objectif est d'assurer à la population tant locale que touristique, une eau en quantité et en qualité suffisantes pour subvenir à leurs besoins. Cet objectif doit par ailleurs tenir compte des ressources en eau disponibles, de l'irrigation, et de la réalimentation des marais en période d'étiage.

Le réseau des sites NATURA 2000.

La constitution du réseau NATURA 2000 a pour objectif de maintenir les espèces et les habitats d'intérêt communautaire dans un bon état de conservation. La Directive Oiseaux (1979) et la Directive Habitats (1992) établissent la base réglementaire du grand réseau écologique européen. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau NATURA 2000. Ce réseau abrite des habitats naturels d'intérêt communautaire ou habitats d'espèces animales ou végétales participant à la richesse biologique du continent européen.

Le territoire du SCoT est concerné par plusieurs sites et notamment deux Zones de Protection Spéciale constituées par le marais Poitevin, l'Anse de Fouras, Baie d'Yves et marais de Rochefort ainsi que deux ZSC marais Poitevin, Pertuis Charentais et Marais de Rochefort.

Le SCoT fera l'objet d'une évaluation environnementale et le projet est étudié de manière à ce que les incidences sur la zone NATURA 2000 soient les moins importantes possibles. Si les incidences sur NATURA 2000 ne peuvent être évitées, alors des mesures compensatoires devront être mises en place.

Le protocole de gestion des marais atlantiques.

Ce document établi par la Préfecture en 1989 et modifié en 1991 a pour but de permettre la mise en œuvre d'une politique générale d'aménagement, de mise en valeur et de gestion concertés des marais. Il définit entre autre les modalités de suivi et de gestion des zones écologiquement fragiles et les principes directeurs de protection, d'aménagement et de gestion de l'espace

(ouvrages collectifs, gestion et entretien des réseaux et plans d'eau collectifs, aménagements parcellaires et fonciers).

Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés

Le département de la Charente-Maritime est doté d'un plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés approuvé en 1996 et aujourd'hui en cours de révision. Son objectif est de concevoir des solutions nouvelles favorisant le recyclage et la valorisation des déchets.

Le DOCOB de la zone NATURA 2000 du marais de Rochefort et du marais Poitevin

Un document d'objectifs (DOCOB) a été réalisé pour le site NATURA 2000 des Marais de Rochefort et des marais Poitevin. Ce document définit les actions à mettre en œuvre pour assurer la conservation des habitats et espèces pour lesquels le site a été désigné site NATURA 2000

Pour le marais de Rochefort notamment, il préconise des mesures dans le domaine hydraulique :

- entretien du réseau hydraulique de marais tenant compte des espèces d'intérêt communautaire,
- aménagement des berges de fossés et restauration de végétations rivulaires, niveaux d'eaux dans le marais.
- des aménagements hydrauliques en faveur de l'avifaune sont également proposés, qui pourront se mettre en place en fonction des opportunités locales.

Le Schéma Directeur d'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite aux transports publics de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Ce Schéma a été adopté par la Communauté d'agglomération de La Rochelle en septembre 2006. Conformément à l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des « Personnes handicapées », la Communauté d'agglomération de La Rochelle a réalisé le Schéma Directeur d'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite aux transports publics dont elle est l'autorité organisatrice.

1 - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET PERSPECTIVES DE SON EVOLUTION.

CARACTERISTIQUES DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ETRE TOUCHEES DE
MANIERE NOTABLE PAR LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA.

La démarche environnementale menée dans le cadre de ce chapitre a pour objectif d'esquisser le « profil environnemental » du territoire concerné et d'en définir les enjeux spécifiquement environnementaux.

Elle est donc l'occasion de répertorier les enjeux environnementaux et de vérifier que les orientations envisagées dans le SCoT ne leur portent pas atteinte. Dans le cadre de cet état initial de l'environnement et des perspectives d'évolution, il s'agira :

- de décrire et d'analyser la géographie des milieux ;
- d'identifier les enjeux environnementaux selon une approche thématique, transversale et territoriale ;
- de hiérarchiser les enjeux environnementaux et de réaliser une synthèse globale ;
- de définir les pressions subies par l'environnement dues aux activités humaines.

Le présent chapitre analysera les thématiques environnementales suivantes :

- Les espaces naturels producteurs de biodiversité ;
- Les espaces aménités et les paysages ;
- Les ressources naturelles et les énergies. ;
- Les risques et la protection des biens et des personnes ;
- Les nuisances et les pollutions.

Il appréciera au regard des éléments d'analyse de ces différents thèmes, les perspectives d'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du SCoT et identifiera les enjeux environnementaux (spatiaux ou non) tout en procédant à leur hiérarchisation pour aboutir à une carte de synthèse des enjeux environnementaux spatialisables.

1.1 RAPPEL DU CONTEXTE PHYSIQUE DU TERRITOIRE.

1.1.1 – Un contexte climatique agréable.

Avec une ouverture sur la façade atlantique, le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle bénéficie d'un climat océanique. Les hivers y sont relativement doux et les étés tempérés.

Les données statistiques sur la climatologie proviennent de la station météorologique de La Rochelle.

Températures et précipitations :

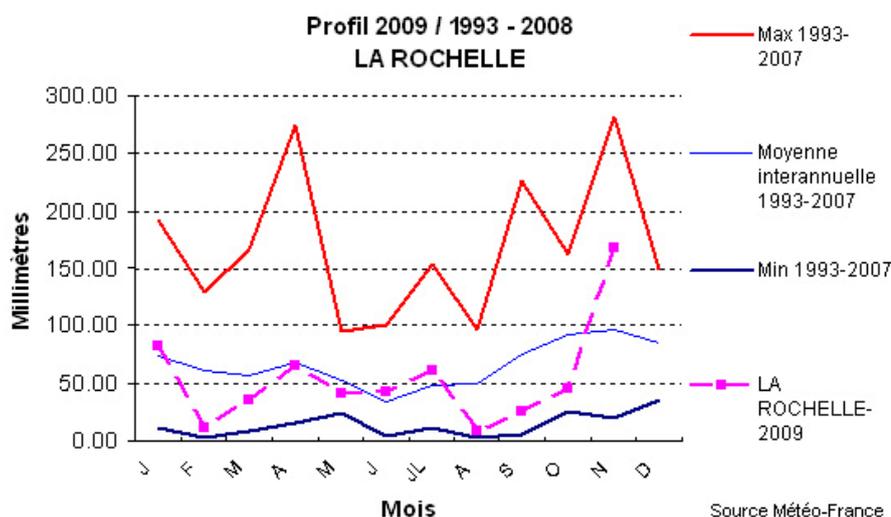
- Les températures :

La température annuelle moyenne observée est de 12,7°C. Les températures moyennes les plus basses sont généralement relevées durant les mois de décembre et janvier (respectivement 6,6 et 5,9°C) tandis que les températures les plus chaudes sont enregistrées durant les mois de juillet et août (respectivement 19,8 et 19,6°C).

- Les précipitations :

La pluviométrie annuelle moyenne atteint 755 mm à la station de La Rochelle. Sur la graphique ci-après est représentée l'évolution pluviométrique à la station de La Rochelle à travers les courbes des moyennes cumulées, minima et maxima interannuels calculés pour la période 1993-2007 (source Météo France).

EVOLUTION PLUVIOMETRIQUE À LA STATION MÉTÉOROLOGIQUE DE LA ROCHELLE.
(SOURCE MÉTÉO-FRANCE).



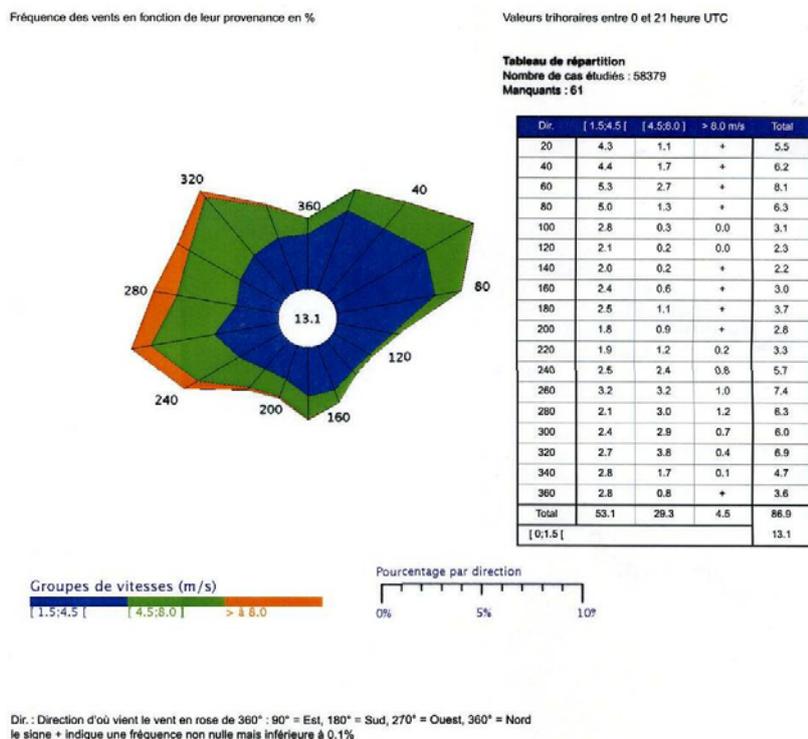
Le vent :

Le vent est un facteur climatique important dans cette région où le relief est peu marqué. Les plaines côtières et les marais permettent aux vents provenant de l'océan de s'exprimer fréquemment.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est directement sous influence maritime. Les vents dominants sont de secteur Ouest. Les vents très forts (de vitesse supérieure à 7 sur l'échelle de Beaufort) proviennent du secteur Sud-Ouest à Nord-Ouest.

La force du vent sur la côte peut dépasser les 60 km/h à plus de 50 reprises dans l'année. L'aléa « tempête » est un aléa fréquent en Poitou-Charentes du fait de cette position en façade atlantique.

FRÉQUENCE, PROVENANCE ET VITESSE DU VENT À LA STATION MÉTÉOROLOGIQUE DE LA ROCHELLE – SOURCE MÉTÉO-FRANCE.



L'enneillement :

La durée d'insolation se situe aux alentours de 1 900 heures annuelles en Poitou-Charentes. La Rochelle et la côte charentaise avec 2 251 heures de soleil par an (en moyenne annuelle sur la période 1961-1990) bénéficient de près de 300 heures d'enneillement de plus que l'intérieur des terres. Cette caractéristique climatique fait de la Charente-Maritime, notamment au niveau de La Rochelle, la zone la plus enneillée de la côte atlantique.

1.1.2 - Un relief peu marqué.

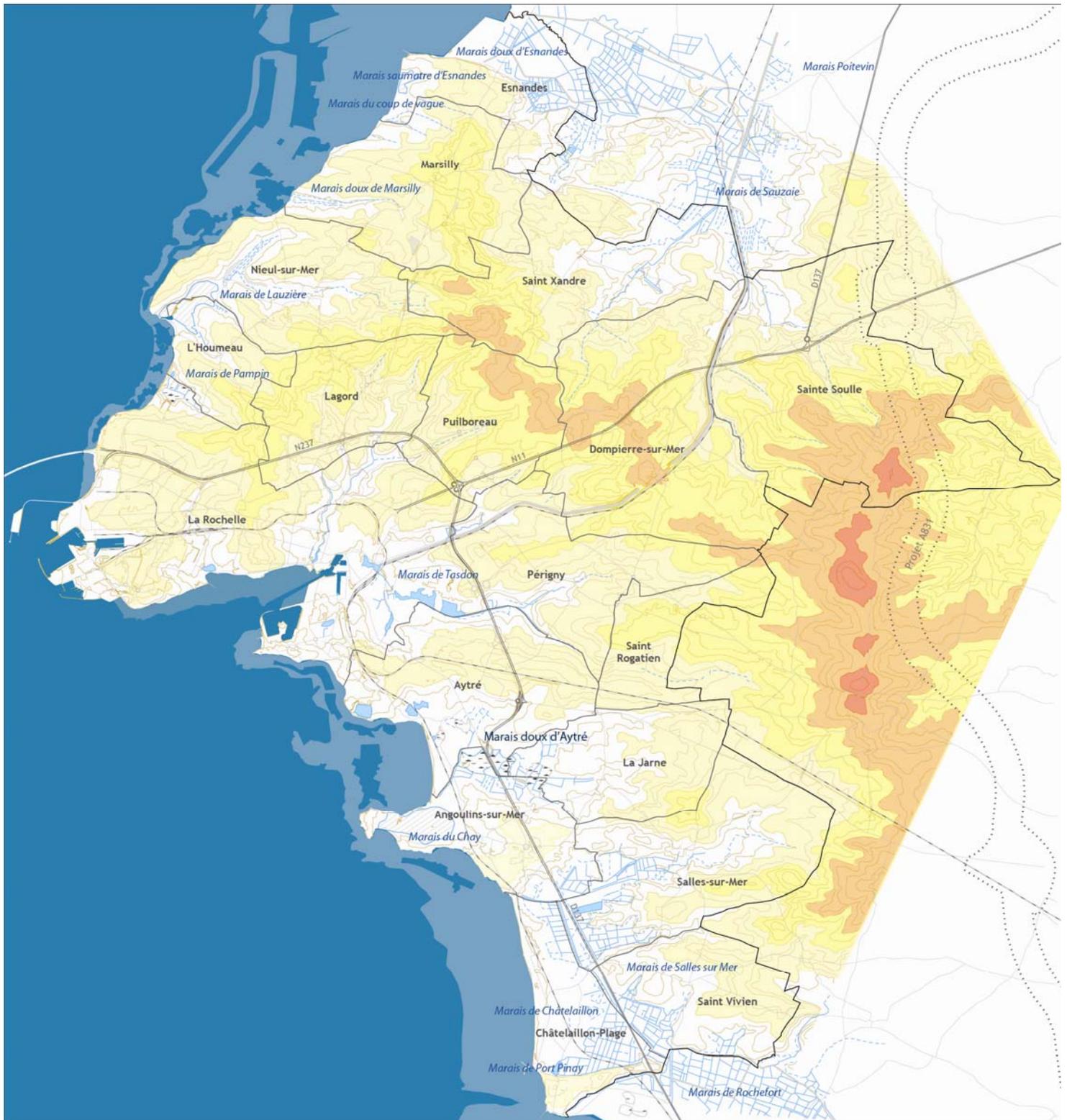
Le territoire de la Communauté d'agglomération se situe sur le plateau calcaire de l'Aunis s'avançant vers l'océan, encadré par des marais. Ce plateau est la résultante d'affleurements sédimentaires du Jurassique surplombant des dépressions colmatées au Quaternaire. Cette géologie marque le paysage d'où l'alternance de baies et de pointes sur la côte.

Les affleurements, datant d'environ un million d'années, proviennent des transgressions et des régressions marines au cours desquelles se sont accumulées les couches calcaires.

Ce relief datant du Jurassique, se traduit par des formes colinéaires douces et molles. La géologie du site donne alors une structure paysagère en « doigt » de gants avec trois entités : l'océan, la plaine agricole légèrement vallonnée et les marais.

L'altimétrie sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération est faible. Sur près de la moitié du territoire, l'altitude correspond à celle du niveau de la mer ou en est voisine dans les secteurs de marais (comprise entre 0 et 10 m).

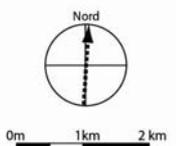
LE RELIEF



Altitude du terrain naturel :

	inférieure à 10 m
	de 10 à 20 m
	de 20 à 30 m
	de 30 à 40 m
	de 40 à 50 m

	Courbe topographique
	Réseau hydrographique
	Ensablement



(Source: IGN)

1.1.3 - La géologie du territoire.

La Charente-Maritime est une région géographique présentant essentiellement des affleurements sédimentaires, calcaro-marneux, et à l'activité tectonique relativement calme.

Appartenant aux confins septentrionaux du bassin aquitain, le littoral charentais présente des affleurements sédimentaires constituant deux faciès géologiques principaux : l'un datant du jurassique pour l'Aunis et l'île de Ré, et l'autre du crétacé supérieur pour la Saintonge et l'île d'Oléron.

Entre ces formations, dont la configuration ressemble à des doigts de gants, les golfes ont été comblés durant le quaternaire par les atterrissements successifs pour constituer les marais, ou bien par les dépôts de sable pour construire de puissants massifs dunaires.

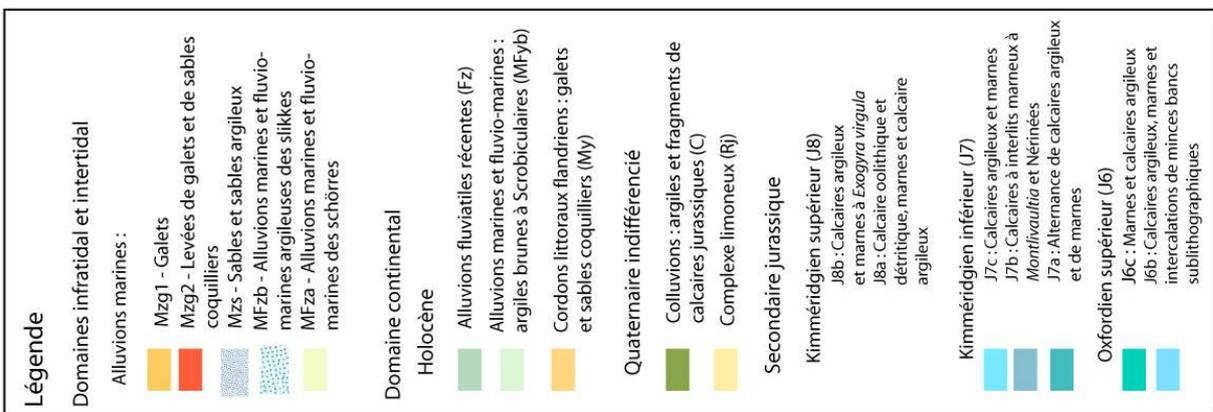
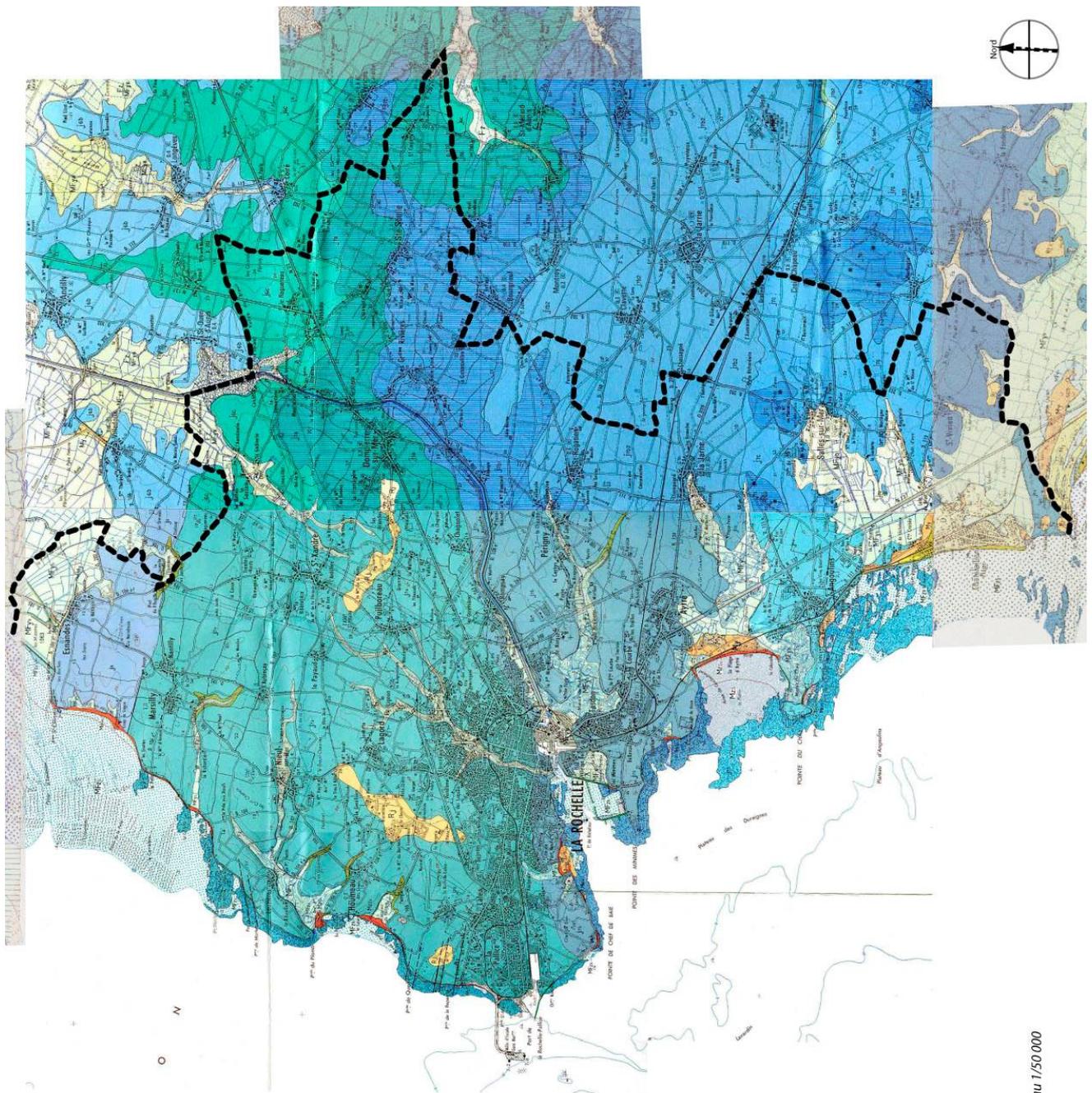
Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est localisé à l'extrémité occidentale de la vaste auréole sédimentaire nord-aquitaine. Dans cette région, les assises de l'Oxfordien supérieur et du Kimméridgien sont à l'origine d'une morphologie différenciée qui, sur le littoral atlantique, est soumise à une évolution récente, encore très active.

La côte rochelaise permet de reconnaître partiellement les trois unités de paysage qui s'étendent plus largement à l'Est.

- Au Nord, limitée par une falaise morte, entre Esnandes et Villedoux, se distingue l'extrémité Sud-Ouest du Marais Poitevin. Cette dépression, liée à l'érosion des assises marneuses oxfordiennes, appartient à l'ancien golfe marin du Poitou, comblé d'alluvions holocènes.

- Les coteaux des bois d'Aunis sont situés, entre Marsilly et La Rochelle. Cette région dont le relief est peu accentué (20 à 30 m NGF) est déterminée par l'affleurement des assises plus carbonatées de l'Oxfordien terminal et du Kimméridgien inférieur.

- Le plateau d'Aunis débute au Sud de La Rochelle. Il traduit dans son ensemble la structure isoclinale des formations jurassiques de la structure septentrionale du bassin d'Aquitaine. Dans cette région, le plateau est marqué par l'affleurement des calcaires subrécifaux et récifaux du kimméridgien inférieur. D'une altitude moyenne de 10 à 20 m NGF, ce plateau s'abaisse progressivement vers le Sud où il est relayé par une vaste dépression liée aux assises marneuses. Plus au Sud, cette dépression est en partie colmatée par les dépôts quaternaires du Marais de Rochefort.



GÉOLOGIE DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE.
(Source : BRGM – carte géologique à 1/50 000ème)

Source : BRGM, Carte géologique de Surgères et de La Rochelle Ile de Ré au 1/50 000

SYNTHESE DES ENJEUX DU MILIEU PHYSIQUE.

La Communauté d'agglomération de La Rochelle présente sur près de la moitié de son territoire, une altitude correspondant à celle du niveau de la mer ou en est voisine dans les secteurs de marais. Le vent est un facteur climatique important dans cette région où le relief est peu marqué. Les tempêtes y sont fréquentes. La nature géologique des terrains induit des résistances différentielles de la roche en place formant le trait de côte.

Dans ce contexte, les enjeux concernent plus spécifiquement le littoral d'Esnandes à Châtelailon-Plage, qui est constitué de secteurs plus ou moins sensibles à l'érosion côtière. Certains de ces secteurs connaissent une évolution préoccupante. Les enjeux sont alors de trois ordres :

- des enjeux humains liés aux risques d'accident et d'inondation ;
- des enjeux économiques liés aux risques de détérioration des habitations, des activités conchylicoles et des routes, des sentiers littoraux...
- des enjeux environnementaux liés à l'endommagement, voire à la destruction des habitats naturels et des espèces présentes (flore, faune).

D'autre part, la Charente-Maritime, notamment au niveau de La Rochelle, constitue la zone la plus ensoleillée de la côte atlantique. Ces caractéristiques climatiques particulières du territoire en ce qui concerne l'ensoleillement militent pour une plus grande prise en compte des enjeux énergétiques en matière d'énergies renouvelables (solaire thermique et solaire photovoltaïque notamment).

LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU MILIEU PHYSIQUE.

L'évolution la plus sensible du milieu physique concerne le littoral du fait des phénomènes d'érosion observés.

Le littoral d'Esnandes à Châtelailon-Plage, est constitué de secteurs plus ou moins sensibles à l'érosion côtière. Certains connaissent une évolution préoccupante.

Selon les rapports d'experts, le niveau de la mer s'est élevé de 0,1 à 0,2 m au XXe siècle. Cette évolution amène à penser que des dommages significatifs sont à craindre notamment au niveau des zones submersibles (marais arrière-dunaires), des structures sédimentaires sableuses (plages, flèches sableuses, cordons et massifs dunaires...) ainsi qu'au niveau des ouvrages côtiers :

- élévation du niveau de la mer et donc accentuation de l'énergie des houles ;
- accélération de la circulation atmosphérique (tempêtes plus fréquentes et périodes de retour des surcotes plus courtes).

Les perspectives d'évolution du littoral conduisent à envisager sous l'effet des tempêtes et de l'érosion côtière, à un recul du trait de côte par érosion des falaises sur le secteur Nord de la Rochelle notamment entre Esnandes et l'Houmeau, et à une submersion des zones les plus basses entre La Rochelle, Aytré et Châtelailon-Plage.

La croissance démographique, l'extension urbaine, la progression de transports routiers, ont contribué à une augmentation rapide de la consommation d'énergie, aux niveaux local et national. La maîtrise de cette consommation énergétique est impérative pour l'avenir, compte tenu du risque d'épuisement des ressources non renouvelables, de l'accroissement des besoins mondiaux, de la dégradation de la qualité de l'air et de l'effet de serre générant un dérèglement du climat.

Dans ce contexte, la piste des différentes énergies renouvelables semble intéressante à mettre en œuvre sur le territoire du SCoT. Les données qualitatives montrent que le potentiel global est tout à fait satisfaisant, bien que peu exploité notamment en ce qui concerne l'énergie solaire.

1.2 LES ESPACES NATURELS PRODUCTEURS DE BIODIVERSITE.

Localisé sur la frange littorale atlantique et encadré par deux pôles d'intérêt écologique majeur, le Marais Poitevin et le Marais de Rochefort, le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est doté d'un patrimoine naturel remarquable.

L'essentiel des inventaires et des zones de protection sont cependant inégalement répartis sur le territoire. Ces secteurs se concentrent principalement au Nord et au Sud de l'agglomération sur les secteurs de marais : Sud du Marais Poitevin et Nord du Marais de Rochefort et sur la bordure littorale.

Le reste du territoire occupé par la plaine agricole ne fait actuellement l'objet d'aucune forme de protection en dépit de la richesse écologique de certains milieux encore peu connus.

1.2.1 - Un potentiel naturel riche mais encore partiellement connu et peu protégé.

A. Valeur écologique des milieux naturels relictuels de la plaine agricole.

La plaine qui occupe une large partie du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est principalement investie par l'agriculture intensive ponctuée de milieux naturels en « îlots » dont le rôle écologique est fondamental.

Ces espaces naturels se situent de façon préférentielle dans les vallons secs et vallées humides localisés en amont des zones humides ou des secteurs urbanisés de la frange littorale. Ils ont un rôle essentiel comme zone de contact et permettent en général d'offrir aux espèces les possibilités adéquates de dispersion, de migration et d'échanges génétiques.

Ces espaces naturels souvent jugés plus ordinaires constituent une « trame » assurant le maillage général des milieux naturels. Ces éléments de continuité recouvrent en général les éléments de maillage suivants : les ruisseaux, les rives naturelles des plans d'eau, les continuités forestières ou arborées, les réseaux de haies, les zones côtières...

Ils constituent des « corridors biologiques » souvent vulnérables pour les secteurs situés à proximité de la zone urbanisée de La Rochelle, leur pérennité étant souvent paradoxalement liée au maintien économique des activités agricoles.

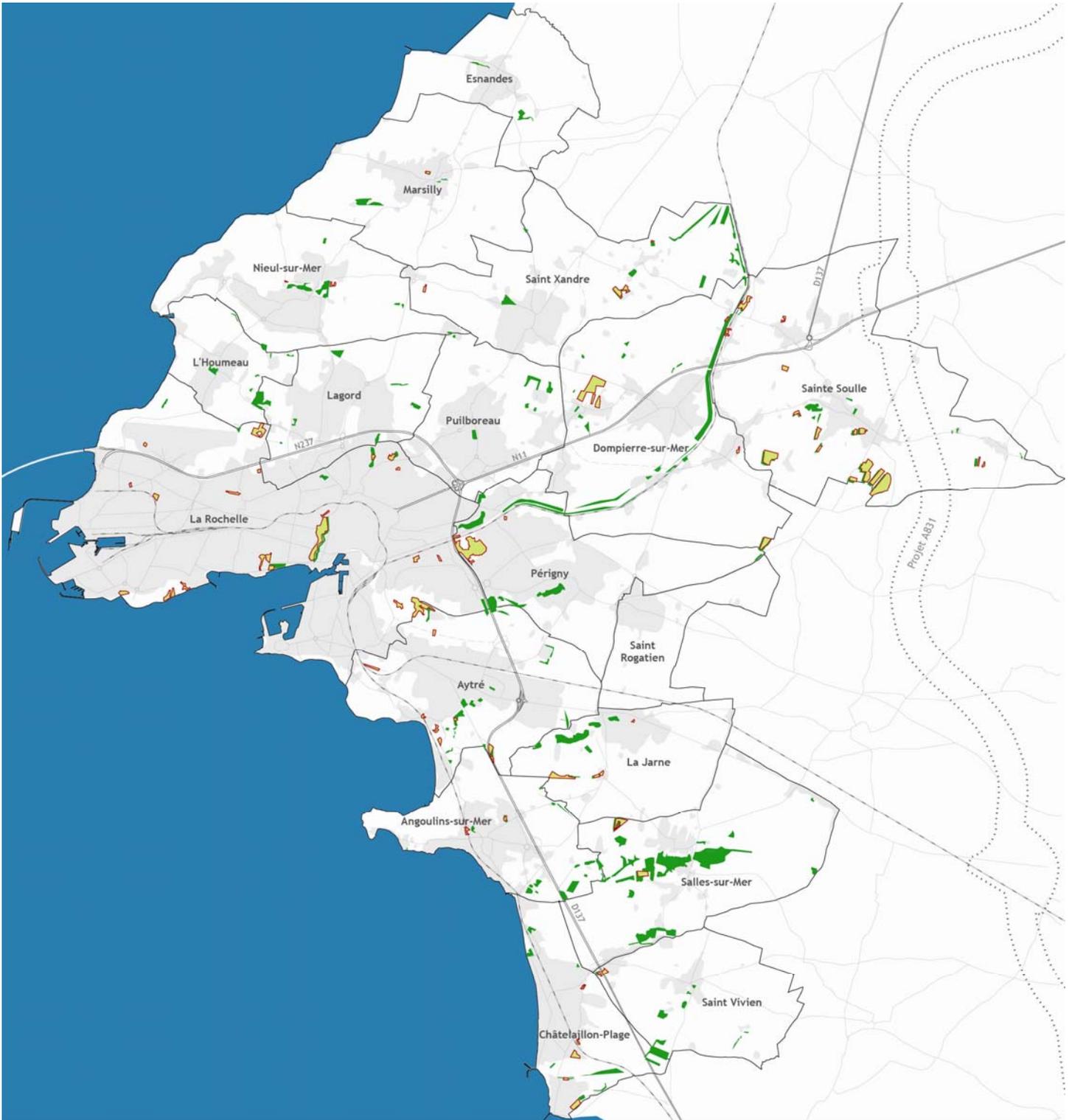
B. La trame boisée et les haies : des milieux écologiques fragiles.

Le territoire du SCoT est relativement peu boisé avec 1,8 % de surfaces forestières. Globalement, il ne reste plus à l'heure actuelle qu'une trame boisée morcelée réduite à quelques massifs ou haies éparpillés sur l'ensemble du territoire, le plus souvent près des bourgs façonnant en quelque sorte un « halo » arboré autour de chacun d'eux.

Entre 1959 et 1990, le linéaire de haies a été pratiquement divisé par deux (cf annexe 1). Notons que ces haies ont été éradiquées davantage en raison de l'évolution des pratiques agricoles et des remembrements fonciers qu'en raison de l'urbanisation. D'une manière générale, ces secteurs sont aujourd'hui peu considérés malgré leur rôle écologique majeur au cœur de la plaine agricole.

La Communauté d'agglomération de La Rochelle subventionne actuellement la replantation d'arbres et de haies sur le territoire.

LA TRAME BOISÉE



La trame boisée

- Boisements
- Espaces boisés classés
- Limite de commune



0m 1km 2km

Sources : SET, d'après photo aérienne IGN et PLU des communes)

1.2.2 - Inventaires écologiques et zones de protection.

A. Les inventaires de porter à connaissance.

Les richesses naturelles du territoire de la Communauté d'agglomération rochelaise en font une zone riche en inventaires et protections écologiques, concentrés principalement sur les secteurs de marais et sur la frange littorale.

Les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique)

Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) initié par le Ministère de l'Environnement, a pour objectif de se doter d'un outil de connaissance des milieux naturels et d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Bien que l'inventaire ZNIEFF ne constitue pas un document opposable au tiers, sa prise en compte est une nécessité dans toutes les procédures préalables aux projets d'aménagement, et ne pas en tenir compte conduit à des recours contentieux qui font aujourd'hui jurisprudence.

L'inventaire distingue deux types de zones :

- Celles dites de type I : d'une superficie généralement limitée, elles sont définies par la présence d'espèces ou d'habitats déterminants et se détachent par une concentration d'enjeux forts du patrimoine naturel ;

- Celles dites de type II : correspondent à de vastes ensembles naturels et paysagers cohérents, au patrimoine naturel globalement plus riche que les territoires environnants et qui offrent des potentialités biologiques importantes. Une zone de type II peut inclure plusieurs zones de type I. Dans l'emprise du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, on recense 10 ZNIEFF de type I et 3 ZNIEFF de type II

LES ZNIEFF DE TYPE I SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE LA ZNIEFF I	SURFACE EN HA	N° DE RÉFÉRENCE
Marais de Tasdon, Lacs de Villeneuve	123,76	106
Anse de l'Aiguillon, Marais de Charron	5 277,44	113
Pointe du Chay	16,83	390
Saint Jean des Sables	6,28	393
Marais de Voutron	2 080,01	90
Marais de Pampin	23,55	142
Marais de Salles-sur-Mer	283,25	854
Les Sables	21,36	547
Marais de la Godinerie	409,82	124
Pointe de Queille	1,95	389

Source : DIREN Poitou-Charentes

LES ZNIEFF DE TYPE II SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE LA ZNIEFF II	SURFACE EN HA	N° DE RÉFÉRENCE
Marais de Rochefort	17 796,62	588
Marais Poitevin	38 088,69	873
Pertuis Charentais	-	-

Source : DIREN Poitou-Charente

Les ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux)

Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux sont des surfaces qui abritent des effectifs significatifs d'oiseaux, qu'il s'agisse d'espèces de passage en halte migratoire, d'hivernants ou de nicheurs.

L'inventaire des ZICO constitue une source d'information relative au statut des espèces patrimoniales, des habitats qu'elles occupent et des mesures de conservation qui y sont appliquées.

LES ZICO SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE LA ZICO	SURFACE INDICATIVE EN HA
Anse de Fouras, Baie d'Yves et Marais de Rochefort	17 759
Marais Poitevin et baie de l'Aiguillon	78 062

(Source : DIREN Poitou-Charentes)

B. Les zones protégées.

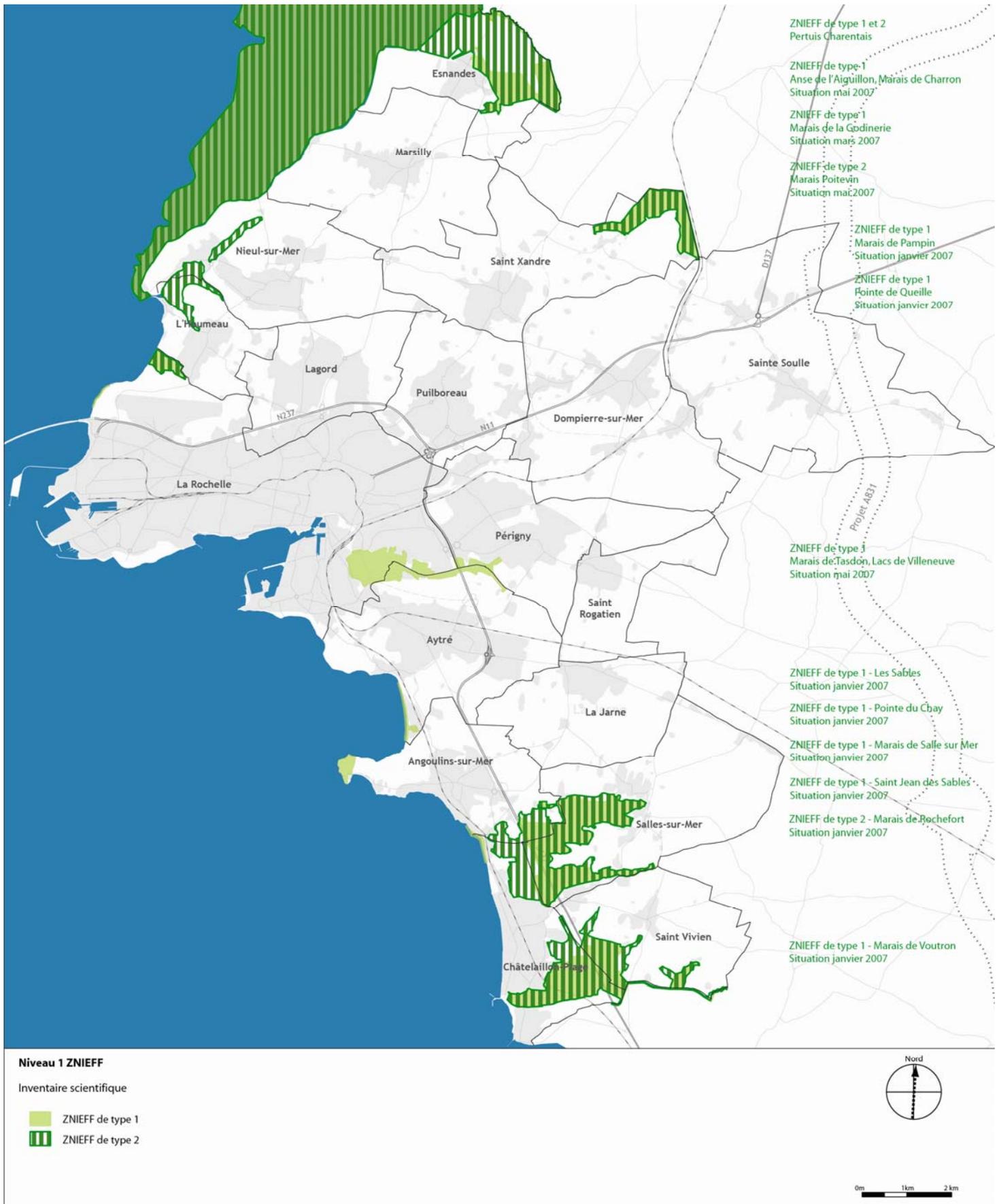
Le réseau NATURA 2000 :

Le réseau NATURA 2000 est un réseau européen de sites naturels d'intérêt écologique élaboré à partir des directives :

- « **Oiseaux** » (directive CEE n°79/409 du 2 avril 1979), elle vise à assurer une protection de toutes les espèces d'oiseaux vivant naturellement à l'état sauvage sur le territoire européen. Les Etats européens doivent à ce titre classer en Zone de Protection Spéciale (ZPS) les sites les plus appropriés à la conservation des espèces les plus menacées.
- « **Habitats** » (directive CEE n°92/43 du 21 mai 1992), elle concerne la conservation des habitats naturels, ainsi que la faune et la flore sauvages et désigne des sites comme Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Les sites de la zone d'étude liés à la Directive « Habitats » n'ont pas encore fait l'objet d'un arrêté en droit français de ZSC. Les sites en question ont toutefois fait l'objet d'une délimitation et d'inventaires et ont été proposés par la France à la commission européenne (pSIC – proposition de Site d'Intérêt Communautaire ou SIC – Site d'Intérêt Communautaire si validés par la commission européenne).

LES INVENTAIRES SCIENTIFIQUES



Source : DIREN Poitou-Charentes

La mise en place du réseau NATURA 2000 s'effectue à partir des inventaires ZICO et SIC permettant la création des sites dits respectivement ZPS et ZSC. Dans chacun de ces sites sont définis des objectifs et mesures spécifiques contribuant à la préservation durable des milieux et espèces par définition remarquables.

Sur le territoire du SCoT, on recense 2 ZPS et 3 ZSC essentiellement localisés sur les deux principaux marais et le milieu marin.

LES ZPS SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE LA ZPS	SURFACE INDICATIVE EN HA	N° DE RÉFÉRENCE
Marais Poitevin (arrêté du 22/12/2003)	68 023	FR 5410100
Anse de Fouras, Baie d'Yves, Marais de Rochefort (arrêté du 104/05/2007)	13 640 dont 3 221 ha de superficie marine	FR 5410013

Source : DIREN Poitou-Charentes

LES ZSC SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DU ZSC	SURFACE EN HA	N° DE RÉFÉRENCE
Marais Poitevin (arrêté du 13/04/2007)	47 745	FR 5200659
Pertuis Charentais	155 907	FR 5400469
Marais de Rochefort	13 535	FR 5400429

Source : DIREN Poitou-Charentes

Le Marais Poitevin et le Marais de Rochefort font l'objet de Documents d'Objectifs (DOCOB).

L'élaboration du DOCOB est pilotée par l'autorité administrative déconcentrée. Le comité de pilotage local pour l'élaboration de ce document réunit : les gestionnaires et usagers du territoire, les collectivités territoriales concernées, les scientifiques, les associations de protection de la nature...

Les principales actions proposées visent à définir les actions qui permettent à la fois la préservation de l'intérêt environnemental et la prise en compte des activités socio-économiques selon les types de milieux dans ces secteurs d'intérêt écologique fort.

Les réserves naturelles :

Une réserve naturelle est un territoire protégé de manière volontaire, ou suite à une mesure imposée par l'état ou une collectivité, pour préserver un patrimoine naturel remarquable et/ou menacé, qu'il s'agisse d'espèces vivantes animales et végétales, de minéraux, de fossiles, ou du milieu naturel.

- Les réserves naturelles volontaires sont des propriétés privées présentant un intérêt particulier sur le plan scientifique et écologique.

LES RÉSERVES NATURELLES VOLONTAIRES SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE LA RÉSERVE NATURELLE VOLONTAIRE	SURFACE EN HA	DATE DE L'ARRÊTÉ
Marais de Pampin	25	05/02/1985
Marais de Tasdon	18,50	22/03/1996

Source : DIREN Poitou-Charentes

- Les réserves naturelles nationales sont des territoires classés où la conservation du milieu présente une importance particulière et qu'il convient de soustraire à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader.

LES RÉSERVES NATURELLES NATIONALES SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE LA RÉSERVE NATURELLE	SURFACE EN HA	DATE DU DÉCRET
Baie de l'Aiguillon	2 598	02/07/1999

Source : DIREN Poitou-Charentes

Arrêté Préfectoral de Biotope :

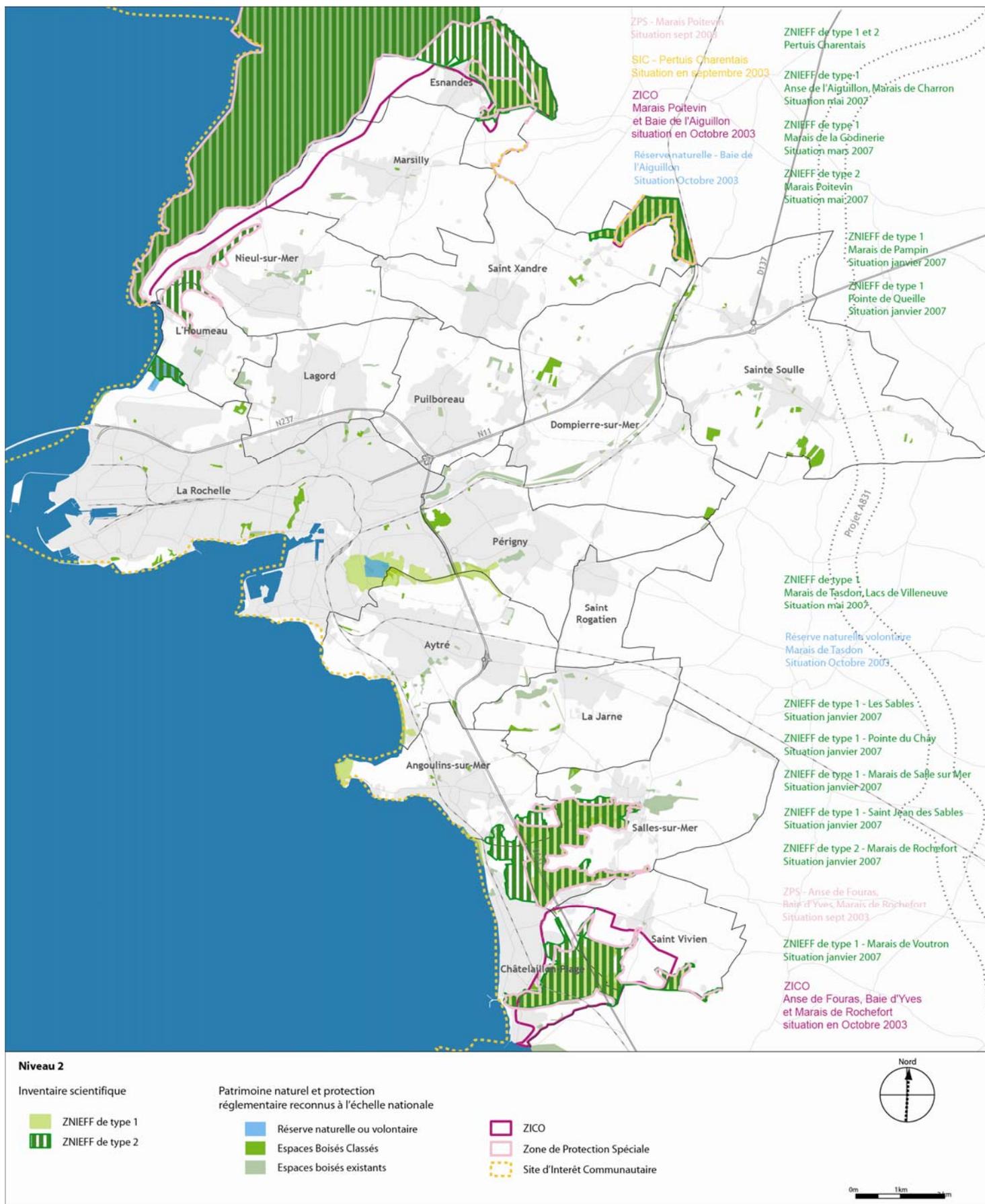
Ce type de protection a pour objectif la préservation des milieux nécessaires à la survie d'espèces protégées et peuvent donc interdire certaines activités et en soumettre d'autres à autorisation ou à limitation.

LES ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX DE BIOTOPE SUR LE TERRITOIRE

INTITULÉ DE L'ARRÊTE PREFECTORAL DE BIOTOPE	SURFACE EN HA	DATE DE L'ARRETE
Marais poitevin Secteur Ouest	3 800	09/10/1997

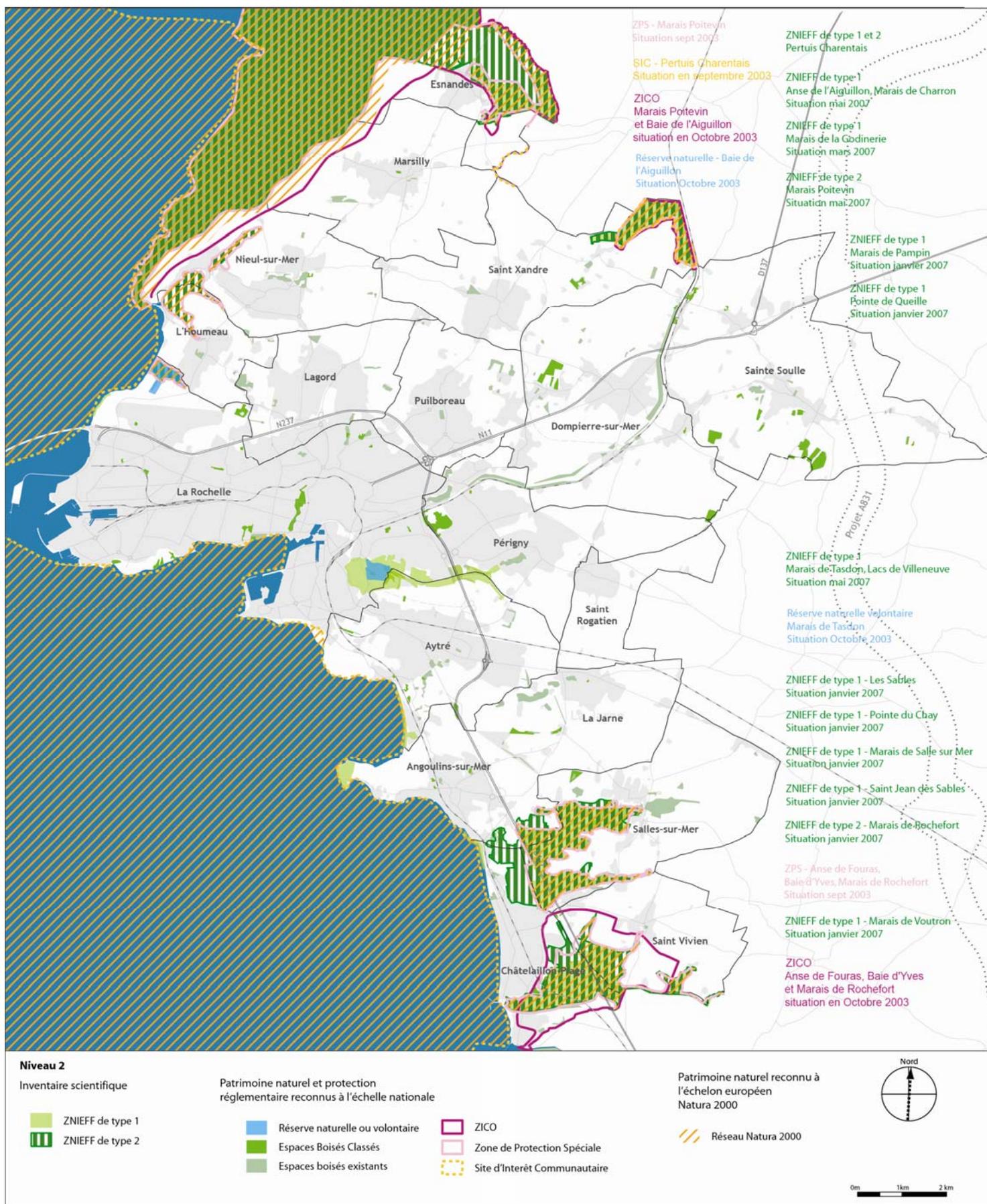
Source : DIREN Poitou-Charentes

INVENTAIRES SCIENTIFIQUES. PATRIMOINE NATUREL ET PROTECTIONS RÉGLEMENTAIRES.



Source : DIREN Poitou-Charentes

**INVENTAIRES SCIENTIFIQUES. PATRIMOINE NATUREL ET PROTECTIONS RÉGLEMENTAIRES.
NATURA 2000.**



Source : DIREN Poitou-Charentes

1.2.3 - L'intérêt majeur des milieux humides.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle comporte près de 1 600 hectares de marais. Ces zones humides participent au maintien de la biodiversité, à la qualité des paysages, à l'amélioration de la qualité de l'eau et préviennent les inondations par la rétention des trop-pleins.

La loi sur l'eau reprise à l'article L111-1 du code de l'Environnement définit les zones humides de la façon suivante : « on entend par zone humide, les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

L'arrêté du 24 juin 2008 précise les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L.214-7 et R 211-108 du Code de l'Environnement.

Le territoire de la Communauté d'agglomération s'insère entre deux zones humides majeures : le marais de Rochefort et le marais Poitevin.

Le marais Poitevin :

Deuxième zone humide de France par sa superficie, le Marais Poitevin se situe aux confins de deux régions du littoral atlantique (Pays de la Loire, Poitou-Charentes) et à cheval sur les trois départements de la Vendée, des Deux-Sèvres, et de la Charente-Maritime.

Le marais poitevin s'étend sur près de 112 000 hectares et occupe un ancien golfe marin, dont la baie de l'Aiguillon demeure le témoin. Son colmatage par la Sèvre, le Lay, la Vendée et les courants côtiers se poursuit encore.



Sources : *Forum des Marais Atlantiques*, 1999, étude : "Délimitation et caractérisation de la zone humide du Marais Poitevin"

Son bassin versant se développe sur 6 100 km², sur les territoires de deux régions et trois départements. 450 000 personnes y vivent. L'alimentation en eau potable est assurée majoritairement à partir d'eau de surface. Il est fortement agricole.

Les principales rivières sont la Sèvre, l'Autize, la Vendée, le Lay et le Curé. Le bassin versant est irrigué par trois nappes (Lias, Dogger, Autize) qui ont des interférences fortes avec le marais lui-même.

La superficie du marais mouillé se réduit considérablement du fait de la mise en culture des prairies, souvent associée à l'irrigation. Elle a été réduite de 63.000 ha à 25.000 ha en 20 ans.

La baie de l'Aiguillon constitue l'exutoire de l'ensemble du bassin versant, à l'exception du Lay. Elle est sujette à un envasement rapide, et sensible à l'eutrophisation.

Le Marais Poitevin est une zone humide d'importance majeure concentrant une mosaïque d'habitats naturels et d'espèces animales et végétales inféodées à ses multiples milieux.

Pour ne citer qu'elles, les espèces remarquables suivantes sont caractéristiques du marais :

Espèces faunistiques :

- La Loutre d'Europe (*Lutra lutra*),
- Le Héron pourpré (*Ardea purpurea*),
- La Grande alose et l'Alose feinte (*Alosa alosa* et *Alosa fallax*),
- L'Anguille européenne (*Anguilla anguilla*),
- La Rosalie des Alpes (*Rosalia alpina* L.),

Espèces floristiques :

- 6 espèces de lentilles d'eau : la Wolffie sans racines (*Wolffia arrhiza*), la Lentille d'eau trilobée (*Lemna trisulca*), la Lentille d'eau bossue (*Lemna gibba*), la petite Lentille d'eau (*Lemna minor*), la Lentille minuscule (*Lemna minuscula*), la Lentille à racines nombreuses (*Spirodela polyrrhiza*).
- Dans les prairies des marais subsaumâtres de l'Ouest du Marais Poitevin : La Renoncule à feuilles d'Ophioglosse, La Laïche divisée, L'Iris bâtard, Le Jonc de Gérard, Le Trèfle maritime...
- Sur le littoral : Les Salicornes, La Spartine maritime, L'Obione faux-pourpier...

Le Marais de Rochefort :

Le Marais de Rochefort constitue le second pôle d'intérêt écologique majeur sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Situé au nord de la basse Charente, il correspond à un vaste ensemble discontinu de 25 km d'Est en Ouest sur 16 km du Nord au Sud. Ses contours irréguliers forment des rameaux remontant le cours inférieur des rivières Devise, Arnoult, Basse Charente et Basse Boutonne.

Classé site NATURA 2000, il s'étend sur une surface de plus de 13 000 hectares et fait l'objet d'un Document d'Objectifs (DOCOB) visant à définir les actions qui permettent à la fois la préservation de l'intérêt environnemental et la prise en compte des activités socio-économiques en présence sur les différents types de milieux qui le composent (les prairies de marais, les vasières de la baie d'Yves, les dunes, les dépressions arrière dunaires, les zones bocagères et boisements, les roselières et pelouses calcaires...).

La diversité de ces milieux contribue à une richesse floristique et faunistique élevée. Ces marais constituent une zone refuge pour des espèces patrimoniales telles que la Loutre ou le Vison d'Europe et sont des lieux privilégiés de halte migratoire et de stationnement en hiver pour les anatidés



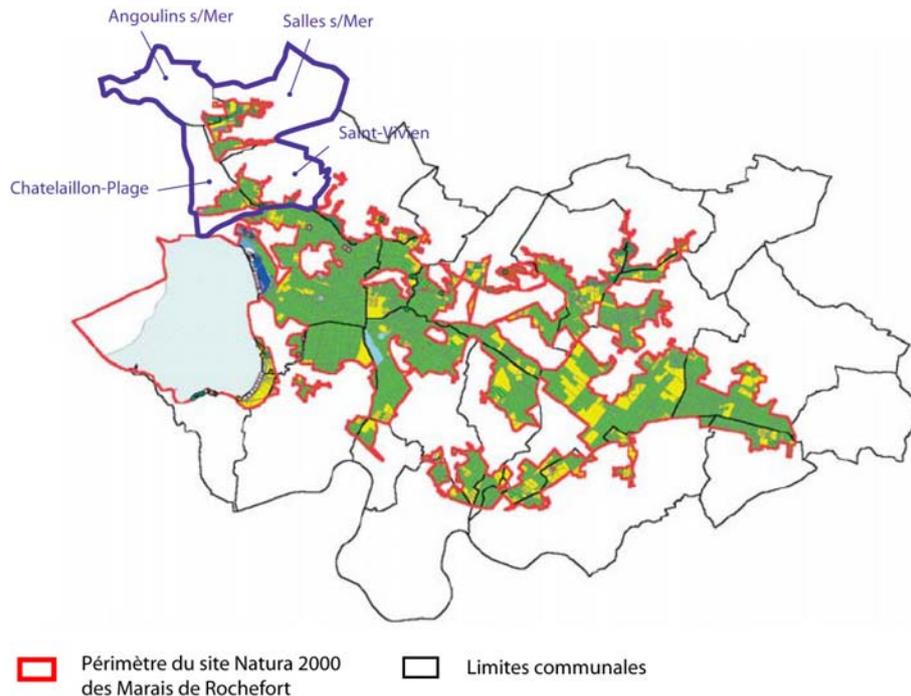
Cuivré des marais.



Héron pourpré.

et limicoles. En période de nidification, les prairies de marais constituent des zones d'alimentation et de reproduction pour l'avifaune : Echasse blanche, Guifette noire...

LE MARAIS DE ROCHEFORT.



Source : LPO, Chambre d'agriculture 17, 2002

Les zones de marais apparaissent comme des systèmes hydrauliques remarquables de transition entre le milieu continental et le milieu maritime, entre le milieu souterrain et les eaux de surface. Ils nécessitent une préservation forte notamment pour s'assurer de la conservation des espèces qu'ils recèlent et de leurs biotopes.

La fragilité de ces secteurs est essentiellement liée à l'urbanisation (consommation d'espaces), à l'agriculture intensive en plaine (ruissellement et intrants azotés) et à la colonisation des espèces mettant en péril la biodiversité.

Les grands marais tels que le marais poitevin et le marais de Rochefort connaissent des difficultés parmi lesquelles :

- dessèchement, drainage de grandes surfaces de marais ou de zones humides à cause de barrages ou au profit de cultures intensives consommatrices d'eau en été et sources d'apports de nitrates et pesticides,
- eutrophisation généralisée et envasement,
- manque d'entretien entraînant un appauvrissement du milieu et un abandon,
- remembrement et travaux d'accompagnement entraînant parfois une banalisation du milieu par suppression des haies et des fossés,
- insuffisance des apports d'eau en étiage,
- régression des marais saumâtres au profit des marais doux,

- développement d'espèces invasives : ragondin - *Myocastor coypus*, écrevisses de Louisiane - *Orconectes limosus* -, grenouille Taureau pour la faune ; le myriophylle du Brésil, la Jussie - *Ludwinia sp.* -, le baccharis - *Baccharis halimifolia L.* - pour la flore.

Le **SDAGE** précise que la préservation, la restauration et la re-création des zones humides là où elles s'imposent constituent des enjeux majeurs. Ces enjeux nécessitent de supprimer les aides publiques d'investissement aux activités et aux programmes de nature à compromettre l'équilibre biologique des zones humides, notamment celles qui encouragent le drainage et l'irrigation. La régression des zones humides au cours des dernières décennies est telle qu'il convient d'agir pour éviter de nouvelles pertes de surfaces et pour récupérer des surfaces perdues.

1.2.4 - Les continuités écologiques.

La **biodiversité** désigne la diversité des organismes vivants, qui s'apprécie en considérant la diversité des espèces, celle des gènes au sein de chaque espèce, ainsi que l'organisation et la répartition des écosystèmes. Le maintien de la biodiversité est une composante essentielle du développement durable.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle qui présente une superficie de l'ordre de 20 600 ha présente de nombreux espaces « naturels » intéressants du point de vue de la biodiversité au sein d'une matrice urbaine et péri-urbaine.

Ces espaces, compte tenu des interactions et de la pression des milieux urbains, ont tendance à se fermer, à se fragmenter puis à disparaître progressivement. Les connexions biologiques qui peuvent exister entre les espaces tendent à se couper et conduisent à l'isolement progressif des habitats et des populations d'espèces et donc à une perte de la biodiversité du territoire.

Le « Grenelle 1 de l'Environnement » vise entre autre à **maintenir et développer la biodiversité**, notamment à travers l'élaboration d'ici 2012 d'une **trame verte et d'une trame bleue** qui doivent relier les grands ensembles naturels du territoire, créant ainsi les continuités écologiques des milieux nécessaires à la préservation des espèces et à leur adaptation climatique, notamment par la migration.

En effet, les êtres vivants se déplacent sur le territoire et leur bonne préservation suppose que les circulations correspondantes soient assurées dans de bonnes conditions. Il convient donc d'identifier et d'inventorier ces couloirs de circulation. Ce travail a été réalisé pour le compte de la Communauté d'agglomération de La Rochelle par le cabinet d'études BIOTOPE qui a proposé sur le territoire, un schéma prospectif des liaisons de biodiversité.

Identification des continuités écologiques :

Principe méthodologique :

La méthode employée par le cabinet BIOTOPE pour identifier les milieux naturels d'intérêt et les couloirs de biodiversité comprend deux étapes principales :

- la réalisation d'un diagnostic à l'échelle du territoire à partir du recueil de données bibliographiques et cartographiques permettant d'identifier les principaux secteurs à préserver et les liaisons de biodiversité ;

- l'élaboration d'un schéma prospectif des liaisons de biodiversité aboutissant à des propositions d'intervention chiffrées sur 5 ans et à la proposition de création d'un observatoire chargé du suivi et de l'évaluation des actions (indicateurs de suivi).

Les principes généraux de l'analyse ont conduit à proposer une stratégie de conservation et de restauration de la biodiversité et à constituer un réseau de cœurs de nature et de liaisons de biodiversité.

Les cœurs de nature sont constitués par les grands ensembles continus d'espaces naturels qui constituent les noyaux de biodiversité potentielle de l'aire d'étude. Il s'agit généralement des plus grands espaces naturels continus. Ceux-ci sont susceptibles de concentrer la plupart des espèces animales et végétales remarquables de l'aire d'étude.

Les corridors biologiques ou liaisons de biodiversité « voies de circulation » empruntées préférentiellement par la faune et la flore pour se déplacer entre les principaux espaces naturels. Ces liaisons de biodiversité relient aussi bien les cœurs de nature identifiés au sein de l'aire d'étude que les cœurs de nature extérieurs à l'aire d'étude. Ces continuités écologiques ont été identifiées en fonction des cortèges de milieux concernés : milieux humides, ouverts et boisés constituant ainsi les trames vertes et bleues du Grenelle de l'Environnement.

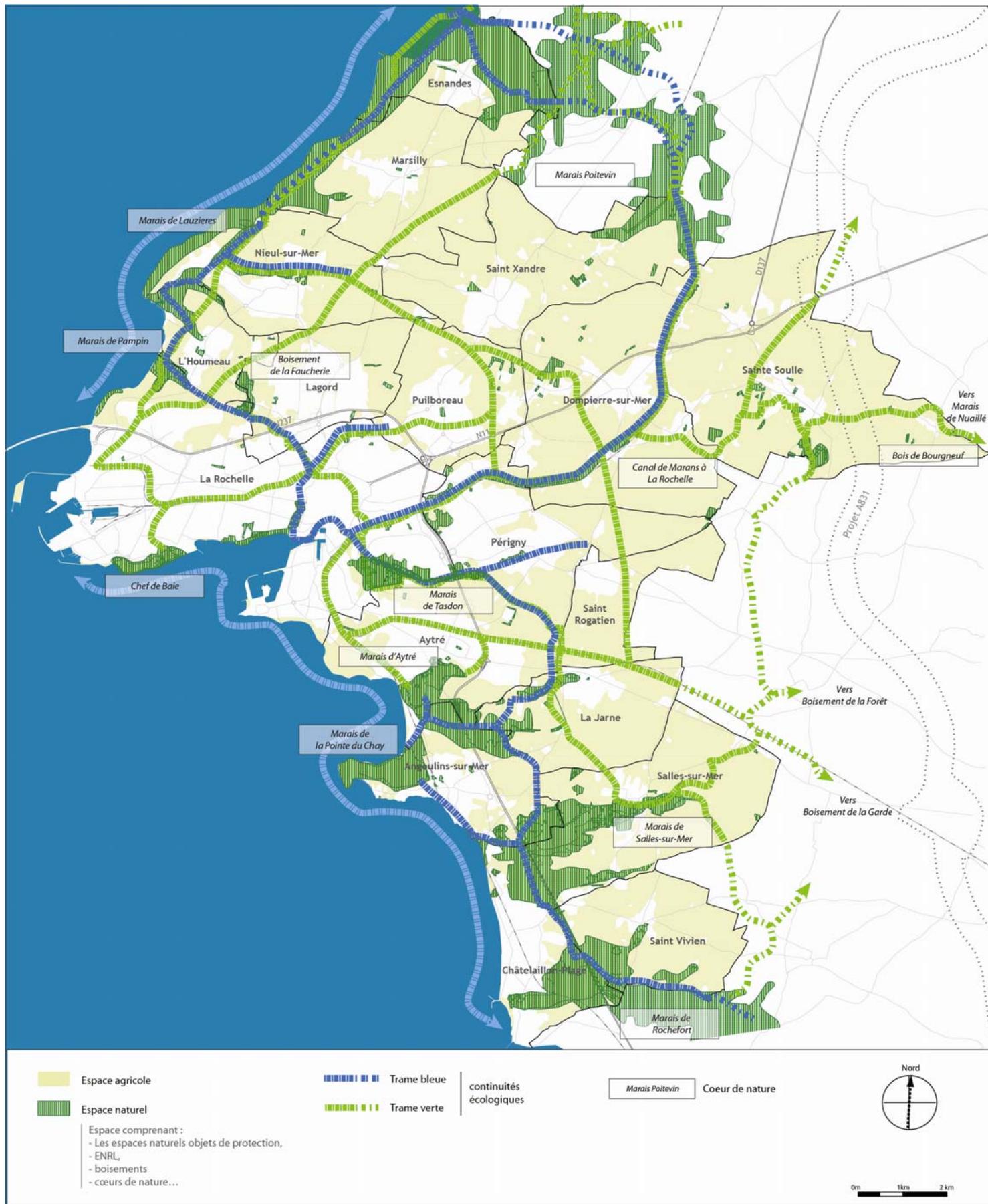
Les principales conclusions de l'étude :

L'étude menée sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle a permis notamment de localiser les principaux cœurs de nature. L'étude a également mis en évidence sur la même typologie que pour les cœurs de nature, les principaux couloirs de biodiversité.

La carte de synthèse permet de localiser, les cœurs de nature et couloirs de biodiversité du territoire dont il faudra tenir compte. Les principaux cœurs de nature sont respectivement :

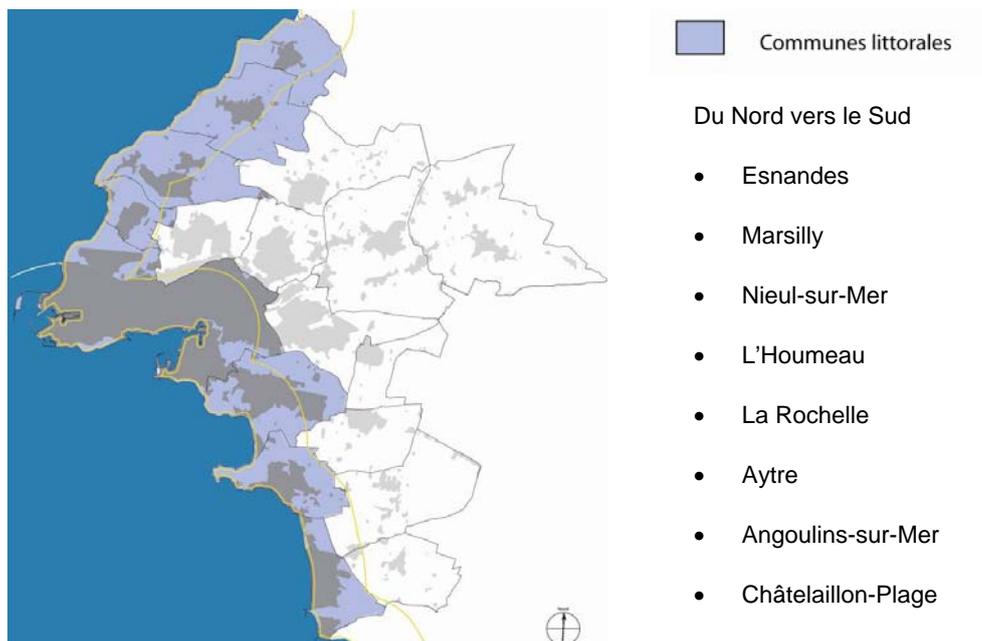
- Marais Poitevin
- Marais de Rochefort
- Marais de Tasdon
- Boisement de « La Forêt » (hors territoire de l'agglomération)
- Bois de la Garde (hors territoire de l'agglomération)
- Marais de Nuaille (hors territoire de l'agglomération)
- Marais de Salles-sur-Mer
- Marais de Pampin
- Boisement de la Faucherie
- Bois de Bourneuf
- Chef de Baie

CŒURS DE NATURE ET CONTINUITÉS ECOLOGIQUES



1.2.5 – Les espaces littoraux.

Au sein de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, les communes littorales sont respectivement :



Du Nord du Pays Basque et aux limites Sud de la côte bretonne, La Rochelle s'affiche comme la seule ville de cette importance à entretenir un rapport aussi direct à la mer. Historiquement, l'océan a toujours été la richesse première de la ville, une valeur à l'évidence toujours d'actualité à l'heure où la part du tourisme dans l'économie locale est devenue très importante.



D'abord essentiel pour les fonctions portuaires qu'il offrait, le littoral a acquis au cours du 20ème siècle une valeur d'image grandissante. La simple présence de la mer au cœur de la ville de La Rochelle ne suffit pas à expliquer la notoriété de ces paysages littoraux: celle-ci se fonde sur l'étonnante diversité et complexité de ce littoral et la qualité remarquable de ses paysages.

Le caractère composite de ce littoral permet ainsi à l'agglomération d'offrir sur son territoire des ambiances paysagères particulièrement contrastées, des plus naturelles (au Nord) aux plus urbaines (Vieux Port, Châtelailon-Plage).

Cette hétérogénéité s'explique par un rythme de pointes et de baies correspondant à l'alternance entre les terrains durs et vaseux. La façade Ouest se divise en deux parties:

- Au Nord de La Rochelle, le socle continental rentre en contact direct avec la mer avec un littoral "haut" où de multiples échancrures occupées par de petits marais, entrecoupent ce paysage de falaises et constituent autant de petites portes sur l'océan.



- Au Sud de La Rochelle, le littoral est bas et les portes sur l'océan beaucoup plus larges qu'au nord mais très peu profondes.

Ce système de plateau échancré par des dépressions marécageuses détermine la position des villes et des bourgs littoraux. A l'origine, tous les

lieux bâtis se situent à 10m d'altitude et plus, ce qui permet d'expliquer l'importance de La Rochelle et d'opposer les bourgs du Nord, très en retrait de la côte à ceux du Sud, perchés sur des croupes (Aytré) ou sur des îles terrestres (Angoulins-sur-Mer et Châtelailon-plage).

Entre ces lieux bâtis, le marais oblige les circulations par l'arrière-pays, préservant de fait la ligne littorale de toute relation continue.

La rareté des plages offrant des possibilités de baignade est un autre trait original de la personnalité du territoire : L'agglomération offre à ses habitants et ses visiteurs un littoral urbain et naturel dont l'attractivité ne dépend pas fondamentalement de la présence des plages.

Les activités maritimes (port de commerces, port de pêche, port de plaisance, conchyliculture) forment aussi l'identité diversifiée et contrastée du littoral de l'agglomération.

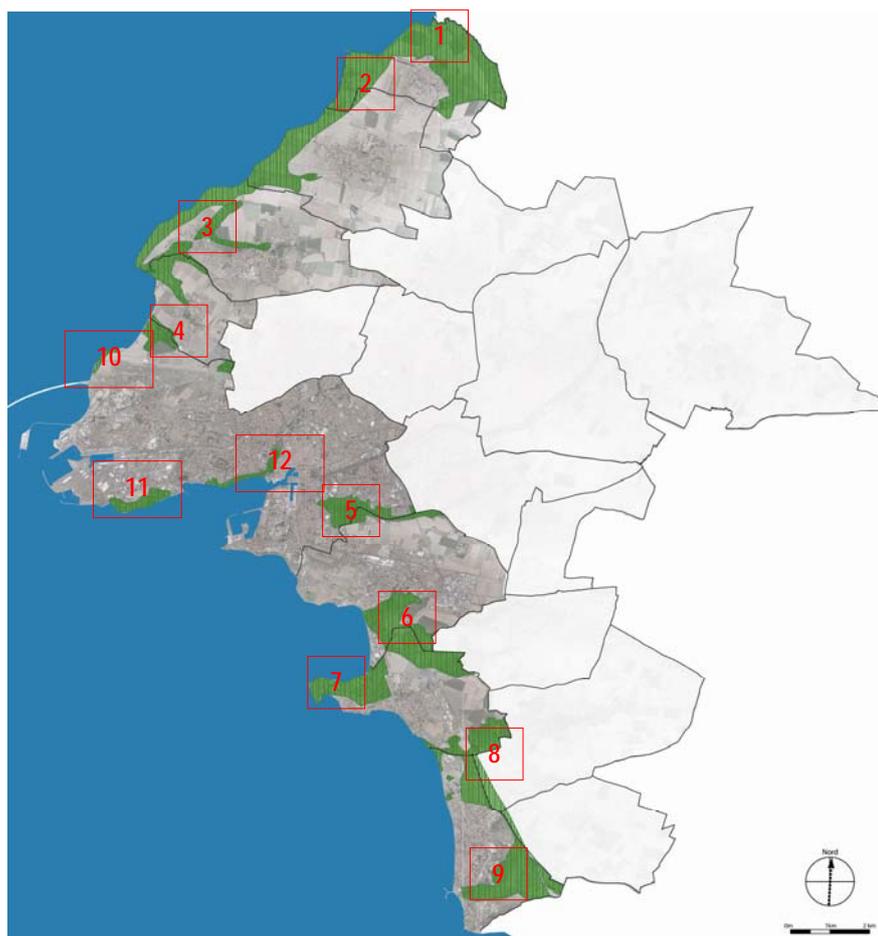


Les espaces naturels remarquables du littoral

Les espaces et milieux littoraux rencontrés sur le littoral de la Communauté d'agglomération sont variés. Il s'agit :

- des dunes, landes côtières, plages, plus spécifiquement au Sud de La Rochelle, des falaises et abords de celles-ci plus présentes au Nord.,
- des forêts et zones boisées proches du rivage de la mer,
- de nombreux marais, vasières, tourbières, plans d'eau, zones humides et milieux temporairement immergés,
- des milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales,
- les parties naturelles des sites inscrits ou classés et de parcs nationaux, les réserves naturelles,
- de formations géologiques remarquables telles que les gisements de minéraux ou de fossiles (Pointe de Chay),

LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES DU LITTORAL.



les marais

- 1) Marais Poitevin et baie de l'aiguillon
- 2) Marais d'Esnandes
- 3) Marais de Lauzières
- 4) Marais Pampin
- 5) Marais de Tasdon
- 6) Marais d'Aytré
- 7) Marais de la Pointe du Chay
- 8) Marais des Vaches
- 9) Marais de Rochefort

les parcs

- 10) Pointe de Queille
- 11) Chef de Baie
- 12) Parc Charruyer

Les coupures d'urbanisation

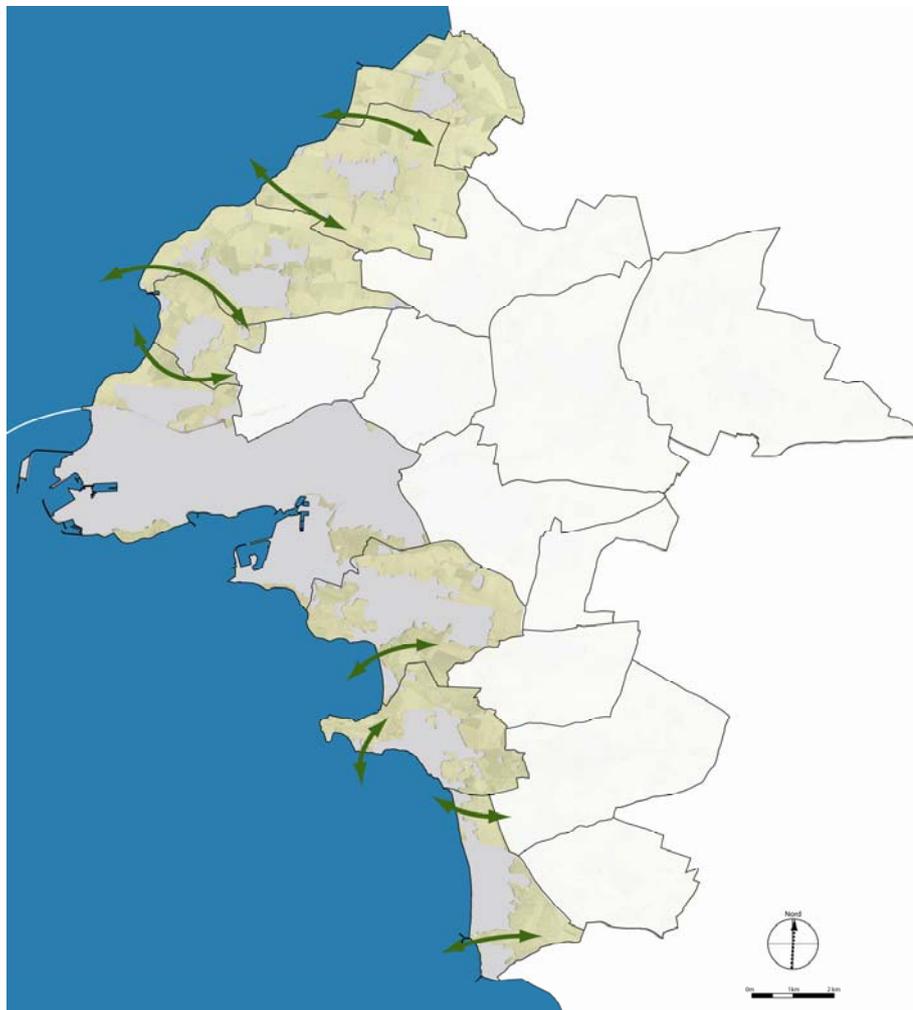
Les espaces naturels et agricoles. « rencontrent » dans suffisamment d'endroits le littoral pour assurer de fait les césures entre les parties urbanisées des huit communes concernées.

- **Dans le secteur Nord**, ces coupures d'urbanisation sont délimitées par l'espace agricole ou naturel existant entre les différents bourgs, Esnandes, Marsilly, Nieul, l'Houmeau. On dénombre alors 4 grandes coupures d'urbanisation disposées entre chacun des bourgs.

- **Sur La Rochelle**, les coupures d'urbanisation sont identifiées au droit des espaces naturels et parcs existants : le secteur de Chef de Baie (le parc Charruyer étant protégé par son statut d'espaces naturel remarquable du littoral).

- **Dans le secteur Sud**, les coupures d'urbanisation sont délimitées par les zones de marais qui sont des espaces fragiles et constituent un lien écologique entre la mer et l'arrière-pays. On dénombre 3 coupures de ce type localisées respectivement : au Sud de Châtelailon-Plage, entre Châtelailon-Plage et Angoulins-sur-Mer et entre Angoulins-sur-Mer et Aytré. Une quatrième coupure est située au Sud de la Pointe de Chay.

LES COUPURES D'URBANISATION IDENTIFIÉES



1.2.6 – Le milieu marin.

Un Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) a été élaboré dans les années 1990 sur le territoire de la Charente-Maritime. Cette procédure a permis une large association de l'ensemble des acteurs territoriaux concernés et le document a fait l'objet d'une mise à disposition du public en 1996. Ce document, qui n'a pas été approuvé, reste une base documentaire importante concernant le milieu marin.

Sans entrer de façon détaillée dans la description et l'analyse approfondie de ce milieu, les principales caractéristiques de l'aire marine sont présentées ci-après :

La pêche :

Il existe de nombreuses pratiques de pêche de loisir tout d'abord. A pied, la plus connue et la plus pratiquée, elle prélève la ressource de l'Estran rocheux ou sablo-vaseux. Elle peut être pratiquée par les locaux toute l'année, où occasionnellement par les touristes estivants. La pêche à pied est encadrée par une législation sur le volume, la taille et les lieux de prises.

La pêche au carrelet, typique de l'estuaire des pertuis charentais, se pratique grâce à un filet suspendu au dessus de l'eau, à partir d'une cabane surélevée. Cette pêche voit ses prélèvements diminuer chaque année.

Les autres types de pêche nécessitent un matériel spécifique : lignes, fusil, bateau...Les pratiques de pêche sont très populaires.

Concernant la pêche professionnelle, elle se maintient au travers de la pêche artisanale. La pêche industrielle s'est éteinte progressivement. Tous les armements sont de type artisanal.

Le territoire de l'agglomération possède son port de pêche sur la commune de La Rochelle. Les apports de production ont chuté régulièrement depuis plusieurs années, pour atteindre un bas niveau en 2000. Le port connaît une désaffection des navires hauturiers qui débarquent de plus en plus dans les ports espagnols.

Les pêcheurs veulent assurer un développement durable de leurs activités par la promotion et la valorisation de pratiques responsables, de leurs métiers et de leurs produits.

Plus de 130 espèces de poissons sont pêchées dans la zone : sole, merlu, merlan, anchois, dorade...Les niveaux d'abondance sont très contrastés. Dans les estuaires, les indices d'abondance sont très préoccupants, dans les Pertuis, et au large, il ya des espèces à surveiller mais l'état des stocks est plutôt satisfaisant.

La conchyliculture

La Charente-Maritime est la première région française pour son nombre d'entreprises conchylicoles.

La frange littorale qui s'étend de la rive Sud de la Charente à la Sèvre Niortaise est fortement marquée par la présence des cultures marines qui sont pratiquées en mer sur l'estran et au large et à terre sur le marais salé.

Cette activité connaît depuis quelques années de profonds bouleversements liés d'une part à l'évolution de contraintes économiques et sanitaires et à l'apparition de nouvelles techniques d'élevage. De fait, les besoins en termes de bâtiments et d'espaces ont évolué.

Cette mutation doit trouver à se concrétiser dans un espace dont la valeur patrimoniale et environnementale est aujourd'hui reconnue.

Cette problématique a déjà été appréhendée dans l'étude du Schéma de Mise en Valeur de la Mer de la Charente-Maritime qui, s'il n'a pas abouti, n'en constitue pas moins aujourd'hui la base de toute réflexion lorsqu'il s'agit de maintenir l'équilibre entre développement économique et protection environnementale ou de fixer les grandes orientations de l'aménagement, de l'exploitation et de la préservation du littoral.

A l'échelle du SCoT, les grandes orientations intéressant la conchyliculture sont d'assurer une gestion des eaux garantissant la qualité et maîtrisant les pollutions.

La qualité des eaux conchyloles constitue la condition première du maintien et du développement de la conchyliculture sur le littoral.

Toute dégradation de cette qualité aboutit à des déclassements réglementaires ou à des fermetures de zones de production imposées par la réglementation européenne. Il est donc important de développer des outils et des moyens d'assainissement des eaux pluviales et renforcer les contraintes sur les zones urbaines, notamment pour les extensions nouvelles, pour ne pas constituer de nouvelles sources de pollution (cf chapitre assainissement – pôles épuratoires).

La dégradation des capacités nutritives et des équilibres biologiques du milieu naturel, le poids croissant de la réglementation et des normes, le décalage de la formation avec les évolutions et les besoins de la profession, le contexte économique peu favorable, la concentration des circuits de distribution sont autant de handicaps pour la conchyliculture charentaise.

Le fort potentiel de développement à exploiter, l'existence d'un bassin leader pour la commercialisation des huîtres et la démarche qualité des produits sont les atouts de la profession.

Il existe un plan d'action 2007-2013 pour la conchyliculture en Charente-Maritime. Ce plan d'action vise notamment à :

- redistribuer aux zones conchyloles une eau douce de qualité dans les quantités et les conditions qui sont nécessaires au développement des mollusques.
- redonner au marais doux sa vocation première de zone rétention de l'eau douce en période hivernale
- soutenir la modernisation de la profession
- créer sur le site de Chef de Baie à la Rochelle un pôle conchylole
- favoriser la recherche fondamentale et appliquée dans le domaine de l'amélioration de la qualité des lignées
- améliorer les conditions de production sur estran
- préserver la spécificité liée à la valorisation des marais
- faciliter l'entrée dans la profession et la reprise des exploitations
- développer la consommation en France et dans le reste de l'Europe.

Sur le territoire du SCoT, plusieurs opérations d'envergure ont été engagées par la profession conchylole ces dernières années, et notamment :

* La restructuration de la baie d'Yves par :

- La lutte contre les friches ostréicoles ;
- La création d'un champ de filières mytilicoles au large de Châtelailon-plage accompagné d'une forte diminution de la biomasse exploitée sur l'Estran ;
- La facilitation de l'accès au Domaine Public Marin par la création d'une piste de bord de côte (en cours) ;
- * La création d'un pôle conchylicole à Chef de Baie visant à permettre notamment la sécurisation sanitaire des produits conchylicoles du Nord du département et le développement de leur mise en marche.

L'activité conchylicole présente dans la zone géographique concernée par le SCoT constitue, aux côtés du bassin de Marennes Oléron, une entité économique loin d'être négligeable et dont le développement doit être favorisé.

Les sports et loisirs. Le nautisme :

Les sports et loisirs en mer sont multiples et variés, réguliers ou occasionnels. Depuis une vingtaine d'années, le développement de ces activités a fortement augmenté : baignade, voile, sports sous-marins, surf, planche à voile.....En ce qui concerne la plaisance, les conditions de navigation exceptionnelles rendent la zone très attractive pour la pratique de la plaisance. La région possède plus de 10 000 anneaux répartis dans les ports ou dans les zones de mouillages. Le nombre de places de port disponible est un élément limitant pour le développement de la filière de construction navale.

Le patrimoine naturel marin : Le parc marin.

Une aire marine comprenant l'estuaire de la Gironde et les Pertuis-Charentais est actuellement en cours d'étude en vue de la création d'un parc naturel marin couvrant les Pertuis Charentais et l'estuaire de la Gironde.

L'aire marine est particulièrement riche d'après les éléments recueillis auprès des groupes de travail concernant l'étude pour la création du Parc Naturel Marin sur l'estuaire de la Gironde et les Pertuis Charentais.

Le secteur des Pertuis charentais constitue un point de ravitaillement fondamental pour les oiseaux qui transitent entre la Sibérie, la Scandinavie et les quartiers d'hivernage sub-saharien. Des zones de reposoir suffisantes sont indispensables. Il s'agit d'un des facteurs limitant de la capacité d'accueil de la zone, avec la ressource trophique disponible. Pour les espèces se reproduisant dans la zone, l'estran et les vasières sont des zones de nourrissage et/ou de refuge des jeunes oiseaux. Le suivi des espèces côtières est jugé globalement satisfaisant au niveau local, national et international, mais les données sont insuffisantes pour les oiseaux pélagiques.

La richesse des écosystèmes de l'espace marin est reconnue : vasières, herbiers à zoostères, zone d'alimentation en pleine mer.

En ce qui concerne les mammifères marins et les tortues, on ne recense pas de population résidente. Les espèces principalement présentes sont le Dauphin commun, le Grand dauphin, le Globicéphale noir, la tortue Luth et la tortue Couanne.

SYNTHESE DES ENJEUX DU MILIEU NATUREL.

De manière générale, sur le territoire du SCoT, les richesses naturelles sont bien connues et bénéficient de dispositifs de porter à connaissance et/ou de protection. Les espaces protégés occupent de façon non homogène le territoire avec principalement au Nord, la partie Sud du marais Poitevin et au Sud de l'agglomération la partie Nord du marais Rochefortais. L'espace marin est quant à lui intégralement situé en zone NATURA 2000

Les marais :

L'intérêt écologique majeur des zones humides et du littoral Rochelais est reconnu au niveau national et européen. Les zones humides de marais sont des espaces riches en terme d'intérêt écologique et jouent un rôle fondamental comme interface entre la terre et la mer. Leur superficie varie de 7 à 500 ha environ et couvrent un peu plus de 2 160 ha du territoire de l'agglomération. Ces zones humides font l'objet d'une utilisation conflictuelle : valorisation agricole, protection contre les inondations dans les zones urbanisées, utilisation ostréicole, protection des milieux...

Les principaux enjeux environnementaux identifiés sont :

- Faire converger les intérêts économiques et environnementaux en conciliant les différents modes de gestion hydraulique ;
- Concilier l'évolution de l'activité agricole et le devenir de la mosaïque de milieux constitutifs de la zone humide ;
- Corroborer les enjeux environnementaux aux enjeux culturels et identitaires.

Les plateaux :

Une partie importante du territoire de l'agglomération est occupée par la plaine agricole ponctuée par des vallonnements parfois boisés qui assurent le drainage hydraulique. Au sein de cet espace agricole, les éléments naturels sont réduits mais présentent un fort intérêt écologique. Le maintien et l'accroissement de la biodiversité de ce territoire au travers de la préservation et du développement d'un réseau de cœurs de nature et de liaisons de biodiversité est essentiel. Les bois, les bosquets, les haies, les prairies et les milieux associés au petit réseau hydrographique sont à préserver car ils participent à la fonctionnalité écologique de l'ensemble du paysage.

Le littoral et le milieu marin :

La frange littorale du territoire est en partie utilisée pour les activités conchylicoles qui sont particulièrement sensibles aux pollutions des eaux continentales. Le milieu marin est particulièrement riche mais sensible à la qualité des eaux.

La protection du littoral s'articule autour de la « loi littoral », relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral

- Préserver et renforcer les liaisons entre les différents milieux naturels, maintenir les continuités. Préserver les cœurs de nature et augmenter la biodiversité du territoire.
- Préserver les espaces de respiration entre les villages – les coupures d'urbanisation entre les communes littorales - et renforcer le lien entre ville et campagne.

Les **principaux enjeux environnementaux** qui se dégagent de l'analyse précédente sont répertoriés ci-après :

- Préserver et valoriser les espaces naturels, boisés, littoraux et marins, notamment les espaces naturels remarquables du littoral.
- Préserver les milieux aquatiques (qualité et débit des eaux) en assurant le maintien des activités conchylicoles et la continuité hydraulique des cours d'eau (trame bleue).
- Préserver et renforcer les liaisons entre les différents milieux naturels, maintenir les continuités. Préserver les cœurs de nature et augmenter la biodiversité du territoire.
- Préserver les espaces de respiration entre les villages et renforcer le lien entre ville et campagne.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES ESPACES NATURELS PRODUCTEURS DE BIODIVERSITE.

Les perspectives d'évolution des espaces naturels, de la végétation et de la faune, restent dans leur ensemble complexe. Les évolutions peuvent être liées à des facteurs locaux aussi bien qu'extérieurs au territoire, leur évaluation pose des problèmes d'échelle selon que l'on se place à celle d'un quartier par exemple ou de l'ensemble de l'aire du ScoT. Des évolutions négatives dans certains secteurs peuvent aussi être compensées par des évolutions positives ailleurs, ce qui suggère l'intérêt d'appréciations globales en plus des approches par thèmes ou par secteur géographique.

Les zones naturelles d'intérêt du territoire sont aujourd'hui connues et recensées. La principale préoccupation réside dans la gestion de ces espaces naturels de manière à préserver leur diversité biologique.

Les milieux maritimes posent quant à eux des problèmes spécifiques : déséquilibres biologiques liés à l'eutrophisation des eaux côtières, prolifération ou disparition de certaines espèces d'algues, réduction des biotopes par les aménagements littoraux, surexploitation de certaines ressources, etc.

La tendance à l'amélioration de la qualité des eaux continentales devrait commencer à se faire sentir sur le littoral dans les années qui viennent, mais le réchauffement climatique pourrait poser à son tour de nouveaux problèmes en modifiant les conditions de vie des organismes marins dans les eaux côtières.

Le territoire est donc composé d'espaces naturels diversifiés (milieux humides et aquatiques, espaces forestiers, plaine....) mais fragiles, dont l'intérêt écologique est souligné par la présence de nombreux inventaires et protections (sites NATURA 2000, arrêtés préfectoraux de biotope, ZNIEFF, ENS...). L'augmentation de population à venir, le développement de l'habitat et des activités économiques ainsi que des infrastructures de communication vont nécessairement générer une pression plus importante sur ces milieux, ce qui aurait pour conséquence de faire disparaître progressivement les connexions biologiques entre ces espaces, d'aggraver l'isolement des habitats et des populations d'espèces conduisant alors à une perte irréversible de la biodiversité du territoire si aucune action n'est menée pour éviter ces phénomènes.

1.3 LES ESPACES AMENITES ET PAYSAGES

1.3.1 – La plaine

Paysage de plaine par excellence, le territoire de l'agglomération offre un relief sans accident notable: sur la quasi-totalité du territoire de l'agglomération, l'altitude est celle du niveau de la mer; les événements s'y déroulent subtilement, à l'échelle du mètre et des faibles pentes. Ce relief renvoie à l'eau et au littoral et conditionnent les lieux bâtis, l'organisation du parcellaire cultivé et des espaces boisés.

La pénéplaine de l'Aunis a peu évolué depuis la fin du tertiaire, elle n'est soumise qu'à la seule érosion éolienne. Par contre son pourtour littoral ou marécageux a subi de grandes variations. Par ailleurs si l'eau est présente sur la périphérie, elle se révèle très rare sur le plateau calcaire (autrefois trois ruisseaux débouchaient au fond de la baie, seul reste, aujourd'hui, le Lafond support paysager du parc Charruyer).

Le fait paysager essentiel du territoire de l'agglomération demeure les ciels et le plateau céréaliier, mollement ondulé, se développant sur des milliers d'hectares que le regard peut embrasser d'un seul coup d'œil. En silhouette on trouve les bourgs avec leurs clochers caractéristiques.

1.3.2 – Les marais

Les zones humides du territoire sont, avec le littoral maritime, des éléments de la géographie naturelle particulièrement prégnants dans l'organisation du territoire. Si leur vocation et leur image ont profondément évolué depuis la création des villes et bourgs, elles restent fondamentalement des espaces que la ville ne peut s'approprier selon des processus ordinaires.

Outre, les "grands marais" encore sauvages comme le marais Poitevin au Nord sur les communes d'Esnanades et Saint-Xandre et le Marais Rochefortais au Sud sur les communes de Châtelailon-plage, Saint-Vivien et Salles-sur-Mer, le territoire dispose d'autres marais dispersés sur le pourtour de son périmètre de surfaces plus réduites et très échanrées, ce qui constitue un élément pittoresque dans le paysage. Les Rochelais se sont efforcés au cours de l'histoire de « domestiquer » ces espaces aux limites originellement imprécises en maîtrisant les flux hydrauliques (création de digues, vannes, canaux...). Ces transformations volontaristes ont permis de préciser et d'affermir les contours des espaces urbanisables, en particulier au fond de la baie, et de conquérir de nouveaux espaces pour la ville (par exemple dans les quartiers des Minimes et de Villeneuve les Salines, qui occupent pour partie d'anciennes zones humides).

Ces zones humides « urbaines » dessinent à la fois des continuités vertes majeures, des limites à la fois lisibles et attractives entre les quartiers qu'elles séparent mais possèdent avant tout un intérêt faunistique et floristique.

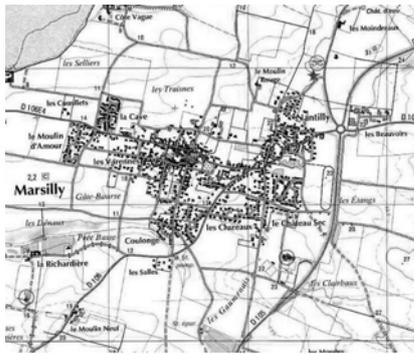
1.3.3 – Le paysage urbain

C'est évidemment la ville de La Rochelle qui est le site attractif majeur de l'agglomération.

- avec sa situation: sur une presqu'île rocheuse, au fond d'une baie offrant des vis-à-vis de rive à rive, bien abritée et isolée de l'arrière pays par d'immenses marais.

- avec son passé prestigieux (vieux port, citadelle insoumise...) et son patrimoine architectural allant de l'architecture traditionnelle aux architectures modernes.





- avec une trame verte de grande qualité (parc, promenade au fil de l'eau), essentielle à la qualité du cadre de vie et des loisirs des habitants et des touristes.

Le paysage urbain du reste de l'agglomération est constitué de bourgs: communes péri-urbaine de La Rochelle dans la première couronne (Aytré, Périgny, Lagord, Puilboreau), et villages satellites à l'écart de la partie agglomérée. Deux formes urbaines se distinguent: celle du bourg ramassé, plan en cercle (image Marsilly ci contre) et du bourg linéaire, le long d'un axe de circulation (image Sainte-Soulle ci contre), leur évolution urbaine suit en général le système d'origine. Quelque soit la forme générale, ils se développent tous autour d'un centre dense ancien présentant des alignements très réguliers le long des axes de circulation suivant des hauteurs n'excédant pas 2 étages.



Les formes urbaines sont compactes et homogènes (hauteurs faibles), elles dessinent en frange des lignes de front bâti produisant une limite nette avec le paysage sans aucune transition (de type haie bocagère, bande boisée, verger, mur...) avec les espaces agricoles environnants. La mise en valeur des entrées de bourgs (pylônes électriques, hangars agricoles, panneaux publicitaires) et la gestion qualitative des franges urbaines (traitement des fonds de parcelles, plantations, constructions) pourra permettre d'améliorer la perception des bourgs depuis le paysage environnant.



Ces communes touchées par un afflux de population nouvelle sont caractérisées par des mutations de formes urbaines. Plus tout à fait ruraux et pas encore urbains ces bourgs multiplient les opérations de lotissements entre zones rurales et peri-urbaines rognant sur les espaces de respirations naturels. Ce phénomène classique d'étalement urbain concerne aujourd'hui, toute l'agglomération alors que l'histoire avait auparavant dessiné des contrastes importants entre le littoral et l'arrière pays.

Cependant, certains programmes de construction de l'agglomération s'attachent depuis peu, à recréer de la diversité et de la densité urbaine, autant dans la typologie (mélange de formes architecturales, émergence de l'habitat dit « intermédiaire »), que dans la mixité sociale (mélange des âges et catégorie socioprofessionnelles) et la mixité d'usage (mélange d'activités économiques et d'habitat résidentiel etc.

La recherche de la densité à travers les opérations de logements nouvellement créés à Puilboreau, Périgny, Nieul-sur-mer, Aytré devra permettre de donner l'exemple d'une consommation raisonnée de l'espace tout en produisant une forme urbaine de qualité. De plus, ces expériences répondent à plusieurs problèmes actuels comme le manque d'espace en centre ville, l'étalement urbain ou la notion « d'intégration dans le contexte urbain », c'est-à-dire l'intégration dans le milieu grâce à des éléments de continuité comme les espaces verts, structurants l'urbanisation.



Habitat individuel groupé et intermédiaire dans le centre bourg de Puilboreau



Habitat mixte: collectif et individuel proche du centre ville de Périgny au sein d'une opération privée



Habitat individuel groupé à l'entrée de Nieul-sur-Mer

1.3.4 – Les paysages interstitiels : les respirations agricoles et naturelles et les franges urbaines

Le grand paysage de l'agglomération est marqué par la présence d'espaces agricoles et naturels interstitiels qui procurent des respirations plus ou moins larges entre les entités urbanisées et définissent ainsi des coupures d'urbanisation et des séquences paysagères. Leurs caractéristiques varient selon leur localisation au sein du territoire.

Dans les communes littorales du Nord de l'agglomération, ces respirations sont plus vastes, avec des largeurs supérieures à 1km et constituent de véritables percées vers le littoral. Elles ont principalement une vocation agricole avec un paysage très ouvert et des linéaires de haies peu présents et résiduels.

En revanche, dans les communes du Sud de l'agglomération, les coupures sont davantage étroites en raison du continuum urbain littoral et d'un faisceau d'infrastructures plus développé. Elles sont principalement composées d'espaces naturels aux paysages fermés – zones humides et boisements. Leur présence permet une perméabilité, un échange entre les parties littorales et les plaines agricoles de l'intérieur des terres.

Les bourgs et hameaux des communes non littorales de la couronne urbaine rochelaise sont séparés par de vastes respirations agricoles aux paysages ouverts caractéristiques de la plaine d'Aunis. Les linéaires de haies y sont plus présents, établissant des lisières perceptibles et rappelant l'ancienne trame bocagère

La particularité du territoire tient à la forme de l'unité urbaine centrale avec des espaces agricoles et naturels qui maintiennent des respirations entre les secteurs urbanisés du centre agglomérée et les communes voisines. Ainsi, plutôt que d'être prise dans un « carcan périurbain » continu associant quartiers pavillonnaires et zones d'activités, comme le sont aujourd'hui de nombreuses villes de taille équivalente, La Rochelle bénéficie de la présence d'une « campagne » encore visible aux portes de la ville. Ces espaces d'intérêt intercommunal sont cependant discontinus, les tissus urbains des communes périphériques venant localement au contact de ceux de la ville centre (notamment à Aytré et à Périgny, ainsi qu'à Puilboreau et à Lagord où des quartiers se sont constitués à l'intérieur du périmètre dessiné par la rocade).

Par ailleurs, le paysage des franges urbaines tend à se dégrader, tant du point de vue des interfaces entre ville et campagne – les lisières urbaines – que des entrées de ville :

- L'urbanisation récente a recréé des lisières au contact avec l'espace agricole qui se révèlent souvent très abrupts. Les opérations de lotissement issus des déclassements des terres agricoles suivent les découpages en lanières du parcellaire en créant un front bâti sans transitions.
- Le manque de qualité paysagère des entrées de ville s'explique par le traitement essentiellement routier des voies d'accès aux centres urbains et la pollution visuelle engendrée par les enseignes et panneaux publicitaires caractéristiques des secteurs commerciaux des faubourgs.



Front Urbain au contact de l'agriculture à Nieul-sur-Mer

1.3.4 – Le patrimoine identitaire du pays



• Le centre ville de La Rochelle.

Le centre ville regroupe un grand nombre d'édifices et représente un site historique exceptionnel, il fait l'objet d'un **Périmètre de Sauvegarde et de Mise en Valeur** en regroupant aussi le vieux port ainsi que le parc Charruyer. D'autre part une **Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager** en création prend en compte le patrimoine urbain et architectural dans son intégralité allant de l'architecture traditionnelle (XVIII^e- XIX^e) aux architectures modernes du XX^e et concerne plusieurs secteurs de la Rochelle :

- les abords des remparts et les proches faubourgs ;
- le secteur de l'ENCAN, des bassins de retenus et du canal de Marans ;
- les marais de Tasdon ;
- tout le littoral interne des Minimes à Chef de Baie ;
- Le port de La Pallice ;
- Saint Maurice ;
- Laleu ;
- l'anse de Pampin.

• Les monuments historiques.

Les monuments historiques font l'objet d'un système de protection ancien institué par la loi du 30 mars 1887 et remis à jour par la loi du 31 décembre 1913. Deux régimes de protection sont alors possibles : le classement et l'inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Le classement : concerne les immeubles dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public. Ceux-ci peuvent être classés comme monuments historiques, en totalité ou en partie, par les soins du Ministre de la Culture et de la Communication.

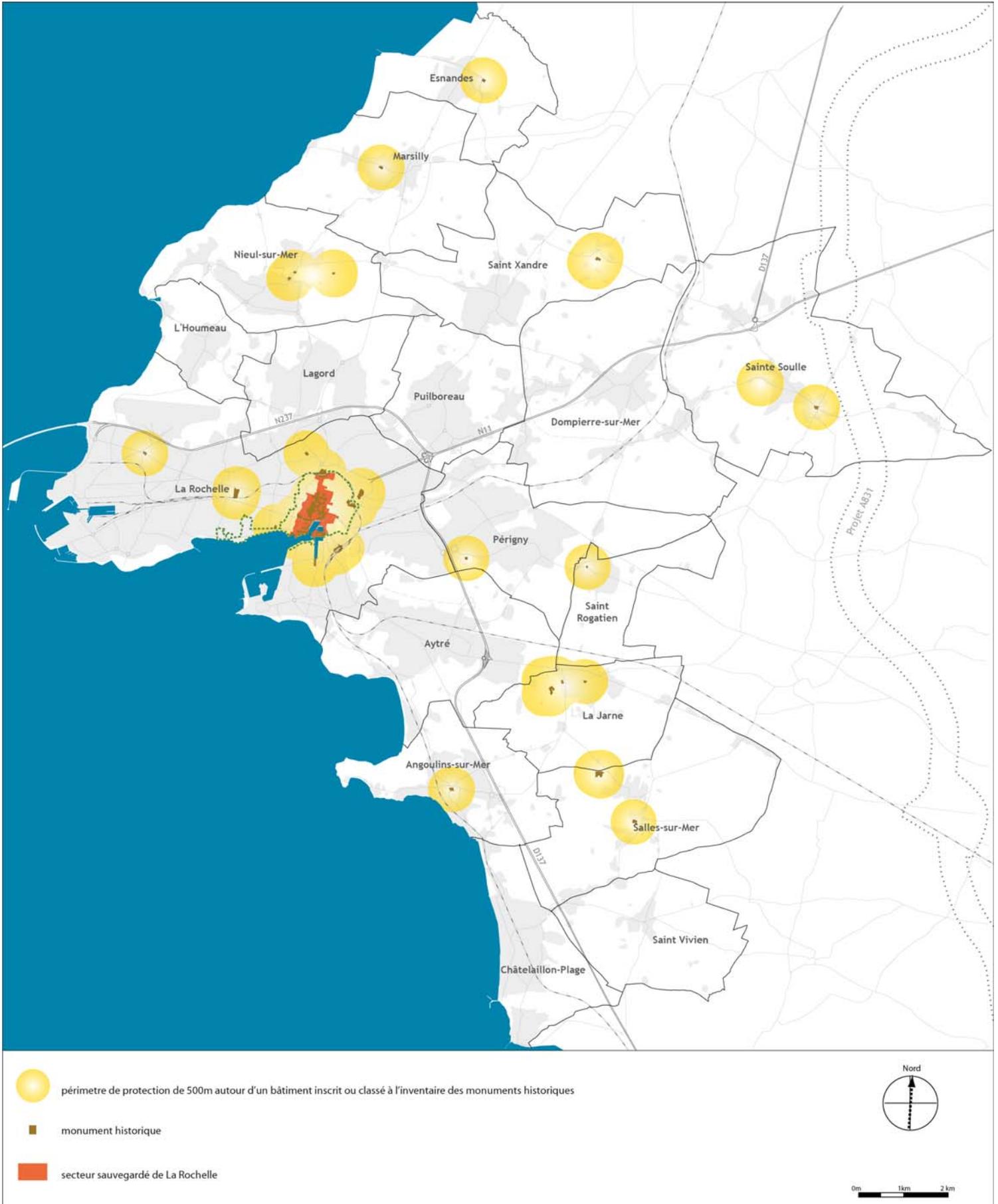
L'inscription : concerne les immeubles ou parties d'immeubles qui, sans justifier une demande de classement immédiat, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation. Ceux-ci peuvent être inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté du Préfet de Région.

• Les sites classés et inscrits:

La protection des sites et « monuments naturels » a été instituée par la loi du 21 avril 1906. Mais elle est plus connue sous l'appellation loi du 2 mai 1930 qui lui a donné sa forme définitive. Cette loi est désormais codifiée aux articles L. 341-1 à 22 du code de l'environnement. Cette législation s'intéresse aux monuments naturels et aux sites « **dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général** ». L'objectif est de conserver les caractéristiques du site, l'esprit des lieux, et de les préserver de toutes atteintes graves.

Les aménagements peuvent être autorisés dans la mesure où ils s'intègrent harmonieusement au site. Les dossiers, instruits par les « Directions Régionales de l'Environnement » (DIREN), sont soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France et présentés devant la Commission Départementale de la nature, des paysages et des sites.

PATRIMOINE BÂTI



SYNTHESE DES ENJEUX DES ESPACES AMENITES ET DES PAYSAGES.

Les aménités sont, notamment, constituées par l'ensemble **des éléments naturels et construits** qui contribuent, de manière non marchande, à l'augmentation de l'agrément de vie des résidents et à l'attraction des gens venus d'ailleurs pour séjourner ou s'installer. À cet égard le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est bien pourvu.

L'enjeu principal pour la préservation des paysages et des aménités concerne la maîtrise du développement spatial urbain et la capacité à préserver les espaces de respiration entre les villages en renforçant le lien entre ville et campagne. Il s'agira également de préserver et mettre valeur le patrimoine bâti et le paysage.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES ESPACES AMENITES ET DES PAYSAGES.

Le paysage du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle se caractérise par plusieurs grands ensembles paysagers.

On note la grande plaine de l'Aunis avec ses paysages de ciels et d'étendue doucement ondulé à perte de vue et ses marais mais aussi les éléments paysagers prégnants dans l'organisation du territoire que constituent les zones humides qui dessinent à la fois des continuités vertes majeures mais aussi des limites entre les bourgs et les quartiers.

Les espaces agricoles et naturels maintiennent de larges respirations entre les secteurs urbanisés de la ville-centre et les parties agglomérées des communes voisines. Ainsi, plutôt que d'être prise dans un « carcan périurbain » continu associant quartiers pavillonnaires et zones d'activités, comme le sont aujourd'hui de nombreuses villes de taille équivalente, le territoire bénéficie de la présence d'une « campagne » encore visible aux portes des villes et villages.

Le littoral, historiquement richesse première de la ville, garde une image toujours grandissante de part la qualité, la diversité et la complexité de son paysage alternant tout au long du linéaire de côte entre des ambiances des plus naturelles aux plus urbaines, des plus balnéaires aux plus économiques (ports).

Le patrimoine bâti urbain et monumental de l'ensemble du territoire, objet d'attraction majeur de la ville-centre alliant un passé prestigieux, une situation exceptionnelle et une trame verte de grande qualité (Vieux port, Parc Charruyer, Fortifications, Portes, Tours, Eglises, Châteaux...). Le reste de l'agglomération s'est développé essentiellement sous forme de lotissements, produisant une uniformité du territoire au risque de gommer la spécificité du tissu des bourgs anciens.

Le paysage du territoire du ScoT est donc marqué par les différentes composantes naturelles (plateaux, vallées, littoral, massifs boisés) mais aussi par le mode d'occupation des sols et l'organisation territoriale (maillage régulier de hameaux au Nord, interpénétration des zones urbaines et rurales autour de La Rochelle...).

Les espaces à enjeux concernent à la fois les espaces littoraux, les espaces périurbains, soumis à une pression urbaine ainsi que les espaces ruraux affectés par les risques de déprise ou de mutation.

Une pression urbaine et périurbaine s'exerce en effet sur l'agriculture et les espaces naturels dont les continuités fonctionnelles et donc paysagères sont menacées. Le paysage a évolué considérablement sous l'impact des lotissements mais 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.

Le développement urbain, l'augmentation de population, la nécessité de développement économique, conduisent nécessairement à exercer cette pression notamment sur les espaces ruraux qui pénètrent La Rochelle et sa première couronne et à considérer les espaces agricoles comme le réservoir de l'étalement urbain.

En l'absence de toute disposition, les espaces agricoles interstitiels qui se développent jusqu'au cœur de La Rochelle ou qui maintiennent les discontinuités urbaines notamment au Nord de l'Agglomération (L'Houmeau, Marsilly, Esandes...) pourraient faire l'objet de pressions urbaines.

1.4 LES RESSOURCES NATURELLES ET LES ENERGIES.

1.4.1 – La ressource en eau.

A/ Les eaux superficielles.

- Le contexte hydrographique

La région Poitou-Charentes se situe à cheval sur deux des six circonscriptions de bassin : Loire-Bretagne au Nord (Vienne, Clain, Gartempe, Thouet, Sèvre niortaise, Sèvre nantaise...) et Adour-Garonne au Sud (Charente, Boutonne, Seudre...).

Le territoire Nord de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est inclus dans le bassin de la Sèvre Niortaise (Esnandes, Saint-Xandre, Marsilly, Sainte-Soulle, Dompierre-sur-Mer)

Le réseau hydrographique est largement développé au Nord et au Sud du territoire sur les secteurs du Marais Poitevin et du Marais de Rochefort. Le canal de Marans constitue un des principaux axes d'écoulement superficiels du territoire. La partie Nord-Est de l'agglomération est notamment incluse dans le bassin versant de la rivière « Le Curé ». Le reste du territoire est parcouru par de nombreux petits cours d'eau circulant dans les zones de marais et se rejetant directement en mer.

- Ressources en eaux superficielles, gestion et usages.

- Les débits :

Dans la région, le régime hydrologique des cours d'eau est influencé par les précipitations, les échanges avec les nappes d'eau souterraine et les prélèvements. Le régime des cours d'eau sur le territoire de l'agglomération est de type pluvial, c'est-à-dire caractérisé par des hautes eaux hivernales et des basses eaux estivales. Ainsi, la plupart des cours d'eau présente des crues de plaine qui se traduisent par une montée des eaux progressive et une submersion prolongée.

Les ressources en eau sont fortement sollicitées en période estivale notamment pour l'irrigation des cultures. Ces prélèvements accentuent la baisse naturelle du niveau de la nappe et augmentent l'assèchement des cours d'eau.

Dans les secteurs de marais, les **variations du débit des cours d'eau** ont une **incidence non négligeable sur les zones humides**. Les fortes variations saisonnières ont tendance à fragiliser les milieux et les écosystèmes.

Dans les zones conchylicoles, des apports soudains d'eau douce en période de crue peuvent générer des dessalures brutales et importantes qui provoquent des mortalités. La gestion des niveaux dans les canaux, et donc des débits, est un enjeu majeur dans le bassin, notamment pour les usages agricoles et conchylicoles.

- La qualité des eaux superficielles :

Depuis septembre 2005, la Communauté d'agglomération de La Rochelle a mis en place un réseau de surveillance de la qualité des eaux constitué de 11 points de contrôle localisés sur la carte ci-après.

Des échantillons d'eau, à fréquence bimestrielle, et de sédiments, à fréquence semestrielle, sont prélevés et analysés par un laboratoire certifié COFRAC.

Pour la qualité des eaux, les paramètres suivis sont :

- organoleptiques (couleur, odeur, turbidité, algues, niveau),
- bactériologiques (E. Coli, entérocoques),
- physico-chimiques (pH, conductivité, O2 dissous, MES, turbidité, DCO, DBO5, COD, NH4+, NTK, NO3-, NO2-, PO43-, P total, transmittance UV, chlorophylle A & phéopigments).

Pour la qualité des sédiments, les paramètres suivis sont :

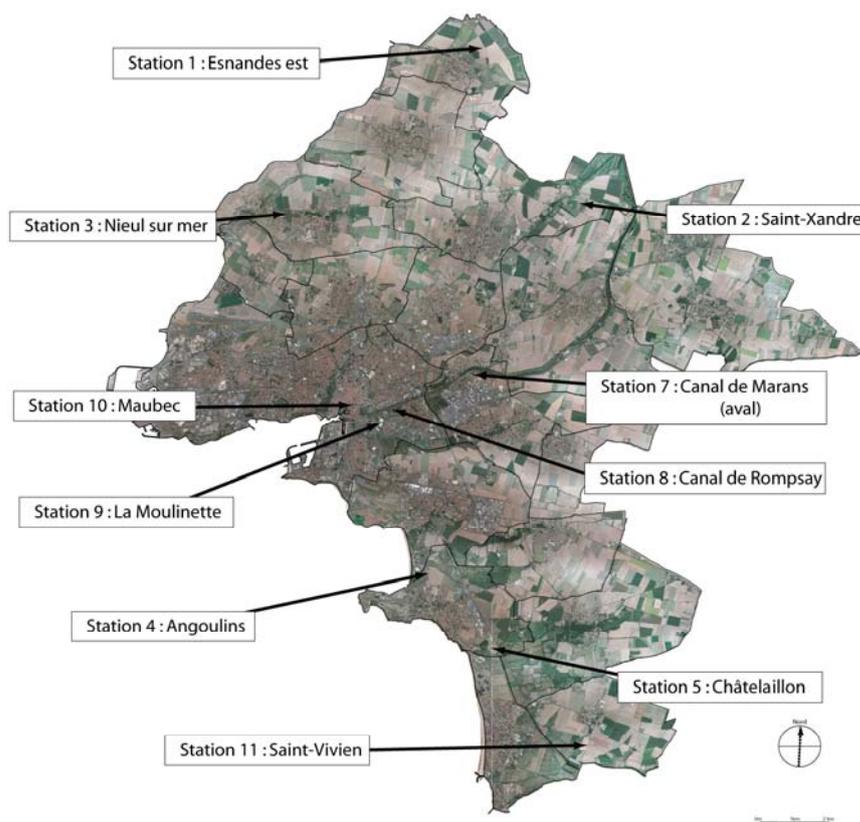
- bactériologiques (E. Coli, entérocoques),
- physico-chimiques (%MS & Humidité, %MO et minérales, COT, - - Hydrocarbures totaux, Métaux lourds : Cd, Cr, Cu, Hg, Pb, Zn)

Le suivi (eaux et sédiments) met en évidence des qualités variables selon les milieux récepteurs :

- les milieux à faible écoulement (eau douce ou eau saumâtre) peuvent être fortement perturbés par des facteurs anthropiques ou climatiques (étiage, orage,...),
- les milieux suffisamment renouvelés apparaissent moins dégradés par des activités anthropiques, néanmoins perceptibles sur les analyses des sédiments.

La poursuite du réseau de surveillance doit amener à moyen terme à mieux percevoir l'impact des activités anthropiques et des conditions climatiques sur les différents milieux récepteurs.

QUALITÉ PHYSICO-CHIMIQUE ANNUELLE DE L'EAU ET DES SÉDIMENTS.



Source : Communauté d'agglomération de La Rochelle

B/ L'assainissement eaux usées et la gestion des eaux pluviales.

Conformément à la réglementation (décrets n° 2006-503 du 2/05/06 et n°2007-1339 du 11/09/07 en application de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau), chaque commune ou groupement de communes doit délimiter après enquête publique un zonage d'assainissement des eaux usées et un zonage d'assainissement des eaux pluviales. La Communauté d'agglomération de La Rochelle a mis en place son zonage d'assainissement sur le territoire communautaire.

- L'assainissement des eaux usées.

La Communauté d'agglomération de La Rochelle possède la compétence en matière d'assainissement des eaux usées. Elle gère aujourd'hui un réseau important de collecte associé à des stations de traitement.

Dans la situation initiale, le traitement des eaux usées est assuré par 9 stations d'épuration et une lagune de finition. La station de Port Neuf d'une capacité de 170 000 équivalents-habitants est la plus récente (2005) et la plus importante de la Communauté d'agglomération de La Rochelle. Les autres stations sont plus anciennes, construites dans les années 1970-1980 et réalisées à une échelle communale. Elles seront progressivement remplacées par les pôles épuratoires prévus au schéma de principe d'assainissement.

Le tableau de l'**annexe 3** présente la synthèse des caractéristiques techniques des différentes stations d'épuration du territoire de l'agglomération.

La Communauté d'agglomération de La Rochelle a repris il y a quelques années la compétence relative à l'assainissement des eaux usées du territoire. Le diagnostic de la situation montrait alors un héritage de plusieurs petites stations d'épuration construites à une échelle communale et présentant des dysfonctionnements préjudiciables à terme pour le milieu naturel. Il en était de même pour les réseaux de collecte et de transfert vers les stations, conçus à l'échelle communale et dont l'état se dégrade nécessitant une réhabilitation ou la construction d'un réseau neuf.

Face à ce constat, la Communauté d'agglomération de La Rochelle s'est alors engagée dans une démarche de rationalisation et de regroupement des équipements. Elle a souhaité élaborer un document de référence pour l'assainissement des zones non encore desservies par les réseaux d'eaux usées et a donc lancé une étude de zonage d'assainissement sur le territoire des 18 communes afin de déterminer les zones relevant de l'assainissement collectif.

Le but de l'étude était de définir, pour toutes les zones urbanisées et urbanisables non desservies par un réseau d'eaux usées, un mode de collecte et de traitement des eaux usées adapté à la structure de l'habitat, la nature du sol et l'objectif de qualité du milieu naturel, en tenant compte des contraintes techniques et économiques.

Le zonage d'assainissement intègre les réflexions préalables de la Communauté d'agglomération de La Rochelle l'ayant conduit à élaborer un schéma de principe des pôles épuratoires sur le territoire en fonction des stations d'épuration existantes, des besoins de rationalisation et des enjeux environnementaux.

L'objectif est donc de disposer de 4 pôles épuratoires de grande qualité, performants en matière de traitement de l'eau et bien intégrés dans le paysage.

Ces pôles épuratoires sont respectivement :

- Pôle Nord, situé sur la commune de Marsilly qui traitera les eaux usées de Marsilly et Esnandes sans rejet en mer.
- Pôle Ouest, situé sur la commune de La Rochelle (Port Neuf) qui traitera les eaux usées de La Rochelle, l'Houmeau, Nieul-sur-Mer, Lagord, Puilboreau, Périgny, Saint-Rogatien, La Jarne et Aytré. Les eaux sont rejetées après épuration dans la baie.
- Pôle Est, situé sur la commune de Sainte-Soulle qui traitera les eaux usées de Sainte-Soulle, Dompierre-sur-Mer et Saint-Xandre. La Communauté d'agglomération de La Rochelle a acquis les terrains voisins afin de restituer l'eau épurée à la nappe phréatique par infiltration.
- Pôle Sud, situé sur la commune de Châtelailon-Plage qui traitera les eaux usées de Châtelailon-Plage, Angoulins-sur-Mer, Salles-sur-Mer et Saint-Vivien. Les eaux épurées ne seront pas rejetées en mer mais réalimenteront le marais voisin.

L'intérêt de ce regroupement répond à 4 objectifs :

- Supprimer les rejets de station d'épuration dans des zones extrêmement sensibles (zones conchylicoles).
- Donner des opportunités de réutilisation des eaux épurées (irrigation) ;
- Définir les sites de traitement à partir des bassins versants cohérents ;
- Créer des unités de capacité moyenne qui optimisent le rapport coût d'exploitation et investissement sur les performances et la fiabilité.

La réalisation de cet objectif de regroupement en 4 pôles épuratoires conduira à la construction progressive de réseaux de transfert permettant l'amenée des effluents aux différents pôles.

Les études de zonage ont par ailleurs conduit à retenir un assainissement autonome dans le cas d'un habitat isolé et/ou dispersé et dans des conditions d'aptitude des sols à l'infiltration et à l'épuration. Dans les fonds de vallées humides et dans les zones de marais, les sols ne sont pas propices à l'assainissement autonome.

- Etat d'avancement de la procédure relative au Schéma Directeur.

Le zonage d'assainissement a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 17 septembre 2007 au 19 Octobre 2007. A la suite de l'enquête publique, un avis favorable a été émis par le Commissaire-Enquêteur et par délibération du 14 décembre 2007, le Conseil Communautaire a adopté le zonage d'assainissement sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

- Contrôle de la qualité des effluents. Elimination des boues de stations.

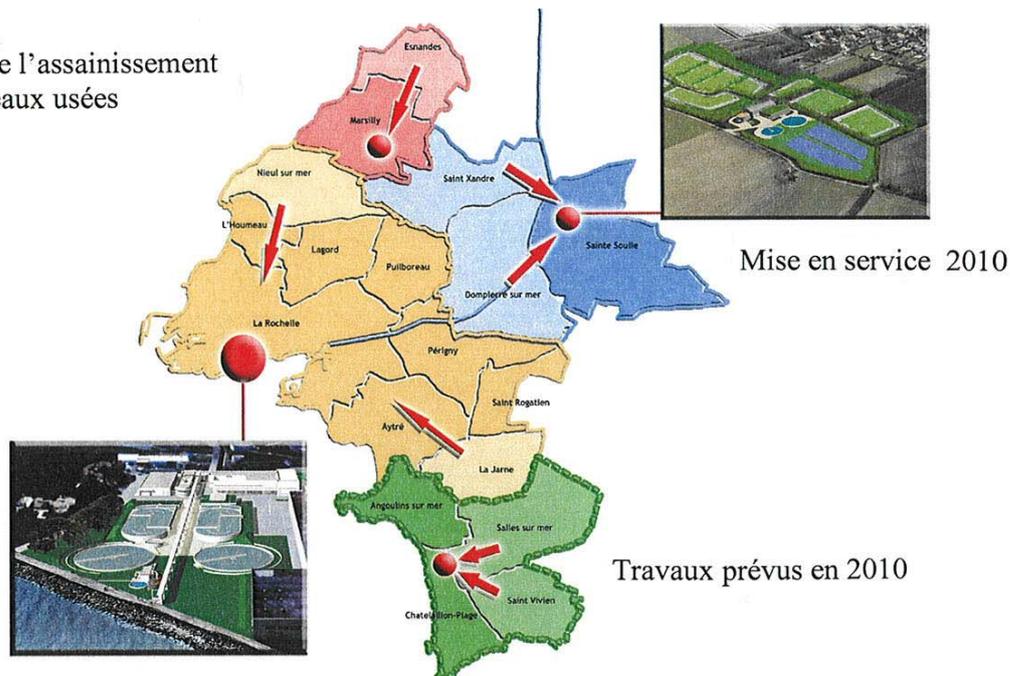
Les rejets admis dans les réseaux font l'objet de contrôles stricts et les usagers non domestiques ne sont autorisés qu'à travers des arrêtés d'autorisation de déversement.

Cette organisation mise en place depuis les années 1990 et récompensée par l'attribution d'un trophée de l'Agence de l'Eau en 2001 permet de produire lors de l'épuration des eaux, une boue dont les teneurs en éléments métalliques ou en éléments traces (pesticides) sont extrêmement faibles.

De ce fait, l'ensemble des boues produites sur les stations d'épuration de la Communauté d'agglomération de La Rochelle sont après compostage valorisées sur les terres agricoles de l'Aunis au travers d'un plan d'épandage approuvé le 17 août 2004. Une trentaine d'agriculteurs avec lesquels des conventions sont passées procèdent à l'épandage des boues sur leur terre. Un suivi agronomique est assuré.

Les sables récupérés dans les stations sont quant à eux lavés et réutilisés pour les tranchées dans le cadre des travaux d'assainissement (pose des canalisations). Notons que les sites de traitement des boues d'épuration par compostage sont actuellement éloignés de la Communauté d'agglomération, (site de Vouhé et de Fontenet), ce qui génère un transport important des boues et un coût conséquent.

Schéma de l'assainissement des eaux usées



Source : Communauté d'agglomération de La Rochelle

- La gestion des eaux pluviales :

La Communauté d'agglomération de La Rochelle détient comme compétence l'assainissement pluvial primaire sur l'ensemble des 18 communes qui la composent.

Ceci signifie que son secteur d'intervention correspond aux grands bassins versants hydrographiques du territoire. Elle gère donc les eaux pluviales en dehors des zones urbanisées des communes qui la composent, la gestion du pluvial des eaux de voiries communales restant notamment de la compétence des communes.

Du point de vue de la collecte des eaux pluviales, 3 principaux secteurs hydrauliques se distinguent sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle..

Dès la mise en place de la compétence « eaux pluviales primaires » une réflexion globale de maîtrise et de gestion des eaux pluviales a été engagée aboutissant à l'élaboration d'un schéma directeur des eaux pluviales primaires.

Les objectifs du schéma directeur sont de :

- dresser un état des lieux de fonctionnement de la structure actuelle de collecte des eaux pluviales ;
- quantifier les débits admissibles sur les collecteurs structurant desservant les zones urbanisées
- quantifier les débits de ruissellement générés par les bassins versants urbanisés d'une part, par les bassins versants naturels situés en amont des zones bâties d'autre part,

Ces principes font l'objet d'une pédagogie permanente et doivent aboutir à une politique partagée avec les communes. Ils prônent un rejet minimum dans les réseaux et une rétention et gestion des eaux à la source par l'intermédiaire notamment de techniques d'assainissement dites « alternatives » au tout tuyau. Les débits doivent donc être maîtrisés à la source pour un rejet maximum admissible de 3l/s/ha. Ces contraintes conduisent alors nécessairement à des prescriptions techniques et à la réalisation d'ouvrages de maîtrise des eaux pluviales dans le cadre des opérations d'aménagement (cahier de prescriptions techniques).

Au-delà du simple aspect quantitatif, il s'agit aussi de s'orienter vers la maîtrise de la qualité des eaux pluviales, enjeu de plus en plus important, et concomitant à un assainissement en eaux usées performant pour éviter de voir se déverser vers les eaux de baignade des eaux chargées.

L'objectif est donc d'éviter dans la mesure du possible l'évacuation des eaux pluviales dans les eaux littorales l'été, ce qui a conduit la Communauté d'agglomération de La Rochelle à réfléchir à des solutions de lagunes avec déversement des trop-plein dans les marais évitant les rejets directs en mer. Ces actions sont nécessairement réfléchies et partagées avec les Syndicats de Marais existants et les communes pour assurer une amélioration de la qualité des eaux de baignade.

Les principes de gestion des eaux pluviales retenus par la Communauté d'agglomération sont ceux observés par les services de la Police de l'Eau, dans le cadre de l'instruction des demandes d'aménagements soumis à la « Loi sur l'eau » à savoir :

- de retenir au maximum les eaux sur les bassins versants (infiltration hormis en cas de sensibilité importante des ressources souterraines utilisées pour l'alimentation en eau potable),
- de proposer des dispositifs adaptés aux contraintes du site (captages, zones humides ...) et au type d'aménagement (ZAC, lotissement)
- de dimensionner des ouvrages avec des débits de fuite faibles (3 l/s/ha),
- d'équiper les ouvrages de dispositifs de piégeage des pollutions accidentelles,
- de privilégier l'intégration paysagère des équipements.

C/ Les eaux souterraines.

- Le contexte hydrogéologique.

La région Poitou-Charentes correspond sur le plan géologique à la zone de transition entre le Bassin Parisien au nord-est et le Bassin Aquitain au sud-ouest. Le passage d'un bassin à l'autre se fait par l'intermédiaire du seuil du Poitou qui relie le Massif Central à l'extrémité méridionale du Massif Armoricaïn.

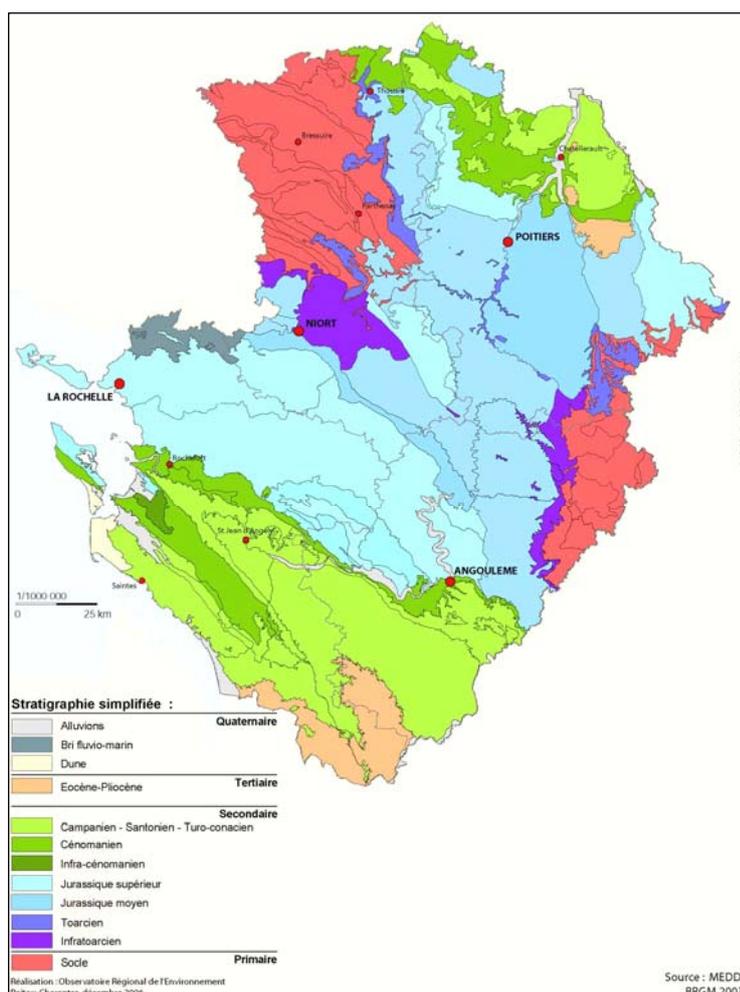
Sur le plan hydrogéologique, une telle disposition structurale définit de vastes surfaces d'affleurement pour les formations perméables essentiellement carbonatées, du Jurassique moyen, Jurassique supérieur et Crétacé. Il existe aussi de puissantes nappes libres, dont la qualité des eaux est fortement vulnérable aux activités humaines exercées à la surface du sol.

Sept ensembles aquifères principaux sont identifiés en Poitou-Charentes

- les massifs dunaires littoraux situés en Charente-Maritime,
- les dépôts détritiques du Tertiaire du sud de la Charente-Maritime,
- les calcaires du Senonien-Turonien du sud de la région,
- les sables et calcaires du Cénomanien au nord et au sud de la région,
- les calcaires du Jurassique supérieur,
- les calcaires du Jurassique moyen ou Dogger,
- les calcaires du Jurassique inférieur ou Lias.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est plus spécifiquement concerné par l'aquifère des calcaires du Jurassique supérieur.

LES GRANDS SYSTÈMES AQUIFÈRES DE POITOU-CHARENTES:



- Ressources, gestion et usages.

- Les ressources :

La Communauté d'agglomération dispose d'un ensemble de production d'eau potable à Coulonge sur Charente situé près de Saint-Savinien, d'une capacité maximale théorique de 30 000 m³ par jour. Cet ensemble de production se compose d'une usine de production de 24 000 m³ ainsi que de 4 forages implantés dans le Cénomanien d'une capacité initiale de production de 6 000 m³ et qui n'atteint plus aujourd'hui qu'une production de 4 000 m³/j, l'aquifère étant captif et déprimé par d'autres prélèvements, la ressource fragilisée s'amenuise.

Les autres sources d'alimentation en eau potable sur le territoire de l'agglomération sont des captages situés sur le territoire de l'agglomération et en dehors de celui-ci :

- Deux barrages en Vendée (Mervent et Angle Guignard),
- Deux captages localisés à Périgny (Varaize) et à Salles-sur-Mer (La Ragotterie),

Les principales caractéristiques de ces captages sont présentées ci-après :

COMMUNE	NOM DU CAPTAGE	DÉBIT MOYEN (M ³ /H)	DUP
Périgny	Varaize-Périgny	3000	Oui
Salles-sur-Mer	La Ragotterie	800	En cours

(Source Communauté d'agglomération de La Rochelle)

- Qualité et protection des eaux souterraines et de la ressource :

La pollution des nappes par les nitrates et les produits phytosanitaires, d'origine agricole ou non, entraîne une situation préoccupante. Les ressources en eaux souterraines de la région Poitou-Charentes sont le plus souvent à faible profondeur, ce qui les rend particulièrement vulnérables aux pollutions. Elles se dégradent de manière continue et régulière depuis les années 1970 pour ces deux paramètres.

La pollution des nappes s'effectue principalement :

- par infiltration des eaux contaminées par des intrants agricoles (nitrate et produits phytosanitaires) ;
- par la présence d'installations polluantes mal isolées.

Au niveau régional, la teneur en nitrate des eaux brutes souterraines croît, sur certains secteurs, en moyenne de 1 à 2 mg/l/an depuis vingt-cinq ans. Les teneurs les plus importantes sont observées dans les aquifères du Jurassique moyen (Dogger) et du Jurassique supérieur (ces aquifères sont utilisées à la fois pour l'irrigation et l'alimentation en eau potable).

Les eaux naturelles ne contiennent généralement pas plus de 10 mg/l de nitrate et toute concentration supérieure à ce seuil est le signe d'une influence anthropique.. Les valeurs sont toutefois faibles dans les nappes captives.

Afin d'assurer la protection de la ressource en eau potable, des périmètres de protection des captages ont été définis et déclarés d'utilité publique par voie réglementaire. Les périmètres arrêtés concernent les captages suivants :

- pour les captages situés sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, les communes concernées sont : Périgny (Varaize) et Salles-sur-Mer (La Ragotterie) ;
- pour les captages situés hors du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle mais dont les limites empiètent sur le territoire de la Communauté d'agglomération, les communes sont : Anais (Bois Boulard), Clavette (Les Mortiers) et Vérines (Fraise).

Les recommandations des hydrogéologues experts et les règlements des Déclarations d'Utilité Publique approuvés précisent les interdictions et les prescriptions à prendre en compte à l'intérieur des périmètres de protection. Les principes de protections sont globalement équivalents d'un captage à l'autre.

A titre d'exemple, les interdictions suivantes peuvent être données :

- stockage de produits dangereux ;
- utilisation d'engrais et de pesticides ;
- épandages de boues ;
- implantation d'élevages industriels ;
- puits et forages destinés à l'irrigation ;
- excavations...

En outre, la loi sur l'eau stipule que « les installations, ouvrages travaux ou activités soumis à déclaration (...) relèvent du régime de l'autorisation à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée des points de prélèvement d'eau destinée à l'alimentation des collectivités humaines ».

- Exploitation et distribution de l'eau potable.

Le territoire de la Communauté d'agglomération dispose de deux forages pour l'alimentation en eau potable, le forage de Varaize sur la commune de Périgny et le forage de La Ragotterie à Salles-sur-Mer. Ces forages captent la nappe phréatique qui présente une grande vulnérabilité à la pollution notamment lors de crues.

Les eaux ne présentent pas de qualité exceptionnelle et dépassent notamment la norme en ce qui concerne les nitrates (80 mg/l), mais peuvent être distribuées dans la mesure où elles sont mélangées à d'autres ressources.

L'intérêt réside ici dans l'existence de bons débits qui viennent compléter la ressource disponible du forage de Fraize pour l'alimentation de La Rochelle. Compte tenu de la forte vulnérabilité, d'enjeux liés à la création d'infrastructures routières, et de la difficulté de préserver la ressource vulnérable, il se pose ici la question de la pérennité de ces forages.

Dans le département de Charente-Maritime, la gestion de l'alimentation en eau potable est en grande partie assurée par le Syndicat des Eaux de la Charente-Maritime. Toutes les communes de la Communauté d'agglomération de La Rochelle y adhèrent.

Sur le territoire de l'agglomération, l'exploitation et la gestion du réseau (surveillance, fuites, raccordement ...) sont concédées sous forme de contrat de gérance à :

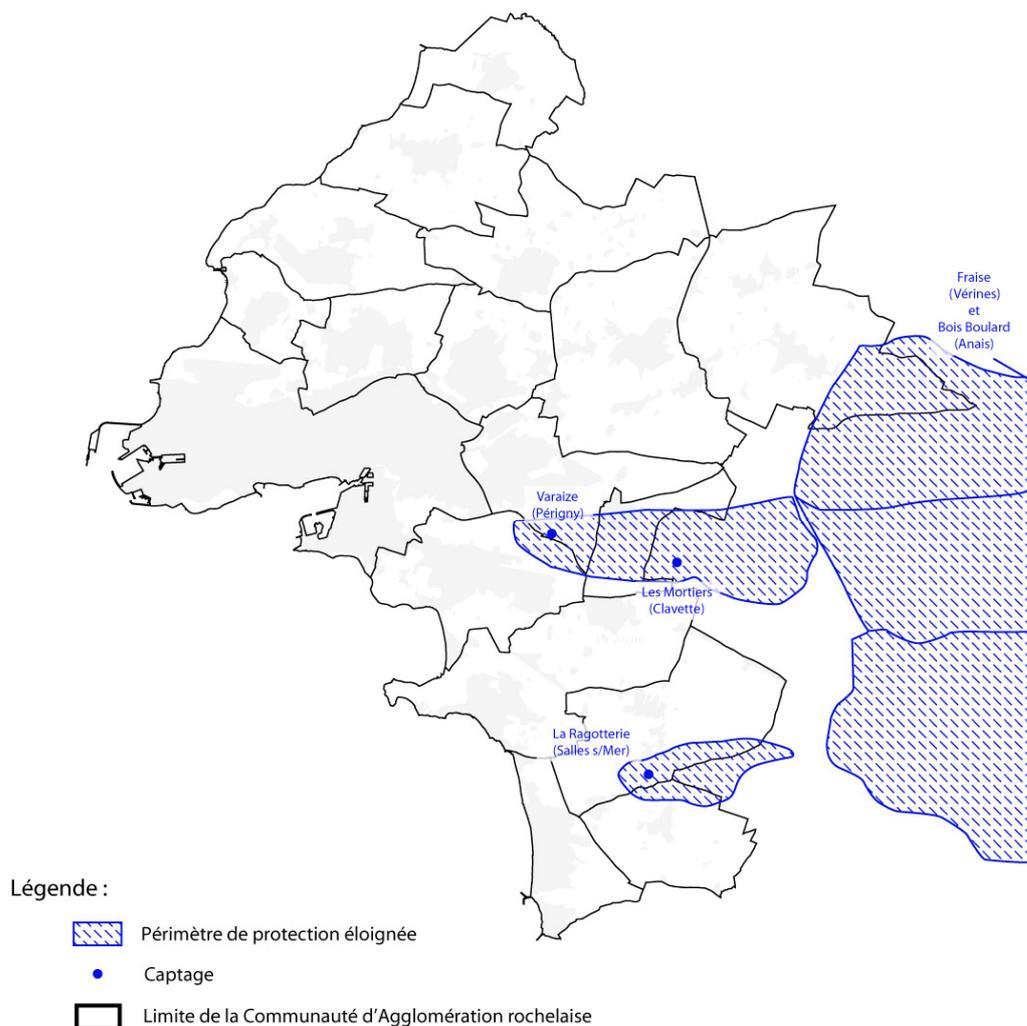
- la Société d'Aménagement Urbain et Rural (SAUR) pour les communes de Dompierre-sur-Mer, Esnandes, L'Houmeau, Lagord, Châtelailon-Plage, Marsilly, Nieul-sur-Mer, Périgny, Puilboreau, Saint-Rogatien, Saint-Xandre et Sainte-Soulle.
- la Régie d'Exploitation des Services d'Eau (RESE Aunis) pour les communes de La Jarne, Saint-Vivien, Salles-sur-Mer et Angoulins-sur-Mer.
- La ville de La Rochelle (service de l'eau de la ville) pour la commune de La Rochelle.

En 1995, la Charente-Maritime a élaboré son propre Schéma Départemental pour l’Alimentation en Eau Potable (SDAEP). Sa révision s’est s’achevée fin 2005. Les nouvelles problématiques apparues entre 1995 et l’actualisation, sont celles des produits phytosanitaires, de l’incertitude sur l’avenir de grandes productions, de l’augmentation de besoins à satisfaire pour l’alimentation en eau potable et pour les besoins de l’agriculture de proximité.... d’où la nécessaire conciliation de :

- délivrer une eau de qualité aux consommateurs,
- d’assurer la protection des ressources exploitées pour l’eau potable visant à réduire une dégradation de la qualité ou une concurrence de prélèvements avec d’autres usages,
- d’assurer la sécurité quantitative d’approvisionnement de la population, notamment en période de pointe estivale,

L’objectif est d’assurer à la population tant locale que touristique, une eau en quantité et en qualité suffisantes pour subvenir à leurs besoins. Cet objectif doit par ailleurs tenir compte des ressources en eau disponibles, de l’irrigation, et de la réalimentation des marais en période d’été.

LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ D’AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE



Source : Communauté d’agglomération de La Rochelle

D/ Les eaux littorales.

- Ressources, gestion, entretien et usages

La qualité et la gestion des eaux littorales sont importantes pour les fonctions suivantes :

- écologiques (vasières, prairies humides...),
- agricoles (mytiliculture, ostréiculture, ...),
- touristiques (zones de baignade).

La qualité des eaux littorales dépend en général de la qualité des apports d'eaux continentales. Les sources de contaminations des eaux marines sont variées. Les pollutions sont, la plupart du temps, liées aux différents rejets d'eaux usées et d'eaux pluviales provenant du continent mais également aux pollutions liées à l'activité portuaire sur le secteur de La Rochelle.

- Qualité et sensibilité des eaux littorales :

Surveillance microbiologique :

Réseau de la Communauté d'agglomération de La Rochelle :

Le réseau de la Communauté d'agglomération a prouvé un très vif intérêt pour la surveillance de la baie de La Rochelle où il n'existe aucune station de mesure IFREMER (réseau REMI), ainsi qu'un intérêt en tant que complément géographique de surveillance du secteur d'Esnandes à l'Houmeau et d'Aytré à Angoulins-sur-Mer.

Résultats 2008-2009:

L'ensemble des stations de mesure présente une bonne à très bonne qualité bactériologique, sauf pour quelques événements isolés non expliqués.

Le paramètre Entérocoques n'est plus suivi par la DDASS ni par l'IFREMER (réseau REMI).

Evolution temporelle :

La situation était dégradée en 2003, s'est améliorée en 2005 mais la qualité reste variable. En effet, il n'y a pas de problème de qualité microbiologique d'origine fécale. Cependant, quelques épisodes, de dégradation, généralement modérée, surviennent épisodiquement de manière apparemment aléatoire dans l'espace et dans le temps.

Surveillance des éléments métalliques :

Réseau de la Communauté d'agglomération de La Rochelle :

Géographiquement, l'intérêt du réseau expérimental mis en œuvre par la Communauté d'agglomération est de suivre la contamination métallique au sein d'un espace non surveillé par d'autres réseaux, uniquement « encadré » par les stations du réseau RNO – matière vivante de l'IFREMER.

Le réseau de suivi de la Communauté d'agglomération est particulièrement intéressant pour le suivi du Cuivre, du Chrome, du Nickel et de l'Etain.

Ce réseau est également intéressant pour les autres contaminants suivis, du fait de la finesse spatiale et temporelle des analyses, permettant de distinguer des gradients spatiaux, même modestes ou évolutifs, et

d'identifier les périodes préférentielles de concentration maximales (le plus souvent en hiver, et notamment en mars).

Résultats 2008-2009 :

Les paramètres Cuivre, Chrome et Nickel (de façon plus épisodique) présentent de mauvais résultats par rapport à la médiane nationale ; les paramètres Cadmium, Chrome et Cuivre, des résultats de qualité médiocre.

Les concentrations sont plus fortes en hiver et notamment en mars. Les stations les plus au Sud sont les plus touchées.

On pourrait étudier le lien éventuel avec la pluviométrie, la courantologie ou les coefficients de marée.

Evolution temporelle :

On remarque une tendance à la dégradation des qualités de milieu depuis 2003 et 2007. Le gradient spatial détermine souvent de fortes valeurs dans le secteur Sud de la zone de suivi, soit la zone de Châtelailon-Plage. Les maximaux saisonniers des concentrations sont en période hivernale, notamment au mois de mars.

- Qualité des eaux de baignade :

Les eaux de baignade font l'objet d'un suivi sur 12 sites répartis sur les communes d'Angoulins-sur-Mer, d'Aytré, de Châtelailon-Plage, de l'Houmeau et de La Rochelle.

Les données relatives au suivi sanitaire des eaux de baignade sont fournies par la DDASS de Charente Maritime. Les données du tableau ci-après permettent d'apprécier la qualité des eaux de baignade entre 2006 et 2009 le long de la côte.

En 2009, la **qualité des eaux de baignade** du secteur de La Rochelle est **globalement moyenne à bonne** avec une amélioration de la qualité de l'eau perceptible sur certains points et une dégradation sur Aytré (retour situation 2007)

Saison 2009		classement établi par DDASS selon la directive 76/160/CEE				classement établi par DDASS selon la directive 2006/7/CE
		2006	2007	2008	2009	2009
Communes	Point de surveillance					
L'Houmeau	La Plage	B	A	B	A	Excellente
La Rochelle	Chef de Baie	A	A	A	A	Excellente
La Rochelle	La Concurrence	C	B	B	A	Insuffisante
La Rochelle	Les Minimés	B	B	A	A	Suffisante
Aytré	Le Platin Nord	B	C	B	C	Insuffisante
Aytré	Le Platin Sud	B	B	B	B	Insuffisante
Angoulins	La Platerre	A	B	A	A	Excellente
Angoulins	Plage du Loiron	A	A	B	A	Suffisante
Chatelailon	Plage Nord	B	B	B	A	Suffisante
Chatelailon	Plage du Casino	B	B	A	A	Suffisante
Chatelailon	Plage Sud	B	B	B	A	Suffisante
Chatelailon	Les Boucholeurs	B	A	A	B	Bonne

Rappelons par ailleurs qu'en ce qui concerne les eaux de baignade, les normes ont récemment évolué avec le décret du 18 septembre 2008. Les nouvelles normes de classement pour les eaux côtières et les eaux de transition sont présentées ci-dessous :

	A	B	C	D	E
	Paramètre	Excellente qualité	Bonne qualité	Qualité suffisante	Méthode de référence pour l'analyse
1	Entérocoques intestinaux (UFC/100 ml)	100 (*)	200 (*)	185 (**)	ISO 7899-1 ou ISO 7899-2
2	Escheria coli (UFC/100 ml)	250 (*)	500 (*)	500 (**)	ISO 9308-3 ou ISO 9308-1
(*) Evaluation au 95 ^e percentile. Voir l'annexe II					
(**) Evaluation au 90 ^e percentile. Voir l'annexe II					

Nouvelles normes de classement pour les eaux côtières et les eaux de transition

D/ Les plans de gestion de la ressource en eau.

Les dispositions de l'article L.212-1 du Code de l'Environnement précisent que les SCoT doivent prendre en compte les SDAGE et les SAGE.

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

Institué par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, le SDAGE définit les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de l'eau dans les grands bassins hydrographiques (Loire-Bretagne et Adour-Garonne). Il a pour objectif de concilier l'exercice des différents usages de l'Eau avec la protection des milieux aquatiques.

Le SDAGE est élaboré par le comité de bassin et approuvé par arrêté du Préfet. Il doit être pris en compte par les collectivités et s'impose à leurs décisions dans le domaine de l'eau.

Le SDAGE Loire Bretagne s'applique sur le territoire de la Communauté d'agglomération, il a été adopté le 15 octobre 2009 et arrêté le 18 Novembre 2009. Il intègre les objectifs suivants :

- Repenser les aménagements de cours d'eau
- Réduire la pollution par les nitrates
- Réduire la pollution organique
- Maîtriser la pollution par les pesticides
- Maîtriser les pollutions dues aux substances dangereuses
- Protéger la Santé en protégeant l'Environnement
- Maîtriser les prélèvements d'eau
- Préserver les zones humides et la biodiversité
- Rouvrir les rivières aux poissons migrateurs
- Préserver le littoral
- Préserver les têtes de bassin versant
- Réduire le risque d'inondation par les cours d'eau
- Renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques
- Mettre en place des outils réglementaires et financiers.
- Informer, sensibiliser, favoriser les échanges

EMPRISE DU SDAGE LOIRE-BRETAGNE.



Si le territoire dépend, d'un point de vue administratif, de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne, d'un point de vue hydrographique, le Sud du territoire (Châtelailon- Plage) se trouve dans le bassin Adour-Garonne.

Le SDAGE Adour-Garonne est en vigueur depuis le 16 septembre 1996 et est actuellement en cours de révision. Le projet SDAGE 2010-2015 a été arrêté le 3 décembre 2007. Parmi les priorités fortes de ce SDAGE figurent les points suivants :

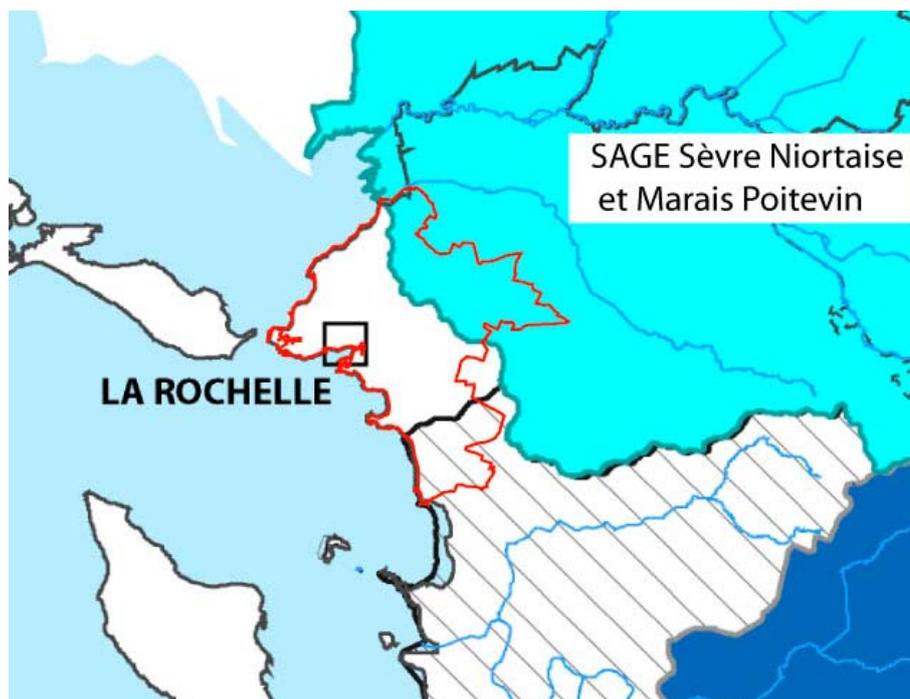
- Mettre en œuvre des plans de gestion des cours d'eau qui devront préserver les équilibres écologiques et l'ensemble des fonctions naturelles ;
- Stopper la dégradation des zones humides et intégrer leur préservation dans les politiques publiques notamment en s'appuyant sur les dispositions en faveur des territoires ruraux ;
- Restaurer et préserver les habitats naturels menacés et inféodés aux milieux aquatiques et aux zones humides : ... éviter tout aménagement hydraulique nouveau, assurer la continuité écologique, préserver l'intégrité et la qualité des milieux. ;
- Préserver et restaurer les espèces inféodées aux milieux aquatiques et aux zones humides.
- Mieux prendre en compte la sensibilité des milieux aquatiques dans la gestion hydraulique du bassin et la définition des débits objectifs d'étiage ;
- Gérer durablement les eaux souterraines ;
- Prévenir les inondations en réduisant la vulnérabilité et en respectant les milieux aquatiques : maîtriser l'aménagement et l'occupation du sol par l'application de la réglementation sur la gestion de la constructibilité et des remblais.

- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

Le territoire de la Communauté d'agglomération est actuellement concerné par un SAGE : Le SAGE Sèvre Niortaise et Marais Poitevin. Il s'applique notamment sur les communes d'Esnandes, de Marsilly, Saint-Xandre, Dompierre-sur-Mer et Sainte-Soulle.

C'est un outil permet la mise en œuvre d'une organisation collective entre les acteurs de l'eau sur le territoire concerné et la pérennisation à terme d'actions coordonnées dans le domaine de l'eau.

SAGE SÈVRE NIORTAISE, MARAIS POITEVIN



Globalement, le diagnostic du SAGE permet de faire ressortir les enjeux majeurs suivants définis sur ce secteur pour 2015:

- Gestion quantitative de la ressource en eau en période d'étiage ;
- Gestion qualitative – qualité des eaux superficielles et souterraines;
- Alimentation de la population en eau potable ;
- Maintien de l'activité conchylicole ;
- Prévention et gestion des risques naturels.
- Préservation des milieux naturels ;
- Préservation de la ressource piscicole ;
- Satisfaction des usages touristiques et de loisirs.

- La Directive Cadre sur l'Eau.

Publiée au journal des communautés européennes le 22 décembre 2000, la directive cadre sur l'eau (DCE) définit un cadre pour la gestion et la préservation des eaux par grand bassin hydrographique. Avec ce texte, l'Union Européenne se dote non seulement d'un cadre de référence mais aussi d'une nouvelle ambition en fixant des objectifs de qualité pour les eaux superficielles (eaux douces, eaux côtières) et pour les eaux souterraines.

La Directive Cadre Européenne comporte plusieurs exigences :

- assurer le bon état écologique de toutes les eaux superficielles et souterraines de l'Union européenne en 2015,
- stopper la détérioration des eaux et même pour les eaux souterraines d'inverser la tendance à la dégradation là où c'est nécessaire,
- réduire les rejets toxiques,
- respecter les normes et objectifs dans les zones où il existe déjà une réglementation nationale ou européenne.

En France, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux est le principal outil de la mise en œuvre de la politique communautaire dans le domaine de l'eau. Il doit intégrer les objectifs environnementaux nouveaux introduits par la Directive Cadre sur l'Eau.

1.4.2 – Les ressources du sol et du sous-sol.

La région Poitou-Charentes est située aux limites de deux massifs primaires, le massif armoricain au Nord-Ouest et le massif central au Sud-Est, et de deux bassins sédimentaires, le bassin parisien au Nord-Est et le bassin aquitain au Sud-Ouest. Ceci explique que la région Poitou-Charentes peut produire toutes les sortes de matériaux (roches dures, sables,...)

La région Poitou-Charentes possède des ressources naturelles qui ont fait et font encore l'objet d'une exploitation industrielle. Son sous-sol offre différents éléments, comme le minerai de fer extrait pour la fabrication de fonte et de fer, la houille utilisée comme combustible, la terre (argile) transformée dans les usines de céramique... Constitué en majorité de calcaire, il a suscité l'installation d'usines de chaux et de ciment ; en outre, certaines carrières exploitent une pierre calcaire de renommée internationale.

Trois exploitations de sables marins au large des Iles de Ré et d'Oléron sont opérationnelles. Il s'agit des concessions de "Chassiron B", "Chassiron C" et "Chassiron D".

Une quatrième concession a été accordée sous le nom de "Chassiron E" par décret du 24 juillet 2006. La réunion de concertation relative à la demande d'autorisation d'ouverture de travaux s'est déroulée le 12 décembre 2008 à La Rochelle.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle n'est quant à lui pas concerné par l'exploitation de carrières.

1.4.3 – Les ressources énergétiques, le développement des énergies renouvelables.

A l'échelle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, plusieurs actions sont menées pour conduire à une utilisation accrue des énergies renouvelables.

L'agglomération rochelaise bénéficie d'un potentiel d'énergie renouvelable intéressant, compte tenu de sa position géographique, que ce soit du point de vue de l'énergie solaire ou marine, mais dont l'exploitation doit être menée de façon rationnelle et coordonnée et en préservant les sites les plus sensibles à haute valeur écologique et paysagère.

A/ L'énergie éolienne.

Pour la région Poitou-Charentes, la filière éolienne doit contribuer au développement des énergies renouvelables avec l'installation de 330 MW permettant de fournir 30 % de la consommation des ménages de la région et 10 % de la consommation électrique régionale.

La cartographie du gisement éolien de la région Poitou-Charentes a mis en évidence un potentiel de production de 60 MW en Charente-Maritime.

Cette énergie est en pleine croissance, et apparaît comme un mode de production fiable. Mais elle est peu utilisée en Poitou-Charentes, sauf de manière expérimentale à Saint-Maixent,

Les parcs éoliens en service ou en construction :

Les parcs de Saintt-Crépin (puissance de 9 MW avec 6 éoliennes), de Bernay Saint-Martin (12 MW avec 8 éoliennes), en Charente-Maritime, et du Rochereau (6,8 MW avec 4 éoliennes) en Vienne, sont en fonctionnement.

Un parc est en construction au Péré d'Aunis (8 MW), en Charente-Maritime et 10 autres parcs ont été autorisés à la construction, d'une puissance totale d'environ 110 MW :

Charente

Xambes 12 MW
Aussac Vadalle 12 MW
Salles de Villefagnan 12 MW

Deux-Sèvres

Mauléon 8 MW
Saint-Germain de Longuechaume 10 MW
Trayes 10 MW
Luzeray – Paysay le Tort 12 MW
Les Alleuds - Gournay 12 MW
Saint-Georges de Noigné 9,35 MW

Charente-Maritime

La Bénate 12 MW

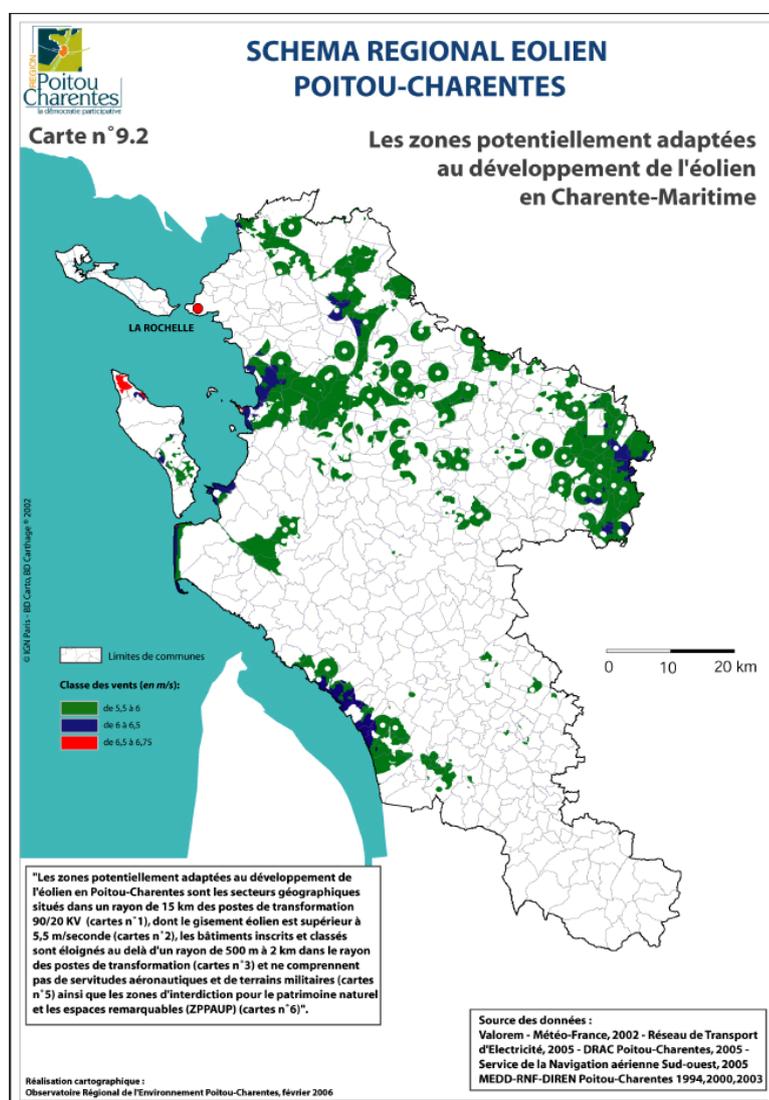
Le Schéma Régional Eolien.

En s'engageant dès 2004 dans l'élaboration d'un Schéma Régional Éolien, la Région a concrétisé la volonté partagée de disposer d'un outil de développement harmonieux d'une énergie renouvelable particulièrement disponible et s'inscrivant pleinement dans sa politique d'excellence environnementale et de son Plan après pétrole.

Avec ce Schéma Régional Eolien, la Région s'engage à la fois dans l'objectif fixé pour la France, au niveau européen, d'atteindre d'ici 2010, l'objectif de 21 % de la consommation d'électricité produite à partir d'énergies renouvelables et dans l'objectif qu'elle s'est elle-même fixé, à travers son opération « Initiatives Climat », de maintenir par rapport au niveau de 1990 les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de Poitou-Charentes, donc de réduire celles-ci de 800 000 tonnes équivalents CO2 à l'horizon 2010.

Sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle, il n'existe pas de Zone de Développement de l'Eolien (ZDE). Le Schéma Régional Eolien est présenté ci-dessous

LE SCHÉMA RÉGIONAL EOLIEN POITOU-CHARENTES



Source : Comité Régional Eolien Poitou-Charentes

Il semble aujourd'hui exclu de voir se développer l'éolien sur l'espace marin de Charente-Maritime en raison de l'existence des Zones de Protection Spéciale (Natura 2000 directive « Oiseaux »), les zones de présence/reproduction d'oiseaux couvrant l'ensemble de l'espace concerné.

B/ Le potentiel marin :

La production de l'énergie marine intéresse l'Europe et la France. La France représente le deuxième gisement hydrolien d'Europe, avec 6 GW, équivalant à 2 ou 3 centrales nucléaires, le potentiel est donc important. La houle, à elle seule, représente 417 térawatt heures (417 milliards de kWh) par an dissipée sur les côtes françaises.

Pour la région Poitou-Charentes, cette filière est encore peu développée mais le potentiel énergétique est important.

On peut distinguer 5 filières énergétiques possibles liées à la mer :

- l'énergie houlomotrice, utilisant l'énergie des vagues,
- l'énergie hydrolienne, utilisant celle des courants,
- l'énergie marémotrice, utilisant celle des marées,
- l'énergie de la biomasse algale,
- l'énergie thermique des mers.

Parmi ces énergies, certaines sont parfaitement prédictibles dans leur rendement, c'est le cas par exemple de celle provenant des marées, ou celle des courants. D'autres énergies renouvelables comme celle des vagues l'est moins car les conditions météorologiques peuvent influencer le rendement espéré.

Des études sont lancées en France par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et l'IFREMER, pour déterminer le potentiel des côtes françaises et des implantations de sites possibles, en matière d'exploitations des courants et des vagues.

L'Union européenne propose des aides financières pour de tels projets. La fiabilité et la compétitivité de ces énergies nouvelles doivent néanmoins être démontrées, et, sur le plan technique, il est nécessaire de trouver des solutions fiables aux risques importants de corrosion et de détérioration par la mer.

C/ Energie solaire thermique / l'électricité photovoltaïque.

Les conditions d'ensoleillement sur le secteur sont assez exceptionnelles et procurent à la ville de **La Rochelle un potentiel très intéressant en matière d'utilisation de l'énergie solaire** et de la réduction de la consommation d'énergies fossiles par le biais notamment de capteurs solaires, potentiel qui n'est semble-t-il à priori pas suffisamment exploité.

L'énergie solaire est disponible partout, non polluante, gratuite et facile à transformer. Elle comprend :

- l'énergie solaire thermique :

Le principe est la transformation de l'énergie solaire en chaleur à partir de capteurs thermiques (chauffe-eau solaire individuel par exemple). Le système solaire combiné utilise également des capteurs thermiques avec un dispositif de stockage permettant ensuite de restituer la chaleur nécessaire pour une partie des besoins d'eau chaude sanitaire et de chauffage d'une habitation (jusqu'à 60 % des besoins d'une habitation).

- l'énergie solaire photovoltaïque :

Les modules photovoltaïques, composés d'un assemblage de cellules de silicium, transforment directement le rayonnement solaire en courant électrique, sans bruit et sans générer de pollution.

D/ La biomasse.

Le terme de biomasse en tant que source d'énergie renouvelable comprend généralement deux familles de procédés de valorisation : la combustion de bois, et assimilés, et la combustion de biogaz issu de méthanisation de déchets organiques. L'utilisation de ces combustibles peut faire l'objet de cogénération (production à la fois d'électricité et de chaleur) ou bien de production de chaleur seule.

La ressource à proprement parler peut être de différentes natures :

- ◆ Le bois

Le combustible provient d'origines très variées. De la forêt d'abord, avec le traitement des rémanents, du bois d'éclaircie ou d'élagage. Toutes les essences d'arbres peuvent convenir, feuillus ou résineux, les peuplements forestiers comme les parcs, les jardins, les bords de route et les haies bocagères fournissant aussi du combustible

- ◆ Le biogaz

Le biogaz est un gaz combustible, mélange de méthane et de gaz carbonique, additionné de quelques autres composants. Le préfixe bio indique sa provenance : les matières organiques qui libèrent le biogaz lors de leur décomposition selon un processus de fermentation. On l'appelle aussi gaz naturel « renouvelable », par opposition au gaz naturel d'origine fossile

SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RESSOURCES.

Les principaux enjeux environnementaux du territoire liés aux ressources peuvent se résumer ainsi :

- Préserver la qualité des eaux littorales pour les différents usages et limiter la pollution des cours d'eau
- Amélioration de la qualité des eaux
 - Optimiser la gestion et le traitement des eaux pluviales
 - Protéger les ressources en eau potable (périmètres de protection)
 -
- Optimiser les infrastructures existantes (réseaux AEP, EU, EP, STEP...) pour gérer les ressources et conduire une exploitation raisonnée ;
- Préserver la ressource en eau potable.
- Développer les énergies renouvelables sur des sites appropriés.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES RESSOURCES NATURELLES ET DES BESOINS ENERGETIQUES.

Les perspectives d'évolution de la ressource en eau superficielle.

La ressource en eau a une dimension déterminante sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Omniprésente et indispensable à de nombreux titres sur le secteur (maintien de l'équilibre écologique des milieux humides, alimentation en eau potable), elle fait l'objet de toutes les attentions notamment d'un point de vue qualitatif.

Garantir une eau de qualité pour des activités économiques importantes comme la pêche, le tourisme, l'agro-alimentaire et la conchyliculture mais aussi répondre aux obligations réglementaires croissantes sont des impératifs.

D'après les campagnes d'échantillonnages (eau et sédiments) réalisées à l'échelle du territoire du SCoT, la qualité des eaux reste relativement mauvaise.

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle qui a repris la compétence relative à l'assainissement des eaux usées du territoire s'est engagée dans une démarche de rationalisation et de regroupement des équipements. Un zonage d'assainissement a été réalisé. Pour les zones urbanisées et urbanisables non desservies par un réseau d'eaux usées, une réflexion a été engagée pour déterminer un mode de collecte et de traitement des eaux usées adapté à la structure de l'habitat, la nature du sol et l'objectif de qualité du milieu naturel, en tenant compte des contraintes techniques et économiques.

Un Schéma Directeur de pôles épuratoires sur le territoire a parallèlement été élaboré, l'objectif étant de disposer de quatre pôles épuratoires de grande qualité, performants en matière de traitement de l'eau.

En dépit de ces efforts, certains écosystèmes demeurent aujourd'hui particulièrement fragiles :

- La zone portuaire de La Rochelle est fortement contaminée, les risques de contamination sont multiples, ceux-ci liés aux activités portuaires. La pêche est interdite en permanence.
- Depuis 2006, la qualité des eaux de baignade du secteur de La Rochelle est de moyenne à bonne.
- La qualité physico-chimique des cours d'eau sur le territoire de l'agglomération est assez mauvaise particulièrement dans les secteurs urbanisés à l'approche de La Rochelle (Canal de Marans).
- Les données du PLH mettent en évidence un accroissement de la population d'ici à 2020 sur le territoire du ScoT qui nécessitera la création de plus de 1 200 logements à construire annuellement dont 420 logements sociaux.
- Une absence de maîtrise de l'aménagement et du développement de l'urbanisation risquerait à terme de porter atteinte à la fiabilité des systèmes d'assainissement :
 - Saturation des réseaux de collecte avec des risques de rejets directs d'eaux usées dans les milieux aquatiques,
 - Dysfonctionnement et saturation des stations d'épuration,
 - Pollution diffuse liée aux dispositifs d'assainissement autonome.

Un développement non maîtrisé pourrait accentuer davantage la dégradation de la qualité des eaux des milieux aquatiques sur le territoire du SCoT et compromettre la pérennité d'usages sensibles tels que la conchyliculture, la baignade sur certaines plages et la production biologique des estuaires.

Perspectives d'évolution de la ressource en eau potable.

La Communauté d'Agglomération dispose d'un ensemble de production d'eau potable à Coulonge sur Charente située près de Saint-Savinien, d'une capacité maximale théorique de 30 000 m³ par jour.

Les autres sources d'alimentation en eau potable sur le territoire de l'agglomération sont des captages situés sur le territoire de l'agglomération et en dehors de celui-ci :

- Deux barrages en Vendée (Mervent et Angle Guignard),
- Deux captages localisés à Périgny (Varaize) et à Salles-sur-Mer (La Ragotterie).

Ces forages captent la nappe phréatique qui présente une grande vulnérabilité à la pollution notamment lors de crues. Les eaux ne présentent pas de qualité exceptionnelle et dépassent notamment la norme en ce qui concerne les nitrates (80 mg/l), mais peuvent être distribuées dans la mesure où elles sont mélangées à d'autres ressources.

La pollution des nappes s'effectue principalement :

- par infiltration des eaux contaminées par des intrants agricoles (nitrates et produits phytosanitaires) ;
- par la présence d'installations polluantes mal isolées.

Au niveau régional, la teneur en nitrates des eaux brutes souterraines croît, sur certains secteurs, en moyenne de 1 à 2 mg/l/an depuis 25 ans. Les teneurs les plus importantes sont observées dans les aquifères du Jurassique moyen (Dogger) et du Jurassique supérieur

Afin d'assurer la protection de la ressource en eau potable, des périmètres de protection des captages ont été définis et déclarés d'utilité publique par voie réglementaire. Les recommandations des hydrogéologues experts et les règlements de DUP approuvés précisent les interdictions et les prescriptions à prendre en compte à l'intérieur des périmètres de protection.

Un développement non maîtrisé pourrait accentuer davantage la dégradation de la qualité des eaux souterraines (développement d'infrastructures, d'équipements dans les secteurs sensibles des zones de protection des captages) et influerait sur la consommation et donc sur la capacité à pouvoir alimenter les populations en eau potable notamment lors des périodes de pointe estivales.

1.5 LES RISQUES ET LA PROTECTION DES BIENS ET DES PERSONNES.

1.5.1 – Connaissance et prévention des risques majeurs.

Le SCoT détermine les conditions permettant d'assurer la prévention des risques naturels prévisibles et des risques technologiques.

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM), approuvé en décembre 2002 (réactualisé en décembre 2007), recense l'ensemble des risques identifiés dans chaque commune du département de la Charente-Maritime.

Le risque majeur est un phénomène d'origine naturelle ou technologique dont les conséquences sont catastrophiques pour la collectivité. Il présente deux caractéristiques essentielles :

- sa gravité, toujours lourde à supporter par les populations et parfois les Etats ;
- sa fréquence, si faible qu'il peut échapper à la mémoire collective.

1.5.2 – Les risques naturels.

Toutes les communes situées dans territoire de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle ont fait l'objet d'au moins une constatation de l'état de catastrophe naturelle.

Neuf communes de l'agglomération rochelaise ont fait l'objet de cinq arrêtés ou plus, ce qui révèle une sensibilité importante de ce territoire aux risques naturels.

Aucune commune de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle ne dispose à ce jour de Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé.

A/ Le risque de tempête.

L'aléa "tempête" est un aléa fréquent en Poitou-Charentes du fait de sa position en façade atlantique. La Charente-Maritime a été durement touchée par la tempête du 27 décembre 1999 et plus récemment par la tempête du 28 février 2010.

L'événement XYNTHIA du 28 février 2010 a mis en évidence la vulnérabilité du territoire communautaire face aux risques et la nécessité de leurs prises en compte dans les projets du territoire.

Dans ces conditions, les orientations d'aménagement prises doivent être destinées à assurer une gestion intégrée des risques dans l'aménagement axée sur une double finalité : maîtriser l'urbanisation pour éviter d'aggraver les conséquences liées aux phénomènes et diminuer la vulnérabilité des personnes et des biens aux risques identifiés.

Dans son porter à connaissance complémentaire, en date du 9 juillet 2010, l'Etat rappelle en introduction que « la prise en compte du risque relève de la responsabilité collective de l'ensemble des acteurs qui interviennent sur les territoires, l'Etat, les collectivités en premier lieu, mais également les acteurs économiques, la population. »

Les données enregistrées en décembre 1999 ont un caractère exceptionnel, pour plusieurs raisons : les vitesses enregistrées ont été très élevées (des pointes à plus de 150 km/h ont été enregistrées à La Rochelle), mais aussi par leur intensité (les vents ont soufflé plus de 3 heures à plus de 140 km/h).

A La Rochelle : 158 km/h enregistrés avant la destruction des instruments de mesure, probablement plus de 160 km/h, vent d'Ouest à Sud-Ouest.

Sur la période 1962 – 1996, le vent annuel maximum dépasse 11 fois 130 km/h (36m/s). A noter que l'Échelle anémométrique de Beaufort définit le seuil de la classe des ouragans de force 12 à partir de 118 km/h.

Durant la tempête de 1999, des digues ont cédé et la majorité des ouvrages de la côte a subi des dommages importants.

La tempête Xynthia est considérée comme une des plus violentes et des plus meurtrières depuis la tempête de décembre 1999. C'est une dépression météorologique qui a touché la Charente-Maritime entre le 26 février et le 1er mars 2010. Elle se caractérise surtout par des vents très violents. L'impact du vent qui a soufflé à 120 km/h en moyenne à partir de 2h du matin a été renforcé par un fort coefficient de marée qui a provoqué de brutales inondations et une rapide montée des eaux.

D'autres tempêtes sont également à citer :

- 22 et 23 février 1935 : véritable cyclone dévastant le littoral avec des dommages importants sur toute la côte.
- 16 décembre 1958 : tornade avec des rafales de 180 km/h et 6 victimes en Charente-Maritime.
- 4 avril 1962 : tempête avec des vents de 120 km/h sur l'île d'Oléron (1 victime) et de 100 km/h sur Rochefort.
- 22 et 23 décembre 1995 ainsi que 7 et 8 février 1996 : violentes tempêtes avec franchissement de nombreuses digues.

Parmi les atteintes portées à l'Environnement (faune, flore, milieu terrestre et aquatique), on peut distinguer celles portées par effet direct des tempêtes (destruction de forêts par les vents, dommages résultant des inondations...) et celles portées par effets indirects des tempêtes (pollution du littoral plus ou moins grave consécutive à un naufrage...).

B/ Un territoire soumis au risque de submersion et d'inondation.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est actuellement soumis à des risques de submersion et d'inondation qui peuvent être importants notamment de par la conjonction des phénomènes de ruissellement, de haut coefficient de marée et de crues des rivières associés à des zones de marais et de faible altimétrie (estuaire de la Charente à proximité – inondabilité du secteur de Châtelailon-Plage, d'Aytré...). Ces phénomènes pourraient être sensiblement aggravés à l'avenir par la montée du niveau des océans, conséquence du réchauffement climatique.

En effet, une partie du littoral de l'agglomération est située en dessous du Niveau des Plus Hautes eaux Marines Quotidiennes. Le développement urbain a par conséquent été accompagné de la mise en place de dispositifs

de protection (digues, cordons dunaires), de barrages et clapets séparant les eaux douces des eaux marines, de bassins de stockage des eaux pluviales et de ruissellement disposés à l'interface réseaux/milieu marin (bassins des Chasses, Lac de Port Neuf, bassin de la Sole,...), de dispositifs de pompage avec rejet direct en mer avec des débits parfois conséquents ($5 \text{ m}^3/\text{s}$).

La complexité des phénomènes et leur inter-relation nécessitent de conduire une gestion globale des eaux sur le territoire, ce qui passe nécessairement par une meilleure connaissance des aléas, connaissance qui reste cependant aujourd'hui insuffisante, les conséquences géographiques en terme d'inondabilité des terrains étant encore mal appréhendées et variables et fonction des hypothèses retenues. (surfaces inondables non délimitées par un document opposable)

Il est donc nécessaire d'engager une démarche pour la mise en œuvre sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation. La Communauté d'agglomération de La Rochelle en ce qui la concerne, a engagé une série d'études visant à la mise en œuvre de ce plan.

Le risque de submersion sur le territoire de la Communauté d'agglomération.

La submersion est une inondation temporaire de la zone côtière par des eaux d'origine marine. Elle concerne généralement les terrains en dessous du niveau des plus hautes eaux de la mer mais peut aussi concerner des terrains situés au dessus du niveau des plus hautes eaux de la mer dans certaines situations topographiques, notamment dans le cas de projections des eaux marines en tempête au dessus d'ouvrages de protection.

L'un des enjeux forts concerne la sensibilité du littoral et de certaines zones urbanisées et retro-littorales face aux risques d'érosion et de submersion en particulier dans une perspective de hausse du niveau de la mer liée au réchauffement climatique. Ces risques touchent en priorité les secteurs dont le niveau des terres est inférieur ou proche de celui des plus hautes eaux connues.

Il s'agit de :

- Veiller à la non-augmentation des capacités d'accueil en limitant la constructibilité dans les zones soumises au risque,
- Intégrer dans l'aménagement toutes dispositions permettant une réduction de la vulnérabilité des territoires exposés
- Intégrer dans l'aménagement du littoral les perspectives d'évolution du niveau des océans
- Prendre en compte la connaissance la plus actualisée des risques dans les politiques d'aménagement et notamment les documents d'urbanisme.
- Préserver de toute urbanisation les zones naturelles d'expansion des eaux marines et terrestres (marais, zones humides...) et les axes naturels d'écoulement
- Identifier, maintenir et restaurer dans la trame bleue les réseaux de fossés et petits cours d'eau assurant la fonction hydraulique et l'expansion des crues.

Les éléments de connaissance :

Dans l'attente complémentaire des éléments d'analyse de la tempête de février 2010, on dispose aujourd'hui de plusieurs éléments de connaissance

concernant le risque de submersion marine sur le littoral de l'agglomération rochelaise, il s'agit :

1- du porter à connaissance des services de l'Etat de juillet 2010.

L'état de connaissance du risque de submersion à l'été 2010 a été rappelé dans le porter à connaissance des services de l'Etat. Il demande à **retenir provisoirement** une cote de référence à **4m60 NGF** sur l'ensemble du territoire avec des pondérations liées à la morphologie des sites et l'exposition à la houle. Il rappelle par ailleurs la nécessité d'intégrer à minima les éléments de connaissance avérés (dont XYNTHIA) dans les documents d'urbanisme.

2- de l'atlas des risques littoraux en Charente-Maritime (1999) ;

L'atlas a été élaboré avant la tempête de décembre 1999. Les cotes ont été définies en plan d'eau statique, sans prise en compte de la houle, et à partir d'un calcul théorique prenant en compte des marées astronomiques de coefficients importants (110, 120) et des surcotes marines nettement inférieures (moins de 1 m) à celles constatées lors de la tempête de 1999, qui ont atteint 2m, mesurées au marégraphe du Chapus.

L'atlas avait ainsi retenu les cotes des plus hautes eaux marines suivantes :

- 3,65 m IGN 69 au nord du littoral de l'agglomération rochelaise ;
- 3,72 m IGN 69 au sud de la pointe du Rocher

3- du dossier « Eléments de mémoire de la tempête du 27 décembre 1999 »

Il s'agit d'un événement avéré, avec des cotes observées nettement supérieures à celles affichées dans l'atlas. Cet événement climatique, d'une ampleur conséquente, a été constaté avec un coefficient de marée de 77.

On peut noter les cotes observées suivantes :

- 4,57 m IGN 69 à Esnandes (indications par traces-houle négligeable)
- 4,37 m IGN 69 à Nieul-sur-Merau Pas de l'Assassin indications par traces-houle négligeable) supérieure à 4,50 m IGN 69 dans le port de pêche (pontons sortis de leur supports à la cote 4,50 m)
- 4,08 m IGN 69 dans le Vieux Port (témoignage –houle négligeable)
- 4,75 m IGN 69 au Bout Blanc – logement DDE (témoignage –houle)
- 4,38 m IGN 69 à l'intérieur du Port des Minimes
- 4,40 m IGN 69 à la Colonelle à Aytré (indications par traces – houle)
- 4,12 m IGN 69 dans l'anse de Godechaud à Aytré (témoignage – houle).
- 5,65 m IGN 69 à Châtelailon- Plage (indications par traces – houle).

Ces valeurs illustrent le phénomène observé avec une houle plus ou moins importante selon l'exposition considérée, la bathymétrie et la morphologie du littoral.

Aux marégraphes du Chapus et de Pauillac, la surcote a atteint 2 m, non compris la houle.

A la Rochelle, le marégraphe de la Pallice a fourni, le 27 décembre 1999, jour de la tempête, des données jusqu'à 17h00 avec une surcote de

1,52 m puis a été ensuite hors service. Le maximum de surcote observé sur le littoral se situait entre 20h00 et 21h00. Il a été estimé que la surcote a atteint 1,80 m à 2 m dans le secteur de La Rochelle. Par ailleurs, les observations dans les terres ont montré qu'il y a eu atténuation du niveau de l'eau entre le littoral et les fonds de marais.

4- des études relatives aux plans de prévention des risques naturels (PPRN) du bassin de la Charente, du marais d'Yves et de l'île d'Aix,

Les côtes des plus hautes eaux marines (CPHEM) ont été déterminées à partir d'une marée de vives eaux moyennes (90) avec une surcote de 2 m (surcote observée lors de la tempête de 1999) et une marge de sécurité de 0,20 m (pour tenir compte notamment des effets du changement climatique). Elles correspondent à un événement de période de retour centennale.

Ceci conduit ainsi, par exemple, à des cotes de 4,50 m IGN 69 au droit du littoral de la commune d'Yves, de 4,60 m IGN 69 à Vergeroux.

Les secteurs à risques de submersion sur le territoire :

Afin d'améliorer la connaissance du risque de submersion et sa déclinaison réglementaire, la Communauté d'agglomération de La Rochelle engage une étude de caractérisation du risque (définition des aléas courant 2012) en partenariat avec les services de l'Etat.

Cette étude devra permettre de préciser les niveaux de houle sur le littoral ainsi que la propagation et l'atténuation de la submersion à l'intérieur des terres et des marais.

Par ailleurs, un PPRL, suite à la tempête XYNTHIA, doit être élaboré afin de rendre opposable au plus vite la réglementation.

Enfin, l'efficacité de la politique de prévention des risques sur le territoire passera par une articulation renforcée entre les politiques de gestion de crise, de réduction de vulnérabilité, de développement d'une culture du risque en local et de renforcement des systèmes de protection.

Effets et conséquences de la submersion.

Les submersions se traduisent par l'invasion de biens bâtis ou non par des eaux salées particulièrement dommageables. Elles sont souvent temporaires (quelques heures à quelques dizaines d'heures) notamment à cause du phénomène de marée ou/et de la période des ondes de tempête. Dans les cas de submersions par rupture de cordon dunaire, les eaux marines véhiculent d'importantes quantités de sédiments qui peuvent envahir des espaces continentaux, créant des épandages de tempête. Les terres agricoles recouvertes par ces formations sédimentaires sont parfois rendues inexploitable.

Incidences du réchauffement climatique.

Une des conséquences du réchauffement planétaire sur lesquelles s'accordent les scientifiques est une montée du niveau des océans. Deux phénomènes engendrent cette élévation :

- l'augmentation du volume de l'eau due à son réchauffement (dilatation thermique).
- l'ajout d'eau supplémentaire provenant de la fonte des calottes glaciaires continentales.

L'élévation entre 1993 et 2003 est estimée à 3,1 mm par an (plus ou moins 0,7 mm). L'élévation prévue du niveau de la mer en 2100 est de 18 cm à 59 cm, selon les experts. Elle pourrait être de 2 mètres en 2300.

Effets irréversibles

Environ 20 - 30% des espèces évaluées à ce jour sont susceptibles d'être exposées à un risque accru d'extinction si l'augmentation du réchauffement mondial moyen dépasse 1.5-2.5 °C (par rapport à 1980-1999). Avec une augmentation de la température mondiale moyenne supérieure d'environ 3,5 °C, les projections des modèles indiquent des extinctions (40-70% des espèces évaluées) dans le monde entier.

- Le risque d'inondation sur le territoire

En Poitou-Charentes, une grande partie du territoire régional est concernée par des inondations dites de plaine. En 1999, les inondations en Poitou-Charentes ont fait l'objet de 1504 arrêtés de catastrophe naturelle (EIDER-IFEN, 2001 Journal Officiel).

Pour ce qui est du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, la vulnérabilité des populations face au risque d'inondation fluviale et pluviale est faible pour les raisons suivantes :

- les secteurs urbanisés sont localisés en dehors des axes d'écoulement ou bénéficient de la protection d'ouvrages de protection et de rétention (bassin de régulation des eaux pluviales, digues, fossés...),

- Les zones humides, très présentes sur le territoire, ont un rôle de régulation naturelle des écoulements superficiels et fonctionnent comme de véritables zones d'expansion de crue.

Les inondations les plus « dommageables » concernent davantage les secteurs urbains. Elles sont, la plupart du temps, provoquées par le ruissellement superficiel et l'engorgement des réseaux d'eaux pluviales (saturation liée à l'augmentation des surfaces imperméabilisées, manque d'entretien des réseaux...).

Dans les secteurs ruraux les enjeux sont plus réduits, ils concernent essentiellement l'agriculture et plus localement les biens et les personnes.

Un Schéma d'Assainissement pour la gestion des eaux pluviales est mis en place à l'échelle du territoire de l'agglomération. Il permet de définir sur le long terme une politique de gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales limitant les risques d'inondation sur le territoire..

Le risque de remontée de nappe est présent au droit de toutes les communes de l'agglomération de La Rochelle. Les communes où la nappe est sub-affleurante sont celles de Marsilly, Nieul-sur-Mer, Saint-Xandre, L'Houmeau, Lagord, La Rochelle, Sainte-Soulle, Angoulins-sur-Mer, Salles-sur-Mer et Saint-Vivien.

Les risques d'inondation sont en partie liés à la remontée de la nappe superficielle et à l'altitude du terrain naturel < à 5 m NGF. Les secteurs sensibles au phénomène d'inondation se situent préférentiellement dans l'axe des vallées alluviales et dans les zones de marécage : Canal de Marans, Marais du Tasdon, Vallée du Lafond et de la Moulinette.

Les dégâts au milieu naturel sont dus à l'érosion et aux dépôts de matériaux, aux déplacements du lit ordinaire,... Lorsque les zones industrielles sont situées en zone inondable, une pollution ou un accident technologique peuvent se surajouter à l'inondation.

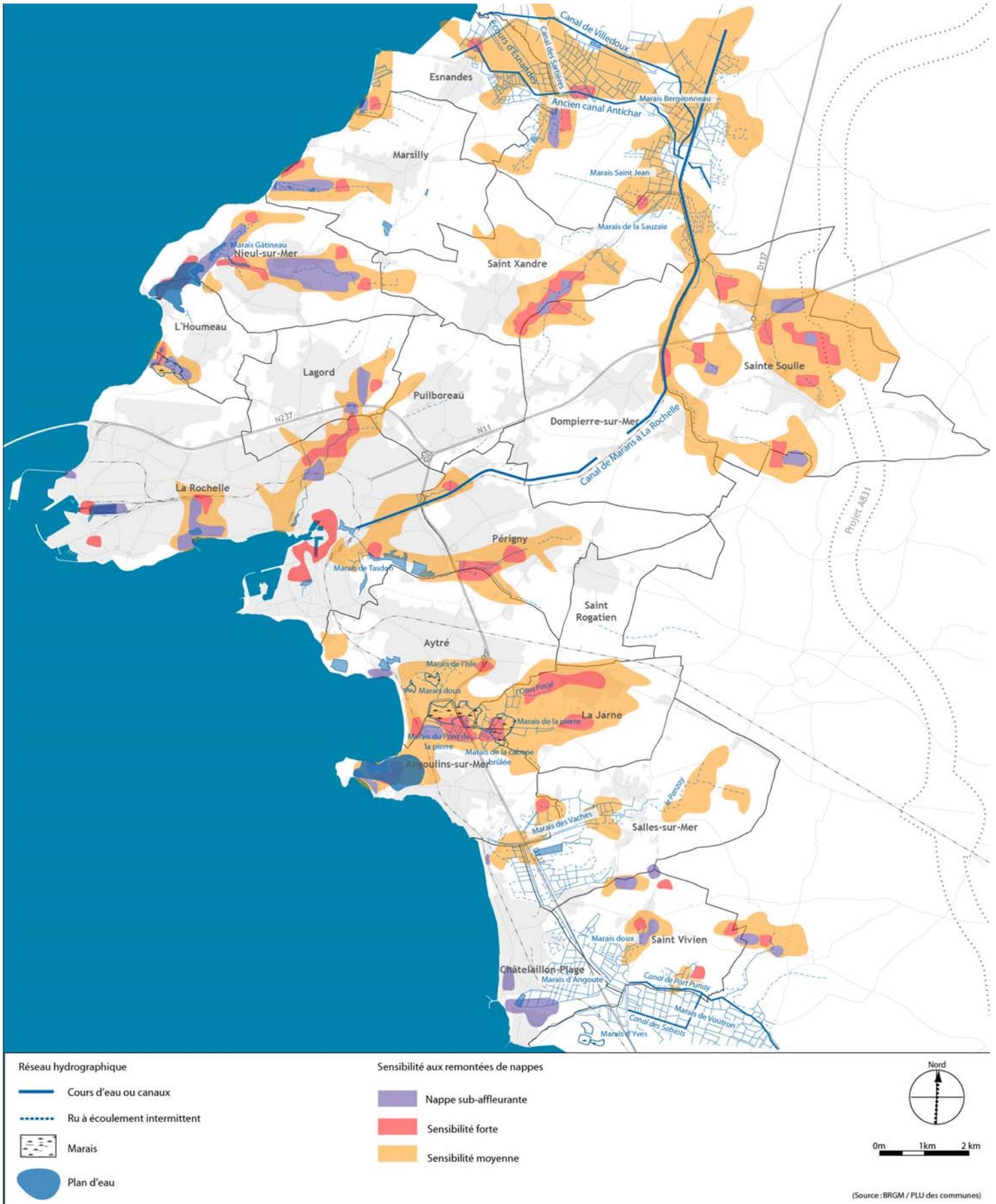
- La gestion des risques d'inondation.

La prise en compte des phénomènes d'inondation du territoire passe nécessairement par une meilleure connaissance des aléas et une traduction

réglementaire au travers de l'élaboration de Plans de Prévention (PPRI) .Les principes essentiels de prise en compte du risque sont :

- Réduire les implantations humaines dans les zones les plus dangereuses ou les plus exposées.
- Veiller à interdire toute construction et saisir les opportunités pour réduire le nombre de constructions exposées dans les zones d'aléas les plus forts.
- Ne pas prendre des dispositions permettant l'augmentation des populations exposées.
- Ne pas prendre des dispositions conduisant à une aggravation du coût des dommages.
- Eviter tout affouillement ou exhaussement du sol nouveau qui ne serait pas justifié par la protection des lieux fortement urbanisés.
- Préserver le libre écoulement des eaux.
- Contrôler strictement l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues et préserver les capacités d'écoulement pour ne pas aggraver les risques.
- Sauvegarder la qualité et l'équilibre des milieux naturels.

RISQUES NATURELS: REMONTÉE DE NAPPES



C/ L'érosion littorale.

- Morphologie et sensibilité de la frange littorale.

La géomorphologie du territoire rochelais l'expose à des risques de submersion d'une part et d'érosion d'autre part.

La frange littorale atlantique matérialise la limite Ouest du territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. Elle s'étire sur environ 63 km de long et est rythmée par une alternance de pointes et de baies correspondant à une alternance entre les terrains durs et vaseux.

On distingue globalement deux types de faciès de part et d'autre de la commune de La Rochelle :

- une partie Nord entre la Pointe Saint Clément et La Rochelle caractérisée par des falaises calcaro-marneuses qui se poursuivent en mer par un platier rocheux à sédimentation vaseuse,
- une partie centrale sur la commune de La Rochelle où le trait de côte a été fortement remodelé et est aujourd'hui entièrement artificialisé,
- une partie Sud où la côte est découpée en plusieurs baies (Aytré, Châtelailon-Plage) que bordent des cordons littoraux protégeant des zones de marais.

L'ensemble des communes littorales de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est concerné par ce risque.

- Aménagements et protections existantes sur le littoral

Le littoral de la Charente Maritime compte environ 254 kilomètres de digues à la mer et 13 kilomètres d'épis. Ces ouvrages, dans leur majorité, assurent la défense du littoral face à des risques de submersion et d'érosion marines. Leur gestion dépend du service maritime qui doit veiller à leur situation vis à vis du domaine public maritime mais aussi par rapport aux risques marins encourus.

- Les digues :

Généralement disposés parallèlement à la côte, ces ouvrages ont pour principales fonctions la défense des rivages face à l'érosion côtière et la protection de zones submersibles.

La nature des matériaux composant les digues peut être extrêmement large allant de simples butées de terres à des digues hautes maçonnées, renforcées à leurs bases par des enrochements.

- Les épis :

Ces ouvrages sont situés perpendiculairement au rivage et participent à la lutte contre l'érosion marine. Très souvent, ils prennent naissance sur l'estran du rivage. Leur longueur est très variable : de quelques mètres à plusieurs dizaines de mètres parfois. Les épis sont souvent débordés par leur racine, situation qui ne peut que s'aggraver avec le relèvement du niveau des océans. Par conséquent, ce type de protection est abandonné au profit de l'ensablement.

L'ÉROSION LITTORALE



- L'ensablement :

En certains points du littoral charentais, on observe des accumulations de sables (au niveau des ports, des chenaux de navigation, des zones d'approche des appontements pour vedettes en mer, des secteurs ostréicoles) qui peuvent perturber l'activité économique associée ; ces sables sont alors dragués dans des fosses marines de dépôt de produits de dragage courants.

Lorsque cela est possible, ces sables sont mis en dépôt sur des sites déficitaires tels que les côtes sableuses qui subissent une érosion ou qui sont à l'origine pauvres en sable. Un rechargement en sable constituera par lui-même une défense contre la mer et apportera une qualité améliorée des plages pour le tourisme.

Les premières opérations de rechargement ont été réalisées en 1990 sur Châtelailon-Plage : 300 000 m³ de sable pris par 18 m de fond.

- Les levées de galets :

Très nombreuses sur le littoral (Aytré, Angoulins-sur-Mer, Esnandes, La Rochelle Pampin, Marsilly..), elles constituent des protections naturelles efficaces la plupart du temps.

Historiquement, l'urbanisation s'est faite sur les parties hautes des territoires. Sur les côtes, les activités traditionnelles étaient celles qui nécessitaient directement la proximité immédiate de la mer (pêche, conchyliculture...). Le développement démographique, économique, touristique et l'attractivité du littoral ont fait que la pression foncière s'est accrue dans les zones les plus exposés au risque nécessitant la mise en œuvre de travaux de protection coûteux et préjudiciables pour l'Environnement.

D/ Le risque de mouvement de terrain.

Il existe plusieurs types de mouvement de terrain :

- Les glissements et effondrements de cavités souterraines.

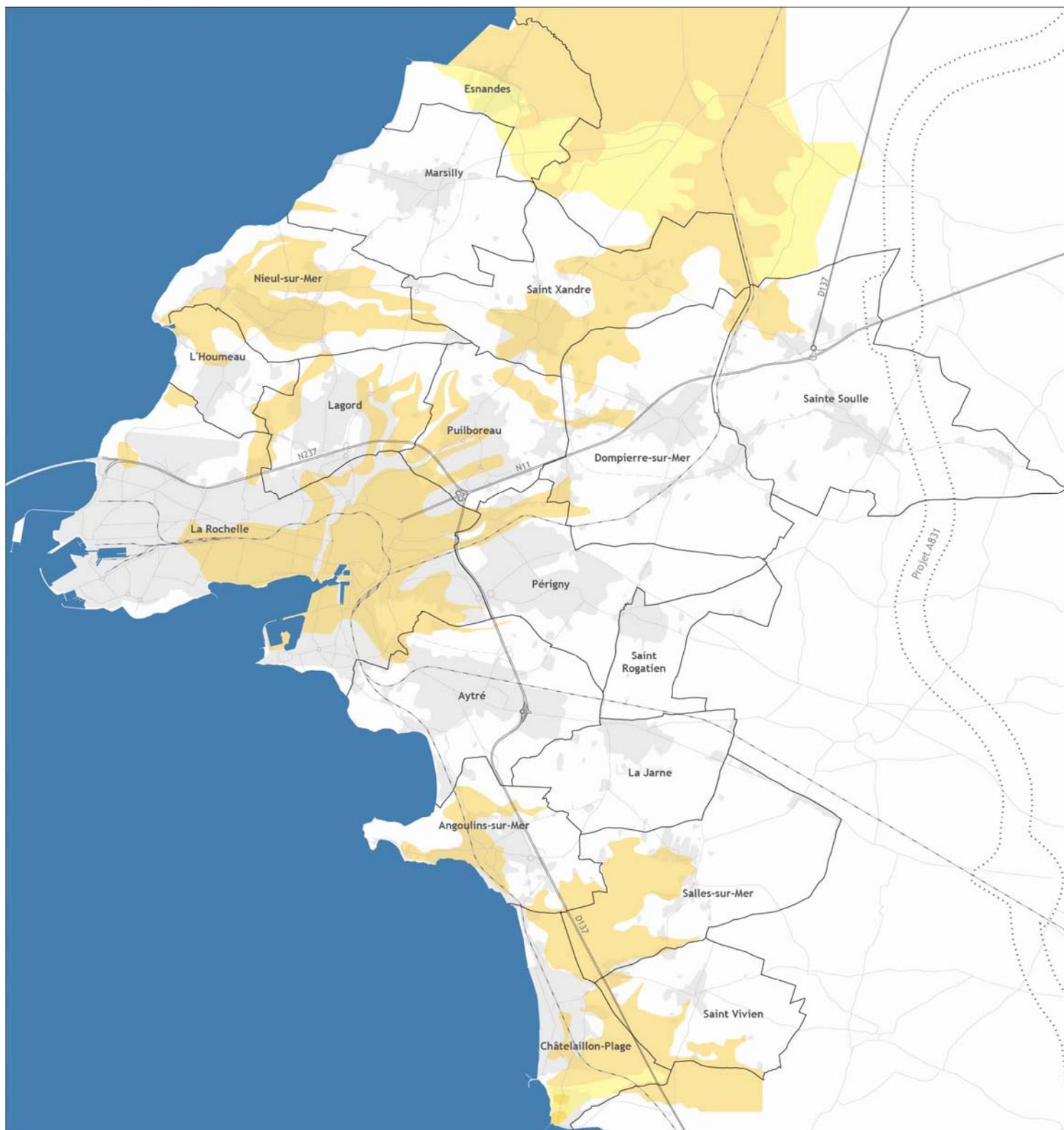
D'après les données du Dossier Départemental des Risques Majeurs du Département de Charente-Maritime, sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle, seules les communes d'Angoulins-sur-Mer, Salles-sur-Mer et Aytré sont concernées par ce risque.

- Le retrait-gonflement des argiles.

L'aléa "mouvement de terrain" par retrait-gonflement des argiles est le corollaire de la présence ou non d'eau dans les sols. La forte pluviosité, sur des sols gorgés d'eau peut provoquer des affaissements de terrain (cas du château de Saumur en avril 2001), une érosion accélérée des falaises, des bâtiments et des infrastructures endommagées sur des sols devenus instables, des productions agricoles affectées.

Les mouvements de terrain dus à la sécheresse représentent un risque dans toute la région, et notamment dans le département de la Charente-Maritime (des Plans de Prévention des Risques sont en cours d'élaboration). En Charente-Maritime, face au risque de mouvements de terrain dus à la sécheresse, une cartographie de l'aléa retrait - gonflement des sols argileux va prochainement être élaborée. Ce risque est abordé au travers du Dossier Départemental sur les Risques Majeurs de la Charente-Maritime.

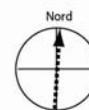
ALÉA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES



Aléa Retrait-Gonflement des argiles

-  Aléa moyen
-  Aléa faible

(Source : BRGM)



0m 1km 2km

La liste des communes soumises au risque retrait/gonflement des argiles a été établie grâce à l'étude menée en 2003 par le BRGM et aux arrêtés de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle pris suite à la sécheresse de l'été 2003. Une cartographie de l'aléa est disponible sur le site internet du Bureau de Recherches Géologiques et Minières. L'aléa retrait-gonflement des sols argileux concerne toutes les communes de l'agglomération à l'exception des communes de La Jarne et de Saint-Rogatien.

E/ Le risque sismique.

Le risque de séisme est à priori très faible sur le territoire. Toutefois, il n'est pas inexistant. Les principaux séismes qui se sont produits dans le département sont :

- En septembre 1972, quelques maisons ont été lézardées sur l'île d'Oléron.
- En février 1998, un séisme ressenti dans les communes de Saujon et Montils avec une faible intensité.
- En mars 1992, un séisme dont l'épicentre se situait dans l'anse de l'Aiguillon a été légèrement ressenti au niveau des communes littorales situées au Nord de La Rochelle : L'Houmeau, Nieul-sur-Mer, Marsilly...
- En janvier 1997 et septembre 2002, des séismes ont été ressentis dans un nombre restreint de communes du département.
- En avril 2001, un séisme de magnitude 3,9 est survenu dans les communes d'Aulnay, de Loulay, de Matha et de Saint-Jean d'Angely.
- Le 18 avril 2005, un séisme de magnitude 4,7 est survenu dans l'île d'Oléron à 10 km à l'Ouest-Sud-Ouest de Saint-Pierre d'Oléron.

Un séisme peut se traduire en surface par des modifications du paysage, généralement modérées mais qui peuvent dans les cas extrêmes occasionner un changement total de paysage.

F/ Incendies de forêt.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle n'est pas concerné par le risque de feu de forêt d'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs du Département de Charente-Maritime.

LES ENJEUX DES RISQUES NATURELS.

La Communauté d'agglomération de La Rochelle présente un territoire au relief peu marqué qui recèle de nombreux marais (marais des Vaches, marais de la Pierre, marais Doux...) à la fonction hydraulique déterminante. Au-delà de leur valeur écologique, ces espaces ont une fonction naturelle de régulation des écoulements pluviaux et font figure de zones d'expansion de crue naturelles.

L'un des enjeux forts concerne la sensibilité du littoral face au risque de montée des eaux (phénomène de surcote) par vent d'Ouest et par fort coefficient de marée. Ce risque touche en priorité les communes dont le niveau des terres est inférieur à celui de la mer. Associé à ce phénomène de submersion, le recul du trait de côte lié à l'érosion littorale est un phénomène qui concerne particulièrement le territoire de la Communauté d'agglomération. De nombreux aménagements et actions de lutte contre l'érosion ont été mis en place (protection frontale, digue, réensablement) tandis que d'autres secteurs non protégés reculent sous l'influence des assauts de la mer et du vent.

Le risque de mouvement de terrain lié au retrait / gonflement des argiles, bien que secondaire par rapport aux risques exposés précédemment, est également très présent sur le territoire du SCoT et concerne plus particulièrement les fonds de vallée humides. La géologie spécifique des lieux caractérisée par la présence de niveaux marneux et argileux associés à des variations hydriques est en partie responsable de phénomènes de mouvements de terrains.

Les enjeux environnementaux liés aux risques naturels sont :

- Tenir compte dans l'aménagement du littoral de l'évolution du niveau des océans et éviter d'exposer toute nouvelle population au risque de submersion ;
- Renforcer la prévention des risques (élaborer les documents de prévention) et éviter l'exposition de nouvelles populations ;
- Préserver de toute urbanisation les zones naturelles d'expansion des crues (marais, zones humides...) et les axes d'écoulement naturel. Identifier et maintenir dans la trame bleue les réseaux de fossés et petits cours d'eau assurant la fonction hydraulique et l'expansion des crues.
- Engager la réalisation de Plans de Prévention des Risques Naturels sur le territoire. Prendre en compte les connaissances actuelles et à venir sur les risques dans les documents d'urbanisme

LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES RISQUES NATURELS.

Le territoire du SCoT est soumis au risque d'inondation, qui se présente sous quatre formes :

- Les inondations liées au débordement des eaux du lit mineur des cours d'eau lors de crues.

Il n'existe à l'heure actuelle aucun Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Cette situation conduit à une absence d'opposabilité en matière d'aménagement et de développement urbain au droit des axes d'écoulement. Ces zones à risques font cependant l'objet d'une prise en compte dans le cadre de l'aménagement du territoire permettant d'assurer la prévention des risques naturels prévisibles et de réduire sa vulnérabilité.

Le territoire recèle de nombreux marais : Marais des Vaches, Marais de la Pierre, Marais d'Aytré... Les zones humides jouent parfaitement leur rôle « d'éponges naturelles » en agissant comme des zones d'expansion de crue. L'absence de préservation de ces espaces d'expansion naturelle des crues conduirait à augmenter le risque d'inondation sur le territoire.

- Les inondations en zones urbaines liées à l'insuffisance des réseaux d'évacuation des eaux pluviales.

Une imperméabilisation des sols non maîtrisée du bassin versant, engendrerait dans l'avenir une aggravation des inondations sur le territoire du SCoT et une augmentation des risques de dommage pour les biens et les personnes par rapport à aujourd'hui.

- Les inondations liées à la remontée du niveau de la nappe superficielle et au débordement des cours d'eau.

Ce risque est notamment présent dans les points bas (cours d'eau- zones de marais). **Une occupation croissante et non maîtrisée de la population dans ces secteurs ainsi qu'au point bas des axes d'écoulement contribuerait à augmenter ce risque.**

- Les inondations liées à la remontée du niveau des océans.

La sensibilité du littoral face au risque de montée des eaux (phénomène de surcote) par vent d'Ouest et par fort coefficient de marée est réelle. Ce risque touche en priorité les communes dont le niveau des terres est inférieur à celui de la mer. **Une occupation croissante dans ces secteurs littoraux conduirait à exposer de nouvelles populations au risque de submersion.**

1.5.3 – Les risques technologiques

L'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est concerné par le risque lié au transport de matières dangereuses. S'agissant du risque industriel, seule la commune de La Rochelle est concernée.

A/ Les risques industriels

Les risques industriels sont très présents plus spécifiquement sur le territoire de la commune de La Rochelle.

• **4 établissements classés SEVESO II** seuil haut de l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 retranscrivant en droit français la directive SEVESO II sont implantés à La Rochelle. Il s'agit :

- du dépôt d'engrais à base de nitrates exploité par **GRATECAP** sur la commune de La Rochelle. Il s'agit d'un stockage et conditionnement d'engrais nitrates constituant un risque d'explosion d'une case d'ammonitrates et/ou de dégagement d'oxydes d'azote en cas d'incendie.
- du dépôt d'hydrocarbures de la **SOCIÉTÉ DU DÉPÔT DE LA PALLICE (SDLP)** qui est implantée sur la commune de La Rochelle. Le risque est lié au départ de feu dans une cuvette ou à partir de réservoirs, d'explosion générant une boule de feu.
- du dépôt d'hydrocarbures **PICOTY SA** également implanté sur la commune de La Rochelle et qui présente les mêmes risques que la société SDLP.
- du site de production de chimie de spécialités **RHODIA Electronics & Catalysis** qui est spécialisé dans la fabrication des terres rares. Le risque est lié à l'incendie de produits combustibles et à la dispersion dans l'atmosphère de produits toxiques (acides fluorhydrique, ammoniaque).

Ces établissements sont implantés dans des zones très urbanisées principalement dans les secteurs de Chef de Baie et de La Pallice.

Le dépôt d'explosifs : NOBEL EXPLOSIFS France (stockage de dynamite et de nitrate de fioul) implanté à Sainte-Soulle a fermé ses portes en juillet 2009.

Ces risques ont pour la plupart déjà été transcrits dans le Plan d'Occupation des Sol des communes concernées à travers la **délimitation de zones d'isolement** définies à partir des études de danger établies auparavant.

Les périmètres d'isolement proposés se décomposent en plusieurs zones :

- de Z1 à Z3 autour des dépôts d'hydrocarbures liquides de La Pallice ;
- RT1 autour de dépôt d'engrais GRATECAP de Chef de Baie ;
- Z1 autour des silos de la SICA à La Pallice.

Ils permettent une maîtrise différenciée de l'urbanisation autour des installations dangereuses en fonction de la nature et de l'importance des risques potentiels. De ce fait, certaines occupations et utilisations du sol sont strictement interdites dans ces zones.

Des **Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)** sont prescrits autour et sur les sites industriels suivants : dépôts pétroliers des

entreprises PICOTY et SDLP en date du 10 septembre 2008, et GRATECAP en date du 15 avril 2009.

Leur mise en œuvre permet de limiter l'exposition de la population aux conséquences des accidents industriels dans le périmètre d'exposition aux risques (maîtrise du développement de l'urbanisation, actions sur le bâti, maîtrise des déplacements et des usages).

Pour toutes les installations SEVESO II seuil haut sur la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, il a été élaboré par la Préfecture des Plans Particuliers d'Intervention ou PPI (plan de secours).

En 2008, sur le département, il y avait 7 installations SEVESO II seuil haut dont 5 sur la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

2 établissements relèvent du seuil bas de l'arrêté ministériel du 10 mai 2000. Ils sont implantés sur la commune de La Rochelle. Ils concernent :

- L'établissement PCE dont l'activité consiste au stockage d'engrais nitrés pouvant conduire à des risques d'explosion des produits et de dégagement d'oxyde d'azote en cas d'incendie.
- L'établissement STOCKS ATLANTIQUE concernant des dépôts d'hydrocarbures générant un risque d'incendie, d'explosion et de boule de feu.

En ce qui concerne le risque nucléaire, le département de Charente-Maritime n'est pas pourvu d'installation nucléaire. Il est toutefois concerné par le risque nucléaire du fait de la proximité de la centrale nucléaire de production d'électricité située sur la commune de Braud-et-Saint-Louis en Gironde. Les communes situées sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ne sont pas concernées par ce risque.

B/ Le risque transport de matières dangereuses.

- Transport terrestre

Le transport de matières dangereuses en Poitou-Charentes constitue une activité importante du fait de sa position géographique (Arc Atlantique et façade portuaire importante de La Rochelle). La totalité des communes de l'agglomération de La Rochelle est concernée par le transport de matières dangereuses.

Estimation des transits au niveau de La Rochelle – La Pallice en 2000

- 2 653 619 tonnes de carburant,
- 340 000 tonnes d'engrais, d'ammonitrates et de nitrates d'ammonium,
- 40 000 tonnes d'acide phosphorique.

Les itinéraires de desserte du port de La Rochelle-Pallice sont les plus fréquentés par les trafics routiers de matières dangereuses, soit la rocade, les routes nationales et la voie ferrée. Cependant il existe plus localement des voies d'approvisionnement qui traversent des bourgs, ces dernières sont référencées comme TMD.

On recense 2 principales voies routières de l'agglomération pour lesquelles ce risque doit être pris en considération.

- La RN 11 située à proximité de la zone d'activité industrielle de Périgny et qui lie l'agglomération à Niort, Poitiers ou Paris,

- La RN 237 qui dessert la zone d'activités et le port de La Pallice.

Concernant les voies ferroviaires, les axes les plus concernés sont les parcours La Rochelle-Poitiers, La Rochelle-Rochefort, La Rochelle Pallice-Saintes et Nantes La Rochelle Saintes.

- Transport maritime.

Les risques de marée noire liés au transport maritime existent comme en témoignent les catastrophes de l'ERIKA et du PRESTIGE :

Le 13 novembre 2002, **le Prestige**, un pétrolier en transit entre la Lettonie et Gibraltar, au large du cap Finisterre, près des côtes de Galice au nord-ouest de l'Espagne lance un appel de détresse. Dans la tempête il a une brèche de 50 mètres dans son flanc droit. L'équipage est évacué le 14 novembre, et le 16 alors que plus de 5 000 tonnes de fioul se sont déjà répandues polluant le littoral sur plusieurs dizaines de kilomètres, le gouvernement espagnol le fait remorquer loin au large. Après plusieurs tentatives de remorquage vers le nord-ouest (pour l'éloigner des côtes) puis vers le sud le 19 novembre 2002, le navire se brise en deux à 270 km des côtes de la Galice et coule par 3 500 mètres de fond. Pendant les opérations de remorquage, il a perdu de 5 à 10 000 tonnes de fioul lourd (sa cargaison est de 77 000 tonnes de fioul lourd). Le navire ayant de nombreuses fissures, le fioul continue de s'échapper, les estimations parlent de 125 t par jour au bout de 4 semaines. Une gigantesque marée noire va souiller gravement les côtes de Galice, du Portugal, du Pays basque, d'Aquitaine, de Vendée, et du sud de la Bretagne.

L'Erika, navire de 24 ans battant pavillon maltais, se brise en deux dans une tempête au large de Penmarch (Finistère) avant de sombrer et de déverser 20 000 tonnes de fioul sur 400 kilomètres de côtes, tuant des dizaines de milliers d'oiseaux et ravageant la faune et la flore marines.

Le 24 octobre 2006, le **porte-conteneurs Rokia-Delmas** battant pavillon panaméen, de 185 mètres de long, s'est échoué devant l'île de Ré.

LES ENJEUX DES RISQUES TECHNOLOGIQUES.

Les risques industriels, très localisés, sont principalement liés aux activités portuaires de La Rochelle. Malgré la mise en œuvre de dispositifs visant à protéger les populations environnantes de ces risques (périmètres de protection), la pression foncière et le caractère urbanisable de certaines zones proches des activités à risques posent problème.

Les enjeux environnementaux du SCoT liés aux risques industriels sont :

- de trouver le « bon » point d'équilibre entre le développement économique par des sites d'accueil appropriés, notamment en ce qui concerne les activités à risque et le développement urbain à proximité de la zone portuaire

- de permettre un transit sécurisé des marchandises dans les projets de desserte en tenant compte du caractère urbanisé des sites traversés (voie ferrée de contournement Nord entre autre).

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES.

Les perspectives d'évolution des risques industriels

Un risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, seules la commune de La Rochelle est concernée par le risque industriel.

La zone industrialo-portuaire de La Rochelle concentre la plus forte densité d'installations à risques sur le territoire du SCoT : 4 établissements sont classés SEVESO à La Rochelle (dépôts d'engrais, d'hydrocarbures et site de production de chimie)). Cette juxtaposition d'activités dangereuses accroît les risques d'accident et leurs effets («effet domino»), d'autant plus que ces activités se situent à proximité des quartiers d'habitation de La Pallice.

Des Plans de Préventions des Risques Technologiques sont prévus autour et sur les sites industriels. Bien que la réglementation relative aux installations dangereuses soit de plus en plus contraignante, un développement non maîtrisé de l'urbanisation à proximité des activités industrielles à risques conduirait à exposer une population croissante aux risques d'accidents industriels.

Les perspectives d'évolution des risques liés au transport de matières dangereuses.

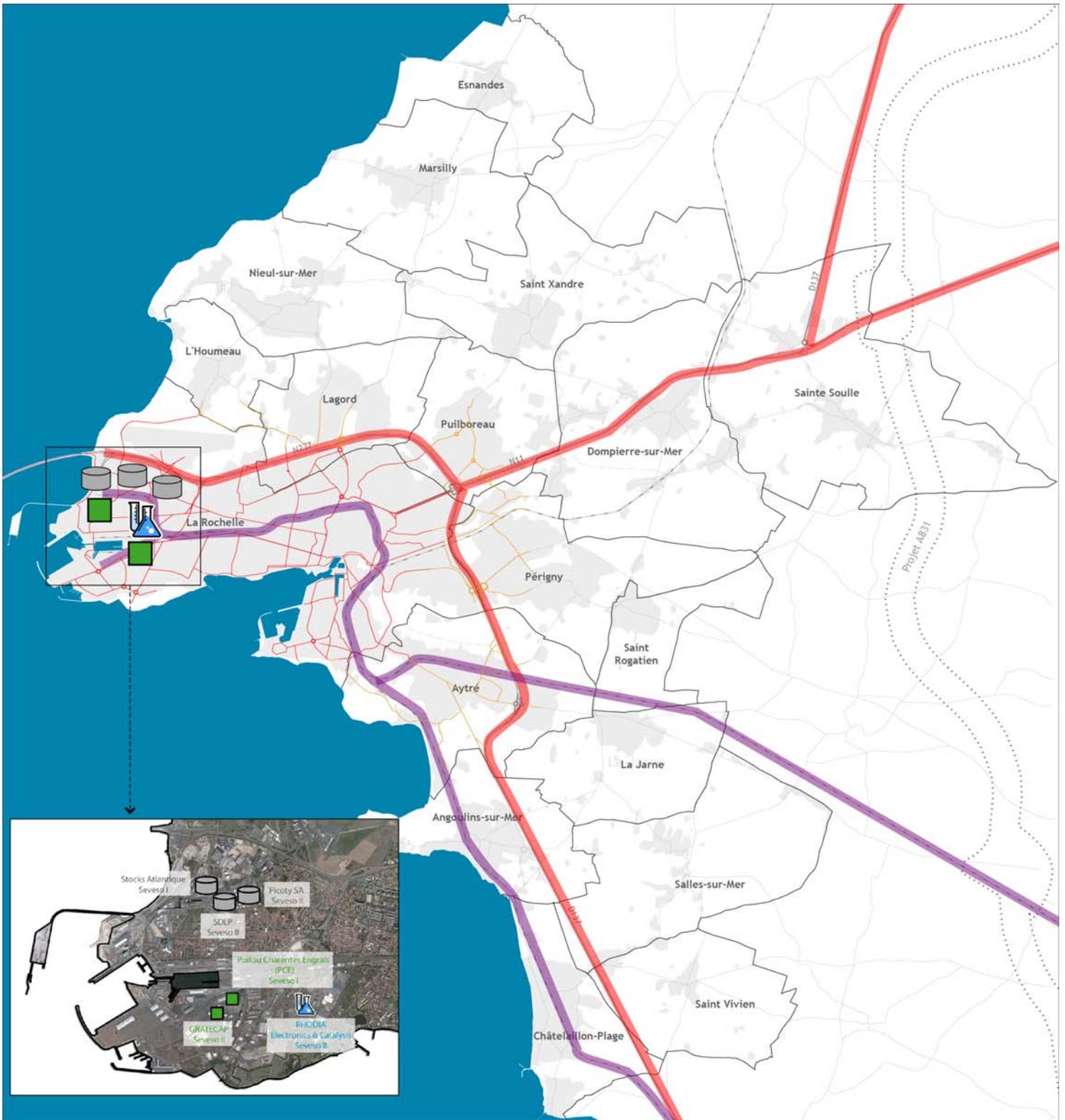
Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est concerné par le risque de transport de matières dangereuses. Les itinéraires de desserte du port de La Rochelle-Pallice les plus fréquentés par les trafics de matières dangereuses sont la Rocade, les routes nationales ainsi que la voie ferrée.

On recense deux principales voies routières de l'agglomération pour lesquelles ce risque doit être pris en considération.

- la RN 11, située à proximité de la zone d'activité industrielle de Périgny et qui lie l'agglomération de La Rochelle à Niort, Poitiers ou Paris,
- La RN 237 qui dessert la zone d'activités et le port de La Pallice.

Le développement des zones commerciales le long de la RN 11 et de la RN 237 aurait tendance à se poursuivre sans le SCoT et tendrait à accroître les populations exposées aux risques liés au transport de matières dangereuses.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

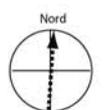


Risques technologiques

-  Dépôts d'hydrocarbures
-  Chimie fine
-  Stockage d'engrais

Transport de Matières dangereuses : axes de transport sensibles

-  Réseau routier principal
-  Voie ferrée
-  Réseau routier secondaire



0m 1km 2km

1.6 LES NUISANCES ET POLLUTIONS : QUALITE DE L'AIR, GESTION DES DECHETS, BRUIT

1.6.1 – La qualité de l'air.

La surveillance de la qualité de l'air en Poitou-Charentes a débuté en 1976 sur la ville de La Rochelle, en raison d'une problématique industrielle autour de La Pallice/Chef-de-Baie.

Suite à la baisse des émissions industrielles et à l'augmentation du trafic en centre-ville, la surveillance s'est peu à peu déplacée de la zone industrielle vers le centre-ville de La Rochelle puis vers sa périphérie.

C'est pourquoi aujourd'hui l'agglomération de La Rochelle compte **5 stations de mesures de la qualité de l'air**. **Trois stations** de mesures assurent le suivi de la qualité de l'air dite de fond, c'est-à-dire la qualité de l'air ressentie en moyenne par le plus grand d'habitants. Une quatrième est dite de type trafic, elle caractérise l'exposition maximale à laquelle la population est soumise aux abords des grands axes.

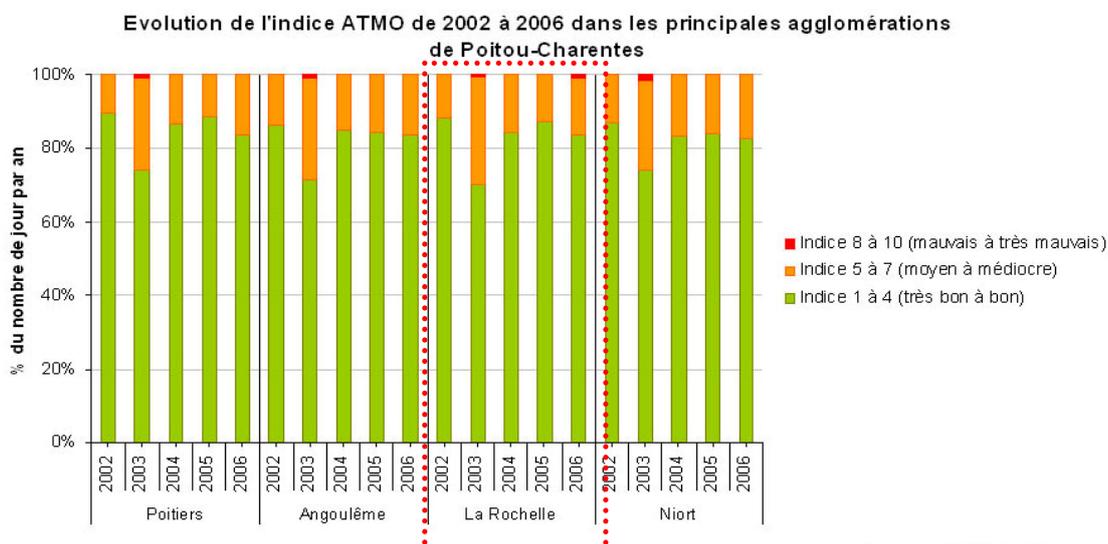
- **La qualité de l'air en Poitou-Charentes et sur le territoire de la Communauté d'agglomération rochelaise**

ATMO Poitou-Charentes est l'association régionale à laquelle est confiée la surveillance des polluants atmosphériques et l'information relative à la qualité de l'air. ATMO Poitou-Charentes dispose d'un réseau fixe de 18 stations implantées sur les 4 agglomérations chefs-lieux de la région dont la commune de La Rochelle.

L'indice ATMO est un indicateur journalier de la qualité de l'air d'une agglomération. Il est constitué à partir de quatre polluants : SO₂, NO₂, O₃ (prise en compte des maxima horaires) et PM₁₀ (prise en compte des moyennes journalières).

En 2003 dans l'agglomération de La Rochelle, la qualité de l'air est qualifiée de très bonne à bonne 73,6% des jours de l'année contre 84 % en 2001 et 88 % en 2002. Une analyse plus fine par polluant montre que cette dégradation de la qualité de l'air est due à la pollution photochimique (ozone).

INDICE ATMO À LA ROCHELLE



Source : ATMO Poitou-Charentes

- **La qualité de l'air sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle**

Sur la façade atlantique, l'agglomération de La Rochelle jouit d'un climat très doux et tempéré bénéficiant de plus de 2 600 heures d'ensoleillement par an. Cette situation est globalement favorable à une bonne qualité de l'air, avec une direction des vents dominants plutôt Ouest et Sud-Ouest. En outre, les vents sont généralement soutenus et apparaissent comme un paramètre important dans la dispersion des polluants dans l'atmosphère.

A l'échelle de la région, l'agglomération de La Rochelle est plus sensible à la pollution due à l'ozone que les autres agglomérations. La principale source de cette pollution est liée aux transports, surtout en période estivale lorsque le trafic routier augmente avec l'activité touristique. La dégradation estivale est due au fort trafic combiné à un fort ensoleillement (Ozone et oxyde d'azote). La dégradation hivernale est principalement due à la combustion des énergies fossiles (installations de chauffage et transport) qui engendre de fort taux de poussières.

Les conditions météorologiques et surtout estivales jouent par ailleurs un rôle fondamental dans les mécanismes photochimiques conduisant à l'apparition de l'ozone. L'agglomération est en effet régulièrement soumise au phénomène de brise de mer : l'air venant du large ramène le nuage photochimique vers la côte, induisant une augmentation importante des concentrations en ozone sur les communes littorales.

Les quartiers à risques vont faire l'objet de mesures spécifiques par les communes. C'est le cas notamment de la Pallice où les taux de poussière sont élevés et supérieurs aux seuils réglementaires.

1.6.2 – La gestion et le traitement des déchets.

Les déchets de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, qui compte environ 140 000 habitants, sont collectés et traités en grande partie sur la ville de La Rochelle.

Les 18 communes de l'agglomération sont engagées dans la collecte sélective des ordures ménagères. Ce qui peut être recyclé est trié et expédié vers des filières de valorisation. Les produits non recyclables partent vers l'usine d'incinération.

A/ La collecte

L'ensemble du territoire de la CDA, sans exclusion, est desservi par une collecte des déchets des ménages en porte à porte.

54 000 tonnes de déchets ménagers (ordures ménagères, collecte sélective) sont ramassées chaque année dans l'agglomération rochelaise soit 1 kg en moyenne par habitant et par jour.

Il est à noter que l'hyper centre de la ville de La Rochelle ne bénéficie pas d'une collecte en porte à porte (5 500 habitants) mais d'une collecte en apport volontaire.

B/ Le traitement

Les unités de traitement appartenant à la Communauté d'agglomération de La Rochelle sont les suivantes :

- Unité de Valorisation Energétique avec récupération d'énergie située à Chef de Baie à La Rochelle : Capacité de traitement de l'ordre de 8 t/heure soit 65 000 t/an. L'Unité de Valorisation Energétique (UVE) a traité 56 000 tonnes de déchets de la Communauté d'agglomération de La Rochelle en 2009. Cette unité permet le traitement par incinération de l'ensemble des déchets non recyclables.
- Unité de compostage des déchets végétaux située sur la commune de Périgny dont la capacité de traitement s'élève à 8 000 t/an et qui doit prochainement s'agrandir.
- Centre de tri et de transfert des déchets issus de la collecte sélective pouvant traiter 32 000 tonnes de déchets par an.
- Les déchets encombrants sont reçus sur le réseau des 12 déchetteries présentes sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle dont 2 déchetteries sur La Rochelle même.

D'autres unités de traitement n'appartenant pas à la Communauté d'agglomération de La Rochelle sont en charge de l'élimination des déchets.

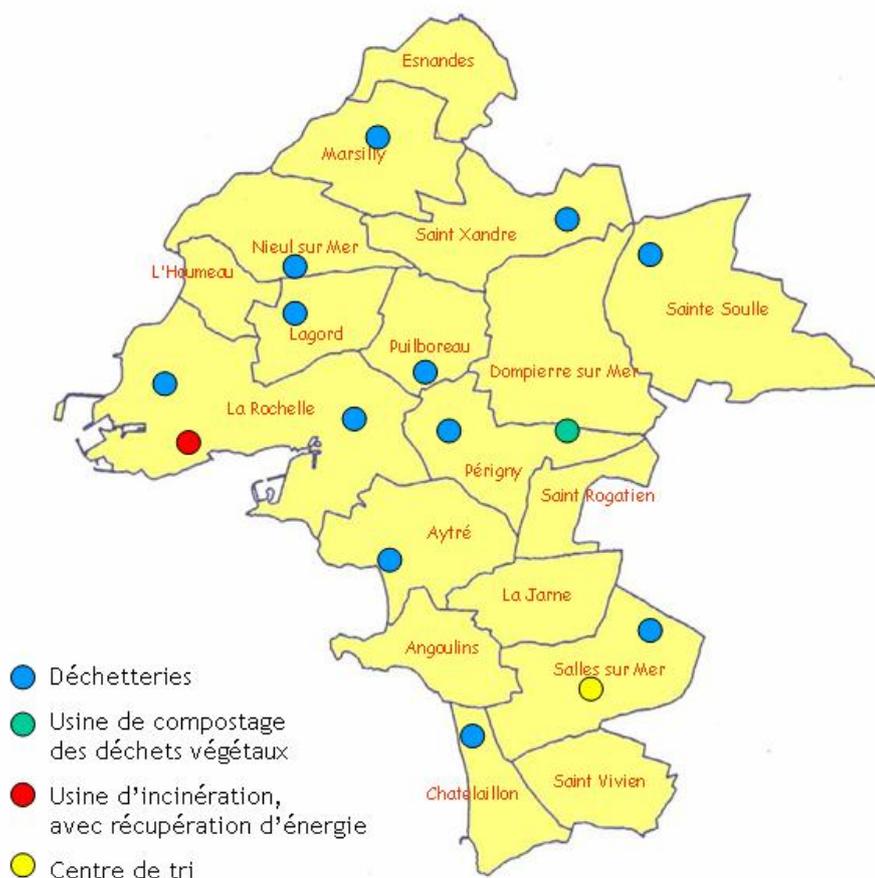
- Le dépôt de l'anse Saint Marc à La Rochelle permet en outre le stockage des déchets inertes des professionnels en vue d'une valorisation sous forme de futurs terre-pleins.

Un schéma d'élimination des déchets ménagers a été mis en place pour l'ensemble des communes de l'agglomération.

Ainsi, la Communauté d'agglomération de La Rochelle s'efforce d'aller toujours plus avant sur les filières de recyclage. Elle a installé une collecte du verre spécifique pour les très nombreux restaurants, et met en place la transformation des huiles de ces mêmes restaurants en biocarburant pour sa flotte de véhicules.

Les principaux sites de traitement et de collecte des déchets ménagers présents sur le territoire de la communauté d'agglomération sont localisés sur la carte ci-après. Il convient d'y ajouter 530 points de recyclages.

PRINCIPAUX SITES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DÉCHETS



1.6.3 – Les enjeux de la gestion et du traitement des déchets

En Poitou-Charentes, comme sur l'ensemble du territoire national, la production de déchets ne cesse d'augmenter et leur traitement devient de plus en plus complexe du fait de leur composition. Il est donc nécessaire d'adapter les capacités de traitement et de mener des actions de prévention visant notamment à réduire la production de déchets. De plus, cette prévention est indissociable d'actions d'information pour d'une part améliorer les comportements et la compréhension du coût du service public des déchets et pour d'autre part réduire les réactions de rejet que rencontre tout nouveau projet d'unité de traitement de déchets.

Les enjeux identifiés sont :

1 – Renforcer les actions en matière de prévention quantitative (diminuer les volumes produits) et qualitative (diminuer la toxicité) de déchets

- Inciter les citoyens, les industriels, ... à maîtriser leur production de déchets (en volume et toxicité) et les responsabiliser ;
- Améliorer la connaissance sur les impacts environnementaux et sanitaires générés par les déchets à partir de leur tonnage et de leur toxicité

2 – Optimiser les équipements et les services sur le territoire et adapter les capacités de traitement face au risque de pénurie des installations dans les prochaines années

- Maîtriser les coûts de gestion des déchets
- Rechercher des synergies entre structures publiques et acteurs privés au niveau de chaque territoire pour mettre en place des filières de valorisation ou de traitement communes et pour organiser le transport des déchets en limitant les distances et les volumes transportés
- Créer de nouvelles installations de traitement en préconisant une politique ambitieuse de tri, de valorisation et de réduction des volumes stockés

3 – Informer et sensibiliser davantage les citoyens (riverains et vacanciers) mais aussi les pouvoirs publics, les industriels, la grande distribution, les artisans et commerçants sur la gestion des déchets

- Mettre en œuvre une information et une concertation entre les habitants, les structures publiques compétentes en matière de gestion des déchets et les sociétés privées opérant dans ce domaine en amont des projets.
- Informer sur les différents types d'installation, le fonctionnement général de la gestion des déchets, les coûts et le financement du service en facilitant la diffusion des rapports annuels des structures compétentes
- Encourager et communiquer sur l'importance d'acheter des produits qui produiront moins de déchets ou qui généreront moins d'impact sur l'environnement (matériaux biodégradable, référence aux écolabels officiels, marque NF Environnement, écolabel européen...), sur les démarches de management environnemental et bourses d'échange de DIB, de déchets de chantiers ...
- Approfondir l'analyse des comportements des ménages lors de l'achat et lorsqu'ils jettent les objets pour adapter les actions d'information et de sensibilisation.

4 – Améliorer la gestion des déchets de chantiers, des déchets organiques

Organiser la gestion des déchets sur les chantiers (entreprises du BTP), développer les sites de collecte, de tri et de stockage, harmoniser les conditions d'accès aux déchetteries et valoriser les Déchets inertes (Recyclage)

- Valoriser la matière organique en créant une synergie entre les différents producteurs de déchets organiques (les ménages, l'industrie agroalimentaire, la restauration, les agriculteurs...), tout en associant les utilisateurs potentiels des composts produits, afin de réunir les conditions favorables à la mise en place de filières pérennes
- Faciliter le regroupement, la collecte et le transport sécurisé des déchets.

Par ailleurs, notons l'absence de Plan Départemental d'Élimination des Déchets conforme à l'arrêté de 2002. Une étude concernant sa révision vient d'être récemment lancée afin de disposer d'un Schéma conforme aux exigences réglementaires pour le territoire

1.6.4 – Le bruit

Les principales sources sonores du territoire de l'agglomération de La Rochelle proviennent du trafic routier, de l'activité de l'aérodrome et du port de commerce.

Le trafic routier est en augmentation constante sur le réseau routier du territoire de l'agglomération de La Rochelle. Les principales voies qui traversent le territoire de la Communauté d'agglomération sont la RN11, la RN137, la RN237, la RD735 et la RD9. Cette augmentation de trafic est due à l'accroissement des trajets domicile-travail entre les lieux d'emploi qui se développent sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle et les lieux d'habitat qui, pour des raisons de coûts du foncier, tendent à se reporter sur les communes extérieures à l'agglomération, et notamment sur le Pays d'Aunis.

Des périmètres affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres ont été définis par l'arrêté préfectoral n°99-2696 du 17 septembre 1999 portant classement à l'égard du bruit des infrastructures routières dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Par ailleurs, il existe un Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de La Rochelle- île de Ré approuvé par arrêté préfectoral n°02-3490 du 25 octobre 2002 et mis en révision en 2007 pour tenir compte des nouvelles normes européennes en matière de bruit. Le Plan d'Exposition au Bruit est un document qui définit les zones voisines des aérodromes à l'intérieur desquels la construction de locaux à usage d'habitation est interdite ou doit faire l'objet d'une isolation renforcée.

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES POLLUTIONS ET NUISANCES.

Les perspectives d'évolution de la qualité de l'air et du bruit.

Sur la façade atlantique, de La Rochelle jouit d'un climat très doux et tempéré bénéficiant de plus de 1 900 heures d'ensoleillement par an. Cette situation est globalement favorable à une bonne qualité de l'air, avec une direction des vents dominants plutôt Ouest et Sud-ouest.

Le territoire du ScoT est plus sensible à la pollution due à l'ozone que les autres agglomérations. La principale source de cette pollution est liée aux transports, surtout en période estivale lorsque le trafic routier augmente avec l'activité touristique.

Dans l'agglomération de La Rochelle, la qualité de l'air est qualifiée de très bonne à bonne 73 % des jours de l'année contre 84 % en 2001 et 88 % en 2002. Une analyse plus fine par polluant montre que cette dégradation de la qualité de l'air est due à la pollution photochimique (ozone).

Les principales émissions polluantes sont issues du trafic routier. Elles contribuent pour une part importante à l'émission de gaz à effet de serre et ne sont pas sans conséquences néfastes pour la santé humaine. Or, la voiture est le mode de déplacement prédominant et le trafic ne cesse d'augmenter en raison notamment de la croissance démographique, de la dispersion de l'urbanisation et de l'allongement des trajets domicile-travail (saturation de la Rocade notamment). En corrélation avec l'augmentation du trafic routier, les nuisances sonores vont également croître sur le territoire de l'agglomération.

Les perspectives d'évolution des déchets.

Les déchets de la Communauté d'agglomération de La Rochelle sont collectés et traités en grande partie sur la ville de La Rochelle. Les 18 communes de l'agglomération sont engagées dans la collecte sélective des ordures ménagères. Ce qui peut être recyclé est trié et expédié vers des filières de valorisation. Les produits non recyclables partent vers l'usine d'incinération de Chef de Baie.

Le réseau de collecte, et de traitement des déchets est bien développé sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération avec la mise en place de nombreux points d'apports volontaires sur l'ensemble de l'agglomération afin de surmonter les difficultés de stockage et de dépôt sauvage des déchets ménagers.

Cependant, sans nouvelles implantations à venir, dans un contexte d'augmentation du nombre de la population sur le territoire, il pourrait se produire une saturation des déchetteries avec le risque de décourager les particuliers et de favoriser les dépôts sauvages.

1.7 SYNTHÈSE DES RISQUES ET PRESSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT.

Les pressions restent fortes sur le territoire de l'agglomération rochelaise et sont liées au développement de l'habitat et des activités économiques en lien avec le réseau d'infrastructures. Cette pression urbaine plus particulièrement ressentie sur le secteur de La Rochelle et sa première couronne ainsi que sur le littoral peut entraîner une extension de la ville dans les espaces interstitiels de première couronne, et une augmentation des déplacements. Le risque de conurbation est fort entre les enveloppes urbaines de Lagord, l'Houmeau, Puilboreau, Périgny, Aytré.

Un développement excessif de l'urbanisation pourrait compromettre certains milieux remarquables, leurs fonctionnalités écologiques ainsi que la ressource en eau. Un développement organisé autour des pôles gares capable de réduire les déplacements automobiles, privilégiant des formes urbaines faiblement consommatrices d'espace est à promouvoir, tout comme le maintien de coupures vertes conséquentes entre les différents pôles urbains.

Au Nord du territoire, entre Nieul-sur-Mer et Esnandes, la pression urbaine reste moins importante et les risques de conurbation entre les différentes entités urbaines restent limités notamment du fait des modalités d'application de la loi littoral sur ces secteurs qui conduisent à maintenir des coupures d'urbanisation entre les différents villages. Par ailleurs, si les risques et pressions sur l'Environnement sont moins importants du fait des protections existantes et de l'application de la loi littorale certains secteurs vont cependant se développer et l'intégration paysagère des nouvelles constructions devra être prise en compte pour ne pas porter atteinte au caractère de ces villages ruraux,

Au Sud et sur le littoral, la pression urbaine peut être plus conséquente et conduire au développement d'un tissu urbain continu entre La Rochelle et Châtelailon-Plage. La pression touristique du littoral conduit par ailleurs à un accroissement de population durant la saison estivale fréquentant le bord de mer.

En ce qui concerne les milieux naturels, le territoire est composé d'espaces naturels diversifiés mais fragiles dont l'intérêt écologique est souligné par la présence de nombreux inventaires et protections (sites NATURA 2000, ZNIEFF, ZICO.....). La pression urbaine et le développement économique du territoire (habitat, infrastructures routières et ferroviaires, développement de zones commerciales,...) mais aussi la fréquentation accrue des milieux, peuvent conduire à les morceler, et à les dégrader. Le maintien de corridors écologiques entre les différents milieux naturels est essentiel à leur pérennité.

Pour les boisements du territoire, ceux-ci sont éparpillés et très morcelés. Le linéaire de haies n'a cessé de diminuer sur le territoire. Cette situation est en partie imputable à l'activité agricole et au mode de culture intensif. La tendance est à nouveau à l'augmentation des surfaces boisées et de haies.

Quant aux espaces agricoles, le territoire présente une vocation agricole marquée. La pression sur ces espaces agricoles est notamment forte aux abords des villes et villages dans les espaces interstitiels.

Enfin, le territoire est affecté en période estivale par une réduction notable des débits des cours d'eau, et ce pendant des périodes de plus en plus longues en corrélation avec une augmentation des prélèvements. D'une manière générale, la qualité des eaux est affectée par les phénomènes de pollution d'origines diverses. L'augmentation de population peut générer des flux plus conséquents d'eaux usées et d'eaux pluviales dont la qualité est susceptible d'impacter les eaux et notamment les eaux littorales et les usages associés (baignade, conchyliculture, pêche...)

1.8 CARACTÉRISTIQUES DES ZONES - DONT SITES STRATÉGIQUES AU PADD - SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TOUCHÉES PAR LES ORIENTATIONS DU SCOT.

1.8.1- Les sites stratégiques au PADD.

Les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale exprimées dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et le DOG se concrétisent plus spécifiquement sur 3 sites stratégiques identifiés dont les perspectives opérationnelles à court et moyen terme, permettent d'ancrer l'armature du projet SCoT dans le territoire. Il s'agit des sites suivants :

Le quartier de la gare de La Rochelle et le marais de Tasdon :



Le site : Il est localisé à la rencontre du cœur de ville de La Rochelle et d'un espace naturel de qualité en liaison avec le marais de Tasdon. Les terrains situés immédiatement au Sud de la gare constituent des friches agricoles qui débouchent sur un espace de qualité constitué par une zone naturelle en continuité du marais de Tasdon.

Le projet : Situé à l'interface de la ville dense et de la zone humide, le projet envisage la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare. Il s'accompagnera d'un futur quartier 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.



Les incidences et dispositions à envisager :

Le projet s'inscrira en limite des espaces de qualité d'un point de vue naturel et environnemental en continuité du marais de Tasdon (ZNIEFF). Le projet se situe à l'interface de la ville et de la zone humide tout en préservant cette dernière.

Il sera alors essentiel de s'assurer de l'intégration paysagère et architecturale du projet qui sera relativement perceptible en frange d'un espace ouvert. Une attention particulière sera alors apportée à la qualité architecturale d'une part et au choix des essences et à la transition entre la zone urbaine et l'espace naturel d'autre part.

Par ailleurs, le projet est susceptible de générer des incidences sur la qualité des eaux superficielles et nécessitera une gestion optimale des eaux pluviales et de ruissellement avant rejet au milieu naturel compte tenu de la proximité des zones humides et notamment du marais. Une attention sera portée sur le traitement des eaux avant rejet (voiries notamment).

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 projet ne s'inscrit pas dans les périmètres de protection de captage et n'aura pas d'incidence sur les eaux souterraines dans la mesure où les terrassements sont limités.

En ce qui concerne les modalités d'application de la loi littoral, le projet, au cœur de la ville, est localisé en dehors des espaces proches du rivage qui correspondent ici au contact entre le rivage et la ville construite. Le projet s'inscrira cependant dans le cadre d'une urbanisation modérée de façon à assurer une transition de qualité avec l'espace rendu à la nature.

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



Le site : Il s'agit de l'espace littoral localisé au Sud de La Rochelle et du territoire très urbain des Minimes couvrant les espaces agricoles et balnéaires d'Aytré du littoral jusqu'au site de Bongraine et traversé par des voies ferrées.

Le projet : Au regard de la nécessité de prévoir une possibilité d'extension des implantations d'enseignement supérieur et de recherche dans la continuité du secteur des Minimes, le projet concerne une réserve foncière d'une vingtaine d'hectares sur la zone Besselue-Bongraine dans la commune d'Aytré

Ces implantations seront accompagnées d'opérations de logements, intégrant commerces et activités dans un souci de mixité des fonctions urbaines afin d'éviter un effet « campus ».

Au-delà vers le sud, la frange la plus littorale de cet espace recevra 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.

Les incidences et dispositions à envisager :

Le projet conduira à préserver la frange littorale qui sera traitée par un aménagement paysager en parc littoral naturel. Cette disposition évitera toute urbanisation sur ce secteur limitant ainsi la vulnérabilité du territoire vis-à-vis du risque de submersion.

Aucun enjeu de protection au niveau national, international ou européen n'a été identifié sur ce secteur, mais le maintien en espace naturel et paysager de la frange littorale permettra de préserver la qualité du littoral, et sa diversité. L'accès privilégié au public est prévu et devra être encadré de façon à limiter la pression sur les milieux.

L'implantation des équipements publics et des logements devra bien évidemment se faire en tenant compte de la vulnérabilité du territoire aux risques de submersion et en s'assurant d'une bonne intégration dans le site (vues sensibles).

La prise en compte de la délimitation des Espaces Proches du Rivage est ici fondamentale.

L'application des critères d'appréciation de la notion d'Espace Proche du Rivage montre sur le secteur de Bongraine que la distance entre le terrain et le rivage est de l'ordre de 1000 mètres mais peut localement être inférieure sur sa frange Ouest. Par ailleurs la présence de terrains non bâtis occupés par des terres agricoles et des espaces « naturels » le séparant du rivage concourent à la délimitation de ce site en espace proche du rivage

L'application de celle-ci conduira pour partie du site, à une extension limitée de l'urbanisation qui devra par ailleurs se faire en continuité du tissu urbain existant et dans le respect de l'environnement et du principe de co-visibilité, notamment dans la partie Sud du terrain.



Pôle d'appui de Dompierre-sur-Mer :



Le site : Il s'agit d'un secteur à dominante agricole d'une superficie d'environ 120 ha situé au Sud de la zone urbanisée de Dompierre-sur-Mer entre Dompierre et le hameau de Chagnolet à proximité du canal de Marans et au Sud de la Nationale 11. Il s'agit d'un site relativement bien desservi par la Route Nationale 11.

Le projet : Parmi les pôles d'appui envisagés au sein de la deuxième couronne, celui de Dompierre-sur-Mer a vocation à prendre une certaine importance, portant la population communale à une dizaine de milliers d'habitants. 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 120 ha 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.

Les incidences et dispositions envisagées :

Le site présente une inclinaison des terrains en direction du bourg de Chagnolet. On note la présence d'un talweg qui a pour fonction de drainer les eaux du site en direction de ce bourg. L'urbanisation de ce secteur aura pour conséquence d'imperméabiliser les terrains aujourd'hui agricoles. Afin de limiter le ruissellement et d'éviter toute augmentation du ruissellement vers le bourg de Chagnolet, le projet devra s'accompagner d'une gestion des eaux pluviales (rétention à la parcelle, gestion des eaux de ruissellement au droit de noues, limitation des rejets). Le projet devra maintenir par ailleurs des espaces verts perméables permettant de limiter les ruissellements.

Le site ne présente pas d'enjeu particulier vis-à-vis des eaux souterraines et de leur protection et n'affecte pas les périmètres de protection des captages pour l'alimentation en eau potable.

En ce qui concerne les milieux naturels, le site ne présente pas en lui-même d'enjeu fort vis-à-vis de la faune et de la flore et n'est concerné par aucune protection au niveau national, international ou européen. Les terrains sont en grande partie occupés par des terres de cultures. Une reconnaissance plus fine du milieu sera menée préalablement à l'aménagement (inventaire faune et flore). Par contre, au titre de la biodiversité et du maintien des continuités écologiques sur le territoire, au sein de l'aménagement, il sera maintenu une continuité écologique (trame verte) entre Chagnolet et Dompierre-sur-Mer.

L'incidence concerne plus spécifiquement les activités agricoles existantes et la pérennité des exploitations. Des mesures d'accompagnement spécifiques des exploitations seront à mettre en œuvre.

Ce site n'est pas concerné par les modalités d'application de la loi littoral.

1.8.2- Les autres sites d'extension urbaine touchés par les orientations du SCoT :

Les principes retenus dans le Projet d'Aménagement et de Développement durable et les orientations générales conduisent à préserver et valoriser 13 600 hectares d'espaces naturels et agricoles soit près de 97 % des espaces existants (situation 2008)

Il en résulte l'identification d'une enveloppe maximale de 400 hectares consacrée aux extensions urbaines potentielles, soit seulement 2 % du territoire communautaire et moins de 3 % des espaces agricoles. Les extensions urbaines potentielles concernent les usages respectivement résidentiels (logement et équipements de proximité) et les activités économiques

- Les extensions urbaines résidentielles

Au moins 50 % de ce développement urbain attendu d'ici 2020, sera assuré au sein des quelques 6 600 hectares des espaces urbains existants en 2010, et ce sous forme de réinvestissement urbain ou d'intensification urbaine. Ce pourcentage d'au moins 50 % valant pour l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle est décliné comme suit :

- ✓ Deux tiers pour les cinq communes de l'unité urbaine centrale.
- ✓ Un tiers pour les treize autres communes constituant la couronne urbaine rochelaise.

Ainsi, les extensions urbaines potentielles sont localisées de préférence :

- ✓ soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité ;
- ✓ soit en continuité des bourgs et villages existants à proximité des services urbains.

Ces extensions urbaines ne sont aujourd'hui pas précisément localisées limitant les possibilités d'analyse de leur incidence sur le milieu physique, naturel et humain, mais les principes retenus permettent d'ores et déjà de s'assurer que les sites qui seront choisis aux abords des bourgs existants ou des lieux d'échanges ne généreront pas d'incidence sur les secteurs qui font l'objet d'une protection environnementale au niveau international, communautaire ou national.

D'autre part, la localisation de ces extensions pourra être menée au regard d'une analyse plus fine des données environnementales aux abords des bourgs et villages et des lieux d'échanges concernés afin de permettre la réalisation de projets d'extension urbaine bien intégrés à leur environnement (adaptation à la morphologie, prise en compte des axes d'écoulement, maintien de trames vertes et de la biodiversité, réduction des nuisances...).

- Les extensions urbaines résidentielles relatives aux zones d'activités artisanales, industrielles et logistiques

La nécessité d'accroître de manière raisonnée l'offre disponible est l'objectif premier qui a été défini, en la matière, par le projet d'aménagement et de développement durable. Sa mise en œuvre conduit à identifier l'aménagement de deux grandes catégories de zones d'activités d'intérêt communautaire :

- Les zones artisanales et d'activités de production d'une surface comprise entre 10 et 25 hectares destinées majoritairement au développement et à l'adaptation du tissu économique productif local : au nord « à cheval » sur les deux communes de Saint-Xandre et Nieul-sur-Mer **à l'Aubrecay** ainsi qu'à **Marsilly** ; sur l'axe ouest-est à **Dompierre-sur-Mer** / Corne Neuve puis au sud à Saint-Vivien.

Les sites retenus ne présentent pas d'enjeu de protection fort vis-à-vis des milieux naturels (pas de site protégé identifié au niveau national, international ou européen) mais constituent toutefois des secteurs d'intérêt vis-à-vis de la biodiversité et des continuités écologiques notamment pour le site de l'Aubrecay localisé à la rencontre de continuités écologiques. Une attention particulière devra donc être portée dans le cadre de l'aménagement, au maintien de ces continuités qui devront s'inscrire dans l'aménagement d'ensemble.

Par ailleurs, la présence d'un point haut et la morphologie des terrains conduiront à une certaine sensibilité paysagère ainsi qu'à des vues sensibles sur ces zones d'activités. Une attention particulière devra donc être portée sur l'insertion dans le site ainsi que sur le traitement architectural et paysager du projet.

En terme de gestion des eaux pluviales et de ruissellement, leur implantation en tête de bassin versant induit la nécessité de réguler le débit du fait de l'imperméabilisation engendrée, ceci afin d'éviter tout accroissement du ruissellement à l'aval. La gestion des eaux devra être réalisée à la source par récupération et infiltration éventuelle. Enfin, les eaux pluviales rejoignent les axes d'écoulement naturels et le littoral. Une attention particulière devra être portée à la qualité au point de rejet de façon à éviter tout impact sur les activités et usages situés en aval immédiat ainsi que sur la qualité des eaux souterraines.

Les sites retenus sont localisés en dehors des espaces proches du rivage au titre de la loi littoral.

Les zones d'activités industrielles et logistiques, de taille supérieure à 25 hectares, en capacité d'accueillir des entreprises tant endogènes qu'exogènes au tissu productif rochelais : à l'est le parc d'activités de Sainte-Soulle/Usseau et au sud celui de Salles-sur-Mer/L'Aubépin 2.

De la même façon que pour les zones artisanales et d'activités précédentes, Les sites retenus ne présentent pas d'enjeu de protection fort vis-à-vis des milieux naturels (pas de site protégé identifié au niveau national, international ou européen). Une attention particulière devra cependant être portée à l'intégration paysagère et architecturale de ces projets dans leur site.

Les surfaces plus importantes mises en jeu nécessiteront une vigilance accrue vis-à-vis des phénomènes de ruissellement et d'imperméabilisation des sites en recherchant systématiquement la gestion des eaux sur le site et en s'assurant d'un traitement des eaux compatibles avec les usages possibles à l'aval.

- Les grands équipements.

- Le centre hospitalier

Le centre hospitalier Saint-Louis est aujourd'hui situé sur un terrain de 10 hectares au sein de la partie centrale de la ville de La Rochelle. L'évolution des techniques et des besoins peut poser, à une échéance située aux environs de 2030, la question de la réalisation d'un nouvel équipement nécessitant un terrain d'assiette d'une trentaine d'hectares à proximité du cœur d'agglomération. Afin de préserver la perspective de cette implantation dans les années 2030, le schéma de cohérence territoriale identifie trois localisations possibles :

- ✓ sur la commune d'Aytré, au nord de la zone industrielle de Belle Aire, entre la voie ferrée et le lieu-dit Varaize (site desservi par la RD137 et la future déviation de la route de Surgères) ;

Ce secteur est plus particulièrement sensible vis-à-vis de la protection des eaux souterraines puisqu'il se situe dans le périmètre de protection du captage de Varaize. Les risques d'atteinte à la protection de la ressource en eau plus spécifiquement en phase chantier, sont fortes. Des mesures de suivi et d'accompagnement devront être mises en œuvre (avis de l'hydrogéologue agréé, suivi piézométrique, contraintes pour la protection des eaux en phase chantier – stockages, risques de pollution). Le site ne présente pas d'autres enjeux environnementaux forts.

- ✓ sur la commune de Dompierre-sur-Mer, entre le bourg et la nouvelle route départementale reliant le RD9 et le RD111, à proximité de l'échangeur avec la RN11 ;

Ce site identifié dans les sites stratégiques du PADD ne présente pas d'incidences fortes du point de vue de l'environnement (cf pôle d'appui de Dompierre-sur-mer).

- ✓ sur la commune d'Angoulins, à l'est de la RD137, entre la RD111 et le lieu-dit La Cabane Brûlée.

Ce site en limite des marais et des espaces naturels remarquables du littoral reste plus sensible en termes d'incidences sur les milieux, à la fois en phase chantier (impact sur les eaux, nuisance sonores pour la faune locale...) mais aussi à terme (proximité des espaces naturels et des zones inondables, nuisances liées à la fréquentation et à la circulation...).

- Voie ferrée de contournement Nord.

Le schéma de cohérence territoriale identifie un principe de tracé qui, à partir de l'enceinte portuaire, contourne l'unité centrale selon une direction générale ouest-est jusqu'aux approches est de la Communauté d'agglomération pour ensuite se diriger selon une direction générale nord-sud pour le raccordement précité au réseau national.

L'incidence fine du projet est aujourd'hui difficilement appréciable compte tenu des évolutions possibles de tracé. Le projet fera l'objet d'une étude plus fine des tracés possibles et conduira à une étude d'impact du tracé retenu. Cependant, il est possible d'apprécier en l'état actuel les grandes incidences de cette infrastructure. Celles-ci concerneront principalement les nuisances liées au bruit et au trafic, le risque de coupure des corridors écologiques identifiés sur le territoire et l'impact sur le paysage. La réalisation de cette infrastructure devra tenir compte de la proximité des villages rencontrés sur le tracé de façon à limiter la nuisance (création d'ouvrage de protection éventuels), et nécessitera le rétablissement au minimum des corridors écologiques identifiés ainsi que l'intégration du projet dans le site (mouvements de terre, déblais-remblais, perception de la voie...).

Celui-ci permettra cependant de réduire, voire de supprimer, les nuisances et les risques engendrés par le transport de marchandises circulant actuellement sur les voies ferrées au sein de l'espace urbain central.

1.9 SYNTHÈSE RECAPITULATIVE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.

1.9.1 – Tableau synthétique des enjeux environnementaux.

L'analyse de l'état initial de l'Environnement a conduit à identifier les principaux enjeux environnementaux du territoire. Ces enjeux sont présentés par thème dans le tableau ci-dessous :

Thématiques	Synthèse des enjeux environnementaux sur le territoire du SCOT de l'agglomération de La Rochelle
Milieus naturels, biodiversité et paysages	- Préserver et valoriser les espaces naturels, boisés, littoraux et marins.
	- Préserver les milieux aquatiques (qualité et débit des eaux) et maintenir la continuité hydraulique des cours d'eau (trame bleue)
	- Préserver et renforcer les liaisons entre les différents milieux naturels, maintenir les continuités. Préserver les cœurs de nature et augmenter la biodiversité du territoire.
	- Préserver les espaces de respiration entre les villages et renforcer le lien entre ville et campagne. Préserver et mettre valeur le patrimoine bâti et le paysage
Ressources naturelles et énergies	- Préserver la qualité des eaux littorales pour les différents usages et limiter la pollution des cours d'eau.
	- Optimiser les infrastructures existantes (réseaux AEP, EU, EP, STEP...) pour gérer les ressources et conduire une exploitation raisonnée.
	- Préserver la ressource en eau potable.
	- Développer les énergies renouvelables sur des sites appropriés
Risques naturels et technologiques	- Tenir compte dans l'aménagement du littoral de l'évolution du niveau des océans et éviter d'exposer toute nouvelle population au risque de submersion.
	- Renforcer la prévention des risques (élaborer les documents de prévention) et éviter l'exposition de nouvelles populations
	- Conforter le développement économique par des sites d'accueil appropriés Tenir compte des contraintes d'urbanisation dans l'implantation des activités à risques
	- Préserver toutes les zones naturelles d'expansion des crues (marais, zones humides et les axes d'écoulement naturel.
Pollutions et nuisances	- Développer les modes de transport alternatifs à la voiture
	- Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants. Réduction du bruit et des pollutions atmosphériques.
	- Réduire la production des déchets et améliorer leur élimination.

1.9.2 – Hiérarchisation des enjeux environnementaux.

La notion d'enjeu est cruciale dans l'analyse environnementale. Elle permet de synthétiser une situation complexe et d'identifier les points fondamentaux qui guideront la suite de l'analyse. Par définition même, les enjeux ne sont pas nombreux.

Une classification des enjeux suivant différents critères a été réalisée et permet de discerner, au sein des différents enjeux identifiés, des familles d'enjeux présentant des caractéristiques différentes.

Selon la typologie des enjeux et le degré d'importance, une pondération des impacts a été réalisée. Le tableau suivant présente le détail de la pondération.

Typologie des enjeux		Pondération
Enjeu global/territorial	Territorial	1
	Global	2
Irréversibilité des impacts	Forte	3
	Variable	2
	Faible	1
Importance vis-à-vis de la santé publique	Forte	3
	Significative	2
	Secondaire	1
Transversalité	Forte	3
	Assez Forte	2
	Faible	1

Thématiques	Enjeux environnementaux	Enjeu territorial/ Global	Irréversibilité de l'impact	Importance de l'enjeu vis-à-vis de la sécurité et de la santé publique	Transversalité des enjeux	Total de la pondération
Milieus naturels, biodiversité et paysages	Préserver et valoriser les espaces naturels, boisés, littoraux et marins.	Global	Forte	Significative	Assez forte	9
	Préserver les milieux aquatiques (qualité et débit des eaux) et maintenir la continuité hydraulique des cours d'eau (trame bleue)	Global	Forte	Significative	Assez Forte	9
	Préserver et renforcer les liaisons entre les différents milieux naturels, maintenir les continuités. Préserver les cœurs de nature et augmenter la biodiversité du territoire.	Territorial	Forte	Significative	Forte	9
	Préserver les espaces de respiration entre les villages et renforcer le lien entre ville et campagne. Préserver et mettre valeur le patrimoine bâti et le paysage	Territorial	Variable	Significative	Assez Forte	7
Ressources naturelles et énergies	Préserver la qualité des eaux littorales pour les différents usages et limiter la pollution des cours d'eau.	global	Variable	Forte	Forte	10
	Optimiser les infrastructures existantes (réseaux AEP, EU, EP, STEP...) pour gérer les ressources et conduire une exploitation raisonnée.	territorial	Faible	Faible	Faible	4
	Préserver la ressource en eau potable.	territorial	variable	Forte	Assez forte	8
	Développer les énergies renouvelables sur des sites appropriés	territorial	Faible	Significative	Faible	5
Risques naturels et technologiques	Tenir compte dans l'aménagement du littoral de l'évolution du niveau des océans et éviter d'exposer toute nouvelle population au risque de submersion.	Territorial	Variable	Forte	Forte	9
	Renforcer la prévention des risques (élaborer les documents de prévention) et éviter l'exposition de nouvelles populations	Territorial	Variable	Forte	Assez Forte	8
	Conforter le développement économique par des sites d'accueil appropriés Tenir compte des contraintes d'urbanisation dans l'implantation des activités à risques	Territorial	Variable	Significative	Assez Forte	7
	Préserver toutes les zones naturelles d'expansion des crues (marais, zones humides et les axes d'écoulement naturel).	Territorial	Variable	Significative	Forte	8
Pollutions et nuisances	Développer les modes de transport alternatifs à la voiture	Global	Variable	Significative	Assez Forte	8
	Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants	Global	Faible	Significative	Assez Forte	7
	Réduire la production des déchets et améliorer leur élimination.	Global	Faible	Significative	Faible	6

Au regard des tableaux précédents, il est possible de classer les enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic environnemental en trois catégories

Les enjeux environnementaux majeurs du territoire sont :

- Préserver et valoriser les espaces naturels, boisés, littoraux et marins
- Tenir compte dans l'aménagement du littoral de l'évolution du niveau des océans et éviter d'exposer toute nouvelle population au risque de submersion.
- Préserver les milieux aquatiques (qualité et débit des eaux) et maintenir la continuité hydraulique des cours d'eau (trame bleue).
- Préserver et renforcer les liaisons entre les différents milieux naturels, maintenir les continuités. Préserver les cœurs de nature et augmenter la biodiversité du territoire.
- Préserver la qualité des eaux littorales pour les différents usages et limiter la pollution des cours d'eau

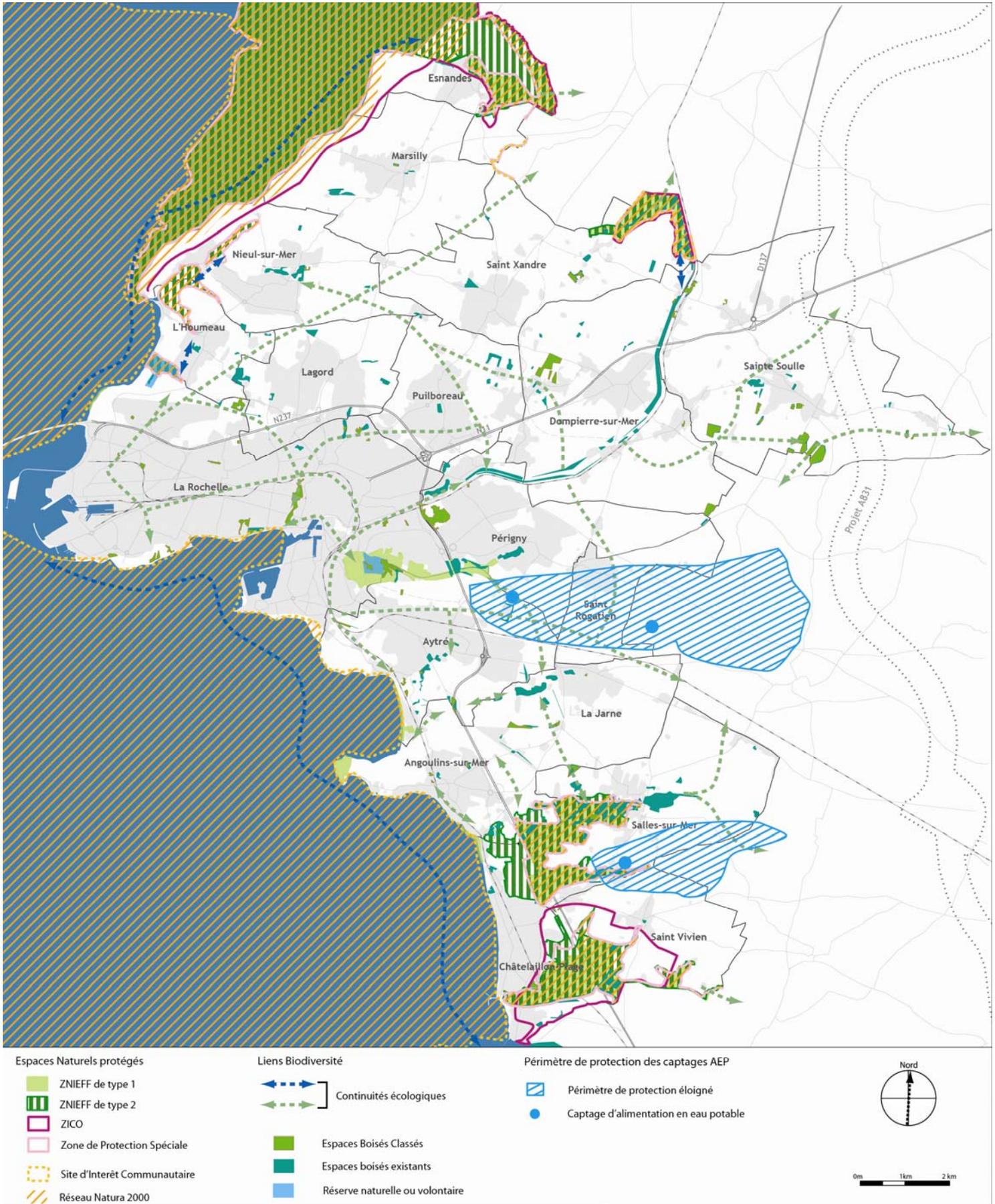
Les enjeux environnementaux importants du territoire sont :

- Renforcer la prévention des risques (élaborer les documents de prévention) et éviter l'exposition de nouvelles populations
- Préserver la ressource en eau potable
- Préserver toutes les zones naturelles d'expansion des crues (marais, zones humides et les axes d'écoulement naturel.
- Développer les modes de transport alternatifs à la voiture

Les enjeux environnementaux modérés du territoire sont :

- Optimiser les infrastructures existantes (réseaux AEP, EU, EP, STEP...) pour gérer les ressources et conduire une exploitation raisonnée
- Développer les énergies renouvelables sur des sites appropriés
- Préserver les espaces de respiration entre les villages et renforcer le lien entre ville et campagne. Préserver et mettre valeur le patrimoine bâti et le paysage
- Conforter le développement économique par des sites d'accueil appropriés
Tenir compte des contraintes d'urbanisation dans l'implantation des activités à risques
- Réduire la production des déchets et améliorer leur élimination
- Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



2 - PRESENTATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES AU REGARD DES PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES.

2.1 Un projet de territoire équilibré.

Dans le respect des objectifs définis par l'article L-121-1 du Code de l'Urbanisme et afin de continuer à répondre aux besoins des habitants tout en préservant la qualité de l'environnement et des paysages, le parti d'aménagement retenu vise à maîtriser de manière stricte l'étalement urbain. Il donne la priorité au renouvellement urbain, afin d'assurer une extension maîtrisée de l'urbanisation.

La volonté de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a en effet été d'établir un projet équilibré :

- Equilibre entre protection des zones naturelles et agricoles, développement maîtrisé de l'urbanisation et renouvellement urbain ;
- Equilibre entre développement économique, réponses aux besoins en logement et amélioration du niveau d'équipements,
- Equilibre social afin de répondre aux besoins du plus grand nombre et de maintenir la diversité sociale sur l'ensemble du territoire.

Les raisons pour lesquelles les scénarios alternatifs ont été écartés.

La notion d' « équilibre » dans l'occupation de l'espace a conduit à écarter trois scénarios alternatifs :

- Le scénario qui se serait traduit par une extension urbaine forte sur le territoire notamment au détriment des espaces agricoles et naturels. Dans ce scénario, la consommation d'espace aurait eu des conséquences fortement dommageables sur le plan environnemental.
- Le scénario qui préconisait un développement de l'urbanisation le long des axes routiers structurants de l'agglomération, supports de transports en commun. Cette croissance « en doigts de gant » aurait eu pour conséquence la disparition des coupures d'urbanisation autour de l'unité urbaine centrale et entre les entités communales de deuxième couronne.
- Le scénario qui se traduit par la protection absolue et intégrale des zones actuellement non urbanisées, sans aucune extension urbaine. Ce scénario risquait d'avoir deux conséquences, toutes deux dommageables :
 - L'une où le territoire serait pratiquement figé pour les 15 à 20 années à venir car aucune réponse aux besoins n'était mise en œuvre, avec pour conséquence une diminution et un vieillissement de la population, une quasi-absence de création de nouveaux emplois, une aggravation du chômage et des migrations alternantes.
 - L'autre dans laquelle la densification était utilisée comme le seul moyen de répondre aux besoins actuels et futurs : densification des centres villes et autour des centres villes, des quartiers d'habitat individuel notamment les moins denses. Cette orientation n'a pas été retenue, notamment en raison des effets d'augmentation des valeurs foncières.

Le scénario retenu par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle pour les 10-15 prochaines années a mis l'accent sur deux objectifs complémentaires :

- Garantir la qualité totale du territoire gage du maintien demain de son attractivité envers les entreprises et les populations.

- Assurer dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération les conditions cadres d'une croissance ouverte à toutes les catégories de population dans leur diversité d'âge, de composition familiale et de revenu

Dans ce contexte, les orientations suivantes ont été définies :

- Préserver et valoriser près de 13 600 hectares d'espaces naturels et agricoles soit près de 97% des surfaces existantes en 2008.
- Localiser 50% du développement urbain attendu d'ici 2020, s'agissant des fonctions logement et équipements de proximité, au sein des quelques 6 600 hectares des espaces urbains existants en 2010, et ce sous forme de réinvestissement urbain ou d'intensification urbaine.
- Il en résulte l'identification d'une enveloppe maximale de 400 hectares consacrée aux extensions urbaines potentielles ; soit seulement 2% du territoire communautaire
- Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles constitutifs de la trame bleue et verte.
- Assurer une proportion majoritaire (50%) du développement urbain dans les espaces urbains existants
- Maîtriser les extensions urbaines

2.2 Un développement urbain économe en consommation d'espace.

L'ensemble des orientations conduit à prévoir que la consommation d'espace pour les usages résidentiels et activités économiques sera sur la décennie 2010-2020 en moyenne annuelle de 40 hectares, alors qu'elle était proche de 100 hectares par an entre 1995 et 2007, soit une réduction de moitié de la consommation d'espace passée et ce dans le cadre d'une dynamique de croissance maintenue.

Le Schéma de Cohérence Territoriale établit qu'au moins 50% des développements urbains s'agissant des fonctions habitat et équipements de proximité sont localisés dans les espaces urbains existants. Ce pourcentage de 50% valant pour l'ensemble du territoire est décliné comme suit :

- Deux tiers pour les cinq communes de l'unité urbaine centrale
- Un tiers pour les treize autres communes constituant la couronne urbaine rochelaise.

Les extensions urbaines potentielles sont quant à elles localisées préférentiellement :

- Soit au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité ;
- Soit en continuité des bourgs et villages existants à proximité des services urbains.

2.3 Une gestion économe des ressources naturelles.

Le Schéma de Cohérence Territoriale traduit une gestion économe des ressources naturelles au travers de son PADD et des orientations du DOG en :

- Contribuant à l'amélioration de la qualité des eaux.
- Favorisant les économies d'énergies et l'utilisation des énergies renouvelables.
- Favorisant les transports et les déplacements doux.
- Assurant la valorisation et la collecte sélective des déchets.

2.4 Développer les transports et les modes de déplacement doux.

Réaliser une meilleure cohérence entre urbanisation et transports publics correspond à l'objectif déterminé au projet d'aménagement et de développement durable de mettre en place une ville tout à la fois des proximités et des mobilités

Ceci se traduit dans le SCoT par les orientations suivantes :

- Coordonner dans le temps et dans l'espace développement urbain et offre de transports publics
- Développer une offre performante de transports publics
- Faciliter les déplacements en modes actifs
- Organiser l'offre de stationnement
- Hiérarchiser la voirie

3 - INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DU SCOT SUR L'ENVIRONNEMENT. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS. MESURES ENVISAGEES ET INDICATEURS DE SUIVI

3.1 INCIDENCES DU SCOT SUR LES ESPACES NATURELS PRODUCTEURS DE BIODIVERSITE, LES AMENITES ET LE PAYSAGE

Incidences du SCoT sur les espaces naturels et la biodiversité.

- **Les incidences positives.**

Les dispositions les plus importantes, par l'ampleur des effets qu'elles auront sur les plans locaux d'urbanisme, sont celles relatives à la mise en place de la trame verte et bleue et aux « sites à enjeu de biodiversité ». Ce sont ces espaces qui structurent les développements urbains à venir.

Dans les espaces urbains existants ou potentiellement ouverts à l'urbanisation, le DOG prévoit le maintien et le renforcement des continuités écologiques en visant tout particulièrement à pallier ou éviter les risques de rupture, de fragilisation ou d'étanchéité. Cette orientation vaut également pour les continuités situées dans les espaces naturels et agricoles.

Cette orientation est fondamentale pour permettre d'endiguer la fragmentation du territoire et préserver les continuités et échanges biologiques garants de la biodiversité. Les orientations du SCoT vont donc permettre d'inverser la tendance et de réduire les obstacles aux échanges entre les différents milieux sur l'ensemble du territoire

Dans le cadre de la mise en œuvre du principe général d'équilibre entre préservation-protection des espaces agricoles, forestiers et naturels d'une part, et le renouvellement urbain et le développement urbain maîtrisé d'autre part, les dispositions envisagées par le SCoT visent à préserver près de 97% des espaces naturels et agricoles du territoire soit près de 13 600 hectares (situation 2008). L'ensemble des espaces naturels protégés et d'intérêt plus particulier vis-à-vis de la faune et de la flore est bien évidemment intégralement préservé et plus particulièrement l'ensemble des marais du territoire.

Par ailleurs, au moins 50% du développement urbain attendu d'ici 2020 doit se faire au sein des espaces urbains existants en 2010 sous forme de réinvestissement urbain ou d'intensification urbaine.

Le renforcement de l'unité urbaine centrale qui constitue un développement urbain plus économe en nouveaux besoins d'équipements et de services collectifs ainsi qu'en déplacements va permettre de limiter l'étalement urbain. La maîtrise des extensions urbaines qui seront localisées au plus près des lieux d'échange des réseaux de transports publics existants ou projetés assurant un bon niveau d'accessibilité, ou en continuité des bourgs et villages existants à proximité des services urbains, permettra de réduire la consommation d'espace et de réduire les besoins en infrastructures de communication.

L'enveloppe maximale consacrée aux extensions urbaines potentielles sera de 400 ha soit seulement 2% du territoire communautaire et moins de 3% des espaces agricoles.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable a fortement affirmé comme objectif prioritaire de maintenir la qualité totale du territoire et ce notamment en mettant l'accent sur trois volets d'action :

- Préservation des espaces agricoles en considérant les trois fonctions importantes : économique, identitaire et de contribution à la biodiversité
- Préservation des espaces naturels en s'attachant à leur fonction première au titre de la biodiversité
- Préservation des composantes du grand paysage

La réduction importante de la consommation d'espace prévue au SCoT permettra de limiter fortement l'impact du développement sur les milieux naturels. Les extensions prévues seront réalisées sur des secteurs d'intérêt moindre vis-à-vis de la faune et de la flore tout en s'assurant d'une perméabilité et d'une possible continuité écologique au sein des aménagements envisagés.

Enfin, la préservation et la mise en valeur des milieux naturels au contact de la ville aura par ailleurs un rôle social fort permettant aux habitants de bénéficier d'espaces naturels de qualité à proximité de leur lieu de vie.

Le SCoT permettra d'améliorer la structure de la trame verte par l'incitation à l'accroissement du linéaire de haies. Dans les espaces agricoles, le SCoT incite les parties prenantes –collectivités publiques- représentants du monde agricole notamment à prendre toutes les dispositions concourant à l'accroissement du linéaire de haies, support de la trame verte. Cette disposition va permettre d'endiguer le phénomène de réduction importante du linéaire observé depuis le début des années 1960, la Communauté d'agglomération de La Rochelle aidant à la replantation.

Sur le littoral, les modalités d'application de la loi littoral permettent au Nord de la Rochelle de maintenir de grandes coupures d'urbanisation entre les villages de l'Houmeau, Nieul-sur-Mer, Marsilly et Esnandes. La délimitation des espaces proches du rivage et la prise en compte des milieux naturels protégés limitent les possibilités de développement à l'Ouest vers la mer. Ces dispositions contribuent à maintenir des corridors écologiques importants à l'interface mer-terre et permettent la préservation des milieux littoraux et reto-littoraux.

Au Sud de La Rochelle, les marais sont intégralement préservés.

- **Les incidences négatives.**

Les orientations d'aménagement prévues par le SCoT prévoient une préservation importante des milieux forestiers, agricoles et naturels ainsi que le renforcement des corridors écologiques. L'étalement urbain limité et la réduction importante de la consommation d'espace contribuent à réduire les pressions sur le milieu. Dans ces conditions, les incidences négatives sur les espaces naturels terrestres seront limitées.

Un des principaux problèmes que l'on peut pressentir viendrait des coupures liées à la réalisation d'infrastructures nouvelles traversant les espaces naturels (nouvelles voiries, voies ferrées et notamment le contournement ferré Nord)

Sur un plan très général, l'objectif de poursuite de la croissance démographique ne peut que se traduire par une pression accrue sur les espaces naturels. Il s'agira davantage d'une pression de fréquentation que d'urbanisation, compte tenu des dispositions strictes qui sont prises pour empêcher la construction dans les espaces naturels. Les incidences de pression sur les milieux consécutives à la fréquentation peuvent toutefois être compensées par une amélioration des conditions d'accès, d'accueil et de déplacement sur les sites naturels, en particulier sur le littoral.

La croissance démographique pourra également avoir des incidences sur les milieux naturels au travers de la consommation des ressources (l'eau, par exemple), ou de la production d'effluents (qualité des rejets- impact sur la qualité des eaux superficielles et souterraines et sur les milieux naturels).

En ce qui concerne les espaces maritimes, l'objectif d'aménagement qui consiste à développer des fonctions portuaires peut avoir des impacts négatifs s'il est nécessaire d'artificialiser ou de perturber les écosystèmes. Il est cependant impossible d'évaluer ces impacts en l'absence de projet aujourd'hui plus défini.

Les incidences négatives sur les milieux naturels et la biodiversité pourront se faire ressentir sur les secteurs ouverts à l'extension urbaine soit une enveloppe maximale de 400 ha sur le territoire de l'agglomération rochelaise représentant moins de 3% des espaces agricoles et naturels du territoire. Sur ces secteurs, l'impact sur le milieu sera plus sensible. Une analyse plus fine de l'état initial et notamment de la qualité faunistique et floristique de ces secteurs devra alors être menée.

- **Les choix retenus par le SCoT.**

Le PADD prône la préservation du « capital Nature » dans toutes ses composantes : l'eau, l'air, la terre et le vivant. Ce choix se justifie par **une volonté forte sans alternative de la Communauté d'agglomération de La Rochelle de garantir une qualité de son territoire, gage du maintien demain de son attractivité**, ceci se traduisant par une préservation importante des espaces naturels et agricoles de son territoire.

Parmi les grands objectifs assignés au SCoT en matière d'environnement naturel figurent :

- L'identification et la préservation des liaisons de biodiversité entre les cœurs de nature renforcés,
- La protection et la reconquête de la qualité de l'eau, ainsi que la mise en valeur de l'eau sur l'ensemble du territoire,
- La protection des zones humides,

- **Mesures compensatoires**

Les orientations d'aménagement prévues par le SCoT devraient avoir peu d'incidences négatives sur les espaces naturels terrestres : limitation de l'étalement urbain, maintien et renforcement des corridors écologiques, préservation de tous les espaces protégés et remarquables.....

Les opérations d'aménagement et notamment la création de nouvelles voiries devront systématiquement prévoir la mise en œuvre de continuités écologiques pour assurer les échanges et maintenir la biodiversité.

L'augmentation de la pression sur les milieux naturels au travers de la consommation de ressources et de la production d'effluents peut être compensée par des mesures techniques appropriées (il existe des moyens pour réduire les consommations d'eau par les ménages, et le traitement des effluents domestiques a progressé).

- **Les indicateurs de suivi.**

Les indicateurs de suivi qui pourront être mis en œuvre par la Communauté d'agglomération de La Rochelle sont :

- Evolution des surfaces de divers types de milieux naturels ou semi-naturels (littorales, bois, prairies permanentes, zones humides...),

L'appréciation pourra être menée au travers de l'analyse des photographies aériennes à différentes périodes.

- Evolution du linéaire de lisières (haies bocagères et lisières de bois),

L'appréciation pourra être menée au travers de l'analyse des photographies aériennes à différentes périodes

- Evolution de la distribution et des effectifs de certaines espèces d'insectes ou d'oiseaux nicheurs qui peut être directement corrélée à l'état de conservation de milieux tels que les pelouses littorales, les prairies, etc.

Réalisation d'inventaires sur un échantillonnage de sites représentatif définis en collaboration avec les services de la DIREN Poitou-Charentes.

Incidences du SCoT sur les aménités et le paysage.

- **Les incidences positives.**

Les objectifs du SCoT prônent une gestion économe du sol et une protection des paysages en affichant la volonté d'une maîtrise de l'urbanisation.

Les coupures vertes, les vallées et les zones humides, éléments constitutifs du paysage, seront préservés au sein de la trame verte et bleue notamment. Le respect des coupures d'urbanisation dans le cadre de l'application de la loi littoral permettra de maintenir les perspectives visuelles intéressantes du paysage sur le littoral.

L'ensemble des objectifs paysagers du SCoT se traduit en préconisations et en prescriptions dans les domaines suivants :

- Préservation des espaces agricoles et naturels,

Le PADD exprime la volonté forte de préserver l'essentiel des espaces agricoles et naturels et de localiser dans les tissus urbains déjà constitués au moins 50% du développement urbain tous usages attendu d'ici 2020.

- Maîtrise des phénomènes d'étalement urbain.

Cette maîtrise de l'étalement urbain s'associera à une nouvelle façon d'habiter et notamment par 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.

Le maintien des grands équilibres et du cadre de vie, la préservation des surfaces agricoles et de l'activité à proximité de l'habitat favorisant le développement des cultures biologiques vont dans le sens d'une protection renforcée des milieux qui doit par ailleurs conduire à une amélioration de la qualité de l'eau (moindre utilisation des produits phytosanitaires et engrais).

A ce titre, le DOG incite les parties prenantes, collectivités publiques, représentants du monde agricole notamment, à prendre toutes les dispositions concourant au développement de techniques d'agriculture raisonnée avec notamment l'agriculture biologique dans une logique de circuits courts entre lieux de production et de consommation

- Mettre en valeur les espaces de contact entre l'urbanisation et les milieux agricoles et naturels.

Le SCoT aura une incidence très positive sur la pénétration de la nature dans la ville à l'image du Val de la Moulinette et de Périgny au bassin des Chasses. Le DOG veille à leur valorisation en mettant l'accent sur la contribution qu'ils peuvent apporter au renforcement de la biodiversité ordinaire en milieu urbain.

A travers le maintien des continuités écologiques et des coupures d'urbanisation sur le littoral, le SCoT veillera à conserver l'échelle des bourgs et évitera qu'ils ne se relient les uns aux autres. Il permettra de préserver notamment les espaces

interstitiels parfois conséquents formant des doigts de gants au sein de la première couronne rochelaise.

Les modalités d'application de la loi littoral permettent de préserver les paysages côtiers particuliers du Nord de La Rochelle avec les vues océanes au niveau de Marsilly, Nieul-sur-Meret Esnandes et le plateau agricole qui tombe sur l'océan. Au Sud de la Rochelle, les coupures d'urbanisation permettront d'éviter la continuité du bâti vers Rochefort.

- **Les incidences négatives.**

L'augmentation de la population sur laquelle table le SCoT peut avoir des impacts négatifs sur le paysage, au travers de l'extension des zones urbaines et des équipements et infrastructures.

La densification de l'habitat dans les zones urbaines pourra poser des problèmes d'intégration paysagère, notamment dans les cœurs d'îlots en jardins, si elle n'est pas strictement encadrée par les PLU qui offrent des moyens de conserver des espaces non bâtis dans le tissu urbain.

Les aménagements routiers et ferroviaires sont également susceptibles de poser problème pour le maintien ou la création de liaisons entre secteurs bâtis et campagne. Les procédures qui encadrent ces aménagements (déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité éventuelle des plans locaux d'urbanisme) devront permettre de s'assurer que les préconisations du SCoT soient intégrées dans la conception des ouvrages.

- **Les choix retenus par le SCoT**

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle met en avant à la fois la nécessité du développement économique, social et territorial et l'impératif de la protection et valorisation aujourd'hui et demain de toutes les composantes de l'environnement ce qui comprend, évidemment, les paysages tant naturels qu'urbains ; les patrimoines naturel et bâti.

Protéger et mettre en valeur l'environnement naturel et le patrimoine bâti **est une obligation et un besoin** pour aujourd'hui et pour demain et constitue **le postulat de base de tout aménagement**.

L'équilibre dynamique entre développement des activités humaines et pérennité des patrimonialités environnementales est assuré principalement en mettant d'abord en avant les espaces naturels et agricoles avant de considérer les espaces urbains ouverts potentiellement à l'urbanisation.

Les choix retenus par le SCoT s'appuient notamment sur les attendus de la concertation dont les revendications paysagères émises par la population et les élus portent sur la volonté de conserver l'échelle et l'identité des bourgs ainsi que d'assurer la pénétration de la « nature » dans la ville.

Le Schéma de Cohérence Territoriale énonce donc les orientations suivantes :

- Mettre en valeur des espaces représentant les limites entre l'urbanisation et l'agriculture et ce particulièrement sur le secteur de l'unité urbaine centrale. Ces espaces concrétisent tant spatialement que visuellement (notamment pour les usagers de la rocade de La Rochelle) l'interpénétration entre la Ville et la Nature.
- Préserver l'échelle et l'identité de chacun des bourgs et communes constitutifs de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, et ce en particulier dans la couronne urbaine rochelaise. Les espaces naturels et agricoles compris entre chacun de ces bourgs ou communes sont considérés comme des coupures vertes.

- **Les mesures compensatoires.**

Les mesures relatives au développement de l'urbanisation des villes et des bourgs sont intégrées dans le DOG. L'élaboration de projets de quartiers prendra en compte l'environnement et les déplacements, et veillera à ce que les extensions d'urbanisation respectent les coupures et liaisons vertes et soient prolongées sur chaque territoire communal.

En ce qui concerne les aménagements routiers, les nouvelles infrastructures de transport traversant les coupures et liaisons vertes, respecteront le principe d'intégration à leur environnement naturel, paysager ou agricole. Les aménagements devront notamment veiller au maintien ou la création de continuités de cheminements pour la faune et les piétons et cyclistes. Ces aménagements soumis à étude d'impact, ces considérations devront être intégrées dès le début des études techniques.

- **Les indicateurs de suivi.**

Certains indicateurs peuvent être communs avec ceux relatifs aux espaces naturels (classification de l'occupation des sols par grands types et mesure de l'évolution des superficies concernées), appréciation des surfaces naturelles et urbanisées... Toutefois cette méthode ne dit pas grand-chose sur les qualités propres des paysages auxquels cette typologie est censée correspondre.

La solution consiste donc plutôt à réaliser des enquêtes à intervalle régulier (5 ans) auprès des habitants afin d'apprécier leur perception de la qualité des paysages du territoire, leur degré de satisfaction et leurs attentes à l'égard de leurs paysages quotidiens.

3.2 INCIDENCES DU SCOT SUR LES RESSOURCES NATURELLES ET LES ÉNERGIES

Incidences du SCoT sur les eaux superficielles et souterraines.

- **Les incidences positives.**

Afin d'atteindre les objectifs, le SCoT encourage la poursuite de l'amélioration des systèmes d'assainissement, par l'adéquation entre les projets d'extension avec la capacité actuelle ou potentielle des réseaux et la capacité des stations d'épuration à accepter ces nouveaux volumes et charges de pollution,

Afin d'éviter une saturation des réseaux d'assainissement des stations d'épuration liée au raccordement au réseau public de nouvelles zones urbanisées, tout projet d'extension de l'urbanisation devra être en adéquation avec la capacité actuelle ou potentielle des réseaux et la capacité de la station d'épuration à accepter les nouveaux volumes et charges de pollution. Ceci permettra d'empêcher le raccordement de tout nouveau lotissement ou autres habitations alors que la station d'épuration communale ne répond pas aux normes de rejets.

L'urbanisation ne pourra se développer dans les villages et les hameaux lorsque les réseaux sont à la limite de leur capacité: Les villages et les hameaux à ne pas renforcer sont les villages et hameaux déjà hypertrophiés par l'adjonction de constructions récentes et qui ne peuvent plus supporter d'extension supplémentaire, parce que les réseaux sont à la limite de leur capacité...Rappelons toutefois que les capacités de traitement des pôles épuratoires du schéma de principe d'assainissement ont été étudiés afin de disposer d'une marge de capacité à court terme.

Afin d'éviter de coûteux travaux de raccordement au réseau d'une nouvelle zone urbanisée et pour répondre à la saturation de certains systèmes d'assainissement, le SCOT encourage le recours aux techniques dites alternatives qui peuvent être mieux adaptées (techniquement et financièrement). Moins connus mais aussi efficaces que les dispositifs traditionnels, le lagunage ou les lits plantés de macrophytes, qui s'appuient sur les phénomènes d'autoépuration des eaux, ont l'avantage de limiter, voire de résoudre les problèmes de stockage et de traitement des boues d'épuration.

Concernant les milieux aquatiques sensibles en zone littorale, les risques de pollutions diffuses et accidentelles seront limités sur les bassins versants. L'urbanisation devra s'accompagner d'une gestion rigoureuse des eaux usées et pluviales, pour ne pas avoir comme effet de remettre en cause l'usage et la vocation du milieu récepteur (conchyliculture, pêche à pied,...).

Fiabiliser les réseaux de collecte des eaux usées, étudier la capacité des réseaux et des stations à accepter des nouvelles charges liés au développement de l'urbanisation, promouvoir les techniques alternatives, contrôler rigoureusement l'assainissement en zone côtière, permettront un développement maîtrisé de l'urbanisation sans remettre en cause les usages sensibles des milieux aquatiques.

Afin de limiter la pollution occasionnée par les activités portuaires, et compte tenu de la sensibilité des usages, tels la baignade, les loisirs nautiques, la pêche ou la conchyliculture et afin de réduire les risques de pollution (bactériologique, métaux lourds...), une attention particulière sera portée sur les systèmes de collecte et de traitement des déchets, eaux usées et eaux de carénage liés aux ports

Le traitement des eaux de ruissellement constitue un point important du SCoT dans le domaine de la gestion des eaux. Actuellement, le quart des eaux du bassin hydrographique est en bon état avec un objectif de deux tiers dans le cadre du

SDAGE. Pour tout aménagement futur, en complément des prescriptions de limitation de débits d'eaux de ruissellements, il convient de réduire la pollution des zones aquatiques « sensibles ». Dans ce cas de figure, en complément des ouvrages de stockage des eaux pluviales, il peut être imposé en fonction de la qualité, une limitation du débit et un traitement des eaux avant rejet dans le milieu récepteur.

La limitation des débits des eaux de ruissellement dans tous les nouveaux projets urbains, telles que les chaussées drainantes, infiltration ou bassins de retenue, assurent une bonne réduction de la pollution à la source.

Dans ces conditions, il apparaît que le SCoT permettra de réduire considérablement la pollution des eaux de ruissellement et leurs incidences sur les milieux aquatiques pour l'ensemble des nouveaux projets d'urbanisme.

En ce qui concerne la pollution liée aux activités agricoles, le DOG incite les parties prenantes, collectivités publiques, représentants du monde agricole notamment, à prendre toutes les dispositions concourant au développement de techniques d'agriculture raisonnée avec notamment l'agriculture biologique dans une logique de circuits courts. En ce sens, il contribuera à réduire l'utilisation de produits phytosanitaires et azotés dans le cadre des cultures intensives.

Enfin, le maintien et le renforcement des trames vertes et bleues contribueront à la prise en charge des ruissellements et à la décantation et dépollution des eaux au cours de leur cheminement vers le littoral.

En ce qui concerne les eaux souterraines, le SCoT encourage très largement de limiter l'étalement urbain, ce qui favorise un développement rationalisé des réseaux et notamment des réseaux de distribution d'eau potable.

Le SCoT impose également dans le respect du SDAGE de maîtriser les prélèvements d'eau. Le maintien et la plantation de haies, l'encouragement à la mise en œuvre de techniques d'agriculture raisonnées, vont contribuer à limiter l'utilisation des engrais et pesticides préjudiciables à la qualité des eaux superficielles et souterraines.

- **Les incidences négatives**

Il n'a pas été identifié d'incidence négative du SCoT dans le domaine de la qualité de l'eau dans la mesure où les dispositions exposées précédemment sont mises en application.

La priorité donnée au réinvestissement urbain peut conduire à une imperméabilisation plus conséquente générant des volumes et débits de ruissellement plus importants pouvant provoquer une saturation du réseau d'évacuation, un débordement et des inondations.

L'ouverture de nouveaux secteurs à l'urbanisation et la densification des zones urbaines existantes dans l'objectif d'accueillir une nouvelle population de 12 000 habitants aura un effet sur la consommation d'eau potable. La nappe du Kimmeridgien profonde se renouvelle lentement et subie des dépressions favorisant les recharges par les niveaux supérieurs plus vulnérables. Les nappes superficielles restent très vulnérables.

• Les choix retenus par le SCoT

La préservation des milieux aquatiques sur le territoire est un enjeu important pris en compte par le SCoT qui vise par ailleurs à conforter les filières artisanales de pêche, de conchyliculture du territoire. Il s'agit de :

- Préserver l'écoulement et la qualité des eaux, garants de la richesse et de la productivité des milieux aquatiques, et donc de la continuité du réseau hydrographique.
- Préserver la ressource halieutique en protégeant les milieux aquatiques essentiels, zones de reproduction et nourriceries.

Les usages de l'eau sur le littoral du territoire du SCoT tels que la pêche à pied, la conchyliculture, la baignade sont subordonnés à une bonne qualité bactériologique des eaux qui est dépendante du bon fonctionnement des systèmes d'assainissement. Sur cette thématique, le SCoT fixe des objectifs :

- Limiter au maximum les pollutions organiques :
 - En assurant la fiabilité des réseaux de collecte et de traitement d'eaux usées,
 - En prenant en compte le zonage d'assainissement communal dans tout projet d'extension urbaine

Le SCoT fixe également un objectif eu égard à la qualité des eaux pluviales ruisselant dans les zones urbanisées, lesquelles constituent une source notable de pollution des milieux aquatiques :

- Améliorer la qualité des eaux pluviales avant rejet.

Ces objectifs du SCoT relatifs à la qualité des milieux aquatiques sont compatibles et en adéquation avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE Loire-Bretagne et Adour-Garonne ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par le Schéma d'Aménagement des Eaux (SAGE) Sèvre Niortaise - Marais Poitevin (communes d'Esnandes, de Marsilly, Saint-Xandre, Dompierre-sur-Mer et Sainte-Soulle).

En outre, le SCoT concourt à l'atteinte de l'objectif ambitieux du « bon état des eaux » à l'horizon 2015 fixé par la Directive cadre sur l'eau.

• Les mesures compensatoires

Les mesures compensatoires vis-à-vis de la gestion des débits et volumes de ruissellement consisteront à prévoir dans les secteurs de renouvellement et de densification du tissu urbain, des dispositifs de rétention des eaux pluviales à la parcelle ainsi qu'un traitement si nécessaire à la source. Ces dispositifs de gestion de l'eau à la parcelle constituent une bonne réponse pour gérer efficacement les apports quantitatifs mais aussi la qualité de l'eau.

Les solutions d'aménagement consistant à réduire la consommation d'eau potable et à éviter les fuites et pertes sur le réseau seront systématiquement envisagées dans

les projets d'aménagement afin de réduire l'impact des prélèvements sur la ressource.

- **Les indicateurs de suivi.**

Le suivi peut être assuré au sein des services de l'Agglomération de La Rochelle (service assainissement notamment) au moyen des analyses effectuées ainsi que par les résultats issus des contrôles extérieurs.

Les indicateurs de suivi peuvent concerner :

- Suivi de la qualité des eaux de baignade (DDASS) : % de plages classées en A, B, C et D. (Suivi interne à l'agglomération)
- Suivi de la qualité des eaux conchylicoles : % de zones classées en A, B, C et D
- Raccordement aux réseaux intercommunaux : Taux de raccordement,
- Rendement des STEP : Flux de pollution rejeté par les STEP dans le milieu (suivi des paramètres : DCO, MES et Azote),
- % des équipements d'assainissement autonome contrôlés.
- Débits consommés concernant l'eau potable

Incidences du SCoT sur les énergies.

Les énergies renouvelables sont encore peu mises en oeuvre sur le territoire malgré un développement récent de certaines filières. Les principales consommations énergétiques sont liées aux transports et à l'habitat individuel. Les enjeux concernent aussi bien la réduction des consommations énergétiques que le développement des énergies renouvelables à partir des ressources locales.

- **Les incidences positives.**

Le SCoT à travers le PADD incite à la prise en compte de la dimension énergétique dans l'ensemble des choix d'aménagement. Il contribue ainsi à renforcer la 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 favorise sur son territoire l'utilisation du potentiel et le développement des énergies renouvelables contribuant ainsi :

- à valoriser et à diversifier ses ressources : le solaire, le vent, la biomasse,
- à réduire les dépenses en matière de consommation d'énergie,

La priorité au réinvestissement urbain, le développement de l'urbanisation autour des pôles et axes prioritaires performants (ferroviaire, sites propres bus dans la zone agglomérée centrale...) pour les transports vont permettre la mise en place de transports collectifs efficaces et le développement des modes doux qui limiteront la part des déplacements individuels motorisés et donc les consommations énergétiques.

- **Les incidences négatives.**

La situation constatée n'est pas très satisfaisante puisqu'en ce qui concerne le déplacement, c'est en encore l'automobile qui reste largement le mode de déplacement utilisé dans l'agglomération avec 65% de la part des modes de transport alors même que l'agglomération de La Rochelle est relativement dense et

présente une morphologie urbaine favorable au développement des transports publics.

Dans ces conditions, on peut se demander si les prescriptions relatives à la réduction des consommations énergétiques sont assez ambitieuses sur le territoire et ne risquent pas faute de leviers suffisants à travers le SCoT, de ne pas atteindre l'objectif souhaité ?

Les choix retenus par le SCoT

A travers le SCoT, la Communauté d'agglomération de La Rochelle s'engage à :

- Promouvoir et favoriser l'utilisation des énergies renouvelables :
 - en développant le potentiel du territoire en matière d'énergies solaire, éolienne ou géothermique, marine...
- Promouvoir l'intégration d'objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments dans le cadre du PLH et des PLU.
- Développer une offre performante de transports publics
- Renforcement dans le PDU des mesures permettant de développer une offre de transport alternative à l'automobile.

• Les indicateurs de suivi :

Les indicateurs qui pourront être mis en œuvre sont les suivants :

- Nombre de dossiers de subvention par type d'énergie renouvelable instruit sur les projets d'équipements privés et publics,
- Surface en m² de capteurs solaires installée par an,
- Nombre de pompes à chaleur installées par an.
- Nombre de litres d'énergie fossile économisé (gestion des huiles de friture, recyclage, suivi...)

3.3 INCIDENCES DU SCOT SUR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Incidences du SCoT sur les risques d'inondation.

- *Les incidences positives.*

Les prescriptions du SCoT vont dans le sens d'une maîtrise de l'urbanisation dans les zones à caractère inondable. De plus, des mesures de bon sens sont rappelées afin de réduire la vulnérabilité des constructions dans les zones d'aléa plus faible, en l'occurrence une localisation et des techniques de construction adaptées. Ces mesures permettent ainsi de réduire les risques de dommages aux biens et équipements liés aux inondations.

Le SCoT préconise des actions visant à préserver le lit majeur des cours d'eau et les dépressions naturelles (maintien d'une trame bleue). Ces mesures permettent de préserver l'ensemble des «axes d'écoulement naturels» qui jouent aujourd'hui un rôle crucial dans la limitation des crues et de leurs effets sur les biens et équipements. Une urbanisation anarchique dans ces espaces aggraverait considérablement les risques d'inondation sur le territoire.

Enfin, le SCoT dans le cadre du développement de l'urbanisation, vise à ne pas augmenter le débit des cours d'eau et donc les risques d'inondation. Ainsi, la maîtrise des débits des eaux de ruissellement devient un principe essentiel de l'aménagement urbain. Cette préoccupation doit dorénavant être intégrée dans le règlement des ZAC et des lotissements :

- Définir un coefficient d'imperméabilisation maximal,
- Définir le débit en sortie de parcelle,
- Privilégier les techniques naturelles d'infiltration.

Ces mesures ainsi que la promotion, pour toute opération d'extension urbaine, des techniques alternatives telles que les chaussées drainantes, les noues, les bassins de rétention traités en espaces verts, permettront de ne pas augmenter le débit des eaux de ruissellement à l'exutoire des parcelles. Ceci est de nature à limiter toute incidence du développement de l'urbanisation sur le débit des cours d'eau et de ne pas augmenter les risques d'inondation par rapport à l'état actuel.

Concernant les risques d'inondation liés à l'insuffisance possible des réseaux d'eaux pluviales dans les zones aujourd'hui urbanisées, le SCoT prône les techniques alternatives au rejet dans le réseau. Le rejet direct des eaux de ruissellement dans le réseau public d'eaux pluviales ne doit plus être la réponse unique. On doit envisager l'infiltration, le stockage, le rejet à faible débit dans les cours d'eau... Par ailleurs, les communes sont encouragées à utiliser les espaces publics non sensibles tels que les parkings, les terrains de jeux, les espaces verts en zone de rétention des eaux pluviales dans le cas d'événements pluvieux de forte intensité.

En conclusion, le SCoT prône une meilleure prise en compte de la gestion de l'eau se traduisant par la mise en œuvre de l'ensemble des mesures techniques de gestion des eaux pluviales aujourd'hui existantes, depuis la préservation des dispositifs naturels de stockage des eaux jusqu'à la limitation de la production des eaux de ruissellement dans les nouvelles opérations d'aménagement.

Ainsi, le respect des prescriptions du SCoT dans le domaine de la gestion des eaux de ruissellement permettra de réduire notablement les incidences des projets d'aménagement sur les bassins versants.

Les incidences positives du SCoT sur le réchauffement climatique et la remontée du niveau des océans sont liées à la mise en œuvre d'un réseau de transport plus performant donnant l'alternative à l'automobile et permettant de réduire les émissions de CO₂ dues aux déplacements. Ceci se traduit par une action prioritaire sur les trajets domicile-travail, le développement de l'étoile ferroviaire de La Rochelle, et une implantation de nouvelles populations au plus près des dessertes adaptées tout en développant les modes de déplacement doux (pistes cyclables). Le SCoT incite par ailleurs à la prise en considération de la dimension énergétique dans l'ensemble des choix d'aménagement et contribue à renforcer la politique énergétique locale qui fera l'objet d'un volet « plan-climat-énergie territorial » dans le cadre de l'élaboration de l'Agenda 21, ceci dans l'objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il est notamment question d'utiliser le potentiel existant en matière d'énergies renouvelables : solaire, géothermie, éolien, énergie marine...

Enfin, le renforcement dans les PDU des mesures permettant de développer une offre de transport alternative à l'automobile (éco-mobilité) ainsi que l'intégration d'objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments dans le cadre du PLH et des PLU, dispositions que prône le SCoT, contribueront à réduire les effets du réchauffement climatique.

- **Les incidences négatives.**

Le SCoT établit qu'au moins 50% des développements urbains s'agissant en particulier des logements sont localisés dans les espaces urbains existants dont deux tiers dans les cinq communes de l'unité urbaine centrale, et un tiers dans les treize autres communes constituant la couronne urbaine rochelaise.

Ceci s'accompagnera d'une augmentation de l'imperméabilisation des sols et d'une augmentation des eaux de ruissellement dans les zones déjà urbanisées ou dans les secteurs où une extension urbaine est prévue. Sans l'utilisation des techniques alternatives de gestion des eaux telles que le stockage ou l'infiltration des eaux à la parcelle, techniques pouvant être lourdes et coûteuses à mettre en œuvre en milieu urbain, ce renouvellement sur l'espace urbain existant de l'habitat risque d'aggraver la situation existante vis à vis de la gestion des eaux pluviales à l'intérieur des zones urbaines. De telles mesures pourraient alors aggraver les phénomènes d'évacuation des eaux pluviales dans les centres urbains des communes littorales confrontées aux marées. Cette densification de l'habitat doit donc absolument faire l'objet en amont d'une analyse de la capacité des réseaux à absorber de nouveaux débits.

Enfin, le développement de certains projets tels que le grand port maritime de La Pallice, en partie par poldérisation, pourra entraîner des incidences en termes d'inondabilité dans le contexte de réchauffement climatique et de remontée du niveau des océans.

- **Les choix retenus par le SCoT.**

A l'intérieur de l'agglomération, le SCoT s'engage à plusieurs niveaux pour réduire les risques d'inondation et leurs effets sur les biens et les équipements :

- Démarrage des études préalables à l'élaboration de Plan de Prévention des Risques d'Inondation dans les communes principalement exposées et en préconisant des Plans de Prévention des Risques Littoraux (en cas de risque de submersion marine),
- En inscrivant la préservation des zones humides qui jouent un rôle régulateur vis-à-vis des phénomènes d'inondation
- En garantissant l'écoulement des eaux et la continuité du réseau hydrographique (trame bleue).
- En évitant la canalisation des cours d'eau, facteur d'aggravation des risques à l'aval,
- En évitant l'urbanisation en zone inondable et en préservant le lit majeur des cours d'eau,

- **Mesures compensatoires**

Les mesures prévues concernent la mise en place de dispositifs de traitement et de rétention des eaux lors d'opérations d'aménagement. La gestion de l'eau à la parcelle constitue une bonne réponse pour gérer efficacement les apports quantitatifs mais aussi la qualité des eaux.

- **Les indicateurs de suivi :**

Les indicateurs de suivi relatifs aux risques d'inondation doivent permettre de contrôler l'évolution :

- de la surface urbaine soumise aux risques d'inondation,
- de la population soumise aux risques d'inondation,
- du volume des bassins de retenue disponible et autres infrastructures de stockage,

Ces données mises à jour sont disponibles auprès du service Assainissement de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

- de la surface imperméabilisée,
Evolution des surfaces construites au regard des demandes de permis de construire et de l'analyse des photographies aériennes à différentes époques.
- de la superficie des zones humides,
Appréciation de l'évolution des surfaces au moyen de l'analyse des photographies aérienne.
- des linéaires de cours d'eau artificialisés (buse, canal)
- du niveau piézométrique des nappes souterraines.

Incidences du SCoT sur les risques d'érosion côtière.

• Les incidences positives

Face à l'évolution attendue du climat (élévation du niveau de la mer, augmentation possible de la fréquence des tempêtes) et des conditions géomorphologiques (crise sédimentaire liée à une diminution des apports), les dispositions du SCoT tendent à préserver et/ou à retrouver un état d'équilibre du milieu :

- A travers des actions préventives :

visant à limiter l'urbanisation à proximité du trait de côte et donc à éviter ultérieurement l'implantation de tout ouvrage de protection qui aurait pour conséquence de modifier le régime sédimentologique des plages (arrêt des échanges de matériaux entre la plage et la dune /falaise, abaissement régulier du niveau de plage notamment en période de tempête) ;

- A travers des actions curatives :

visant à limiter les facteurs anthropiques de dégradation par une gestion de la fréquentation du public (notamment lors des opérations de réhabilitation des espaces naturels littoraux) et à privilégier les techniques douces de défense côtière.

Dans ces conditions, le SCoT permet de réduire les risques sur les biens et les personnes exposés.

• Les incidences négatives

En ce qui concerne les espaces maritimes, l'objectif d'aménagement qui consiste à développer des fonctions portuaires peut avoir des impacts négatifs s'il conduit à artificialiser ou à perturber les écosystèmes. Il est cependant impossible d'évaluer ces impacts en l'absence de projet défini notamment en ce qui concerne le développement du port de La Pallice à travers la création d'une zone de remblai sur la mer qui aura nécessairement une incidence sur le dessin du trait de côte.

Le projet de création du port des Minimes avec la construction d'une digue pose la question des conséquences liées à la fermeture de la baie. Ces aménagements auront une incidence sur la courantologie. Cet aménagement fait l'objet d'une étude d'impact.

- **Les choix retenus par le SCoT.**

Le SCoT prend en compte ces risques :

- En préconisant les Plans de Prévention des Risques Littoraux (en cas de risque de submersion marine),
- En mettant en œuvre des mesures de préservation des biens et des personnes qui privilégient les techniques douces (techniques alternatives au durcissement du trait de côte),
- En poursuivant la réhabilitation des espaces naturels littoraux (dunes et falaises),
- En proposant que les PLU indiquent les mesures et les dispositifs nécessaires en cas de risques avérés,
- En s'orientant vers une politique d'aménagement plus pragmatique tolérant les invasions progressives de la mer et prônant le retour de certains espaces à leur fonction écologique initiale.

- **Les indicateurs de suivi :**

Les indicateurs à considérer sont :

- Suivi photographique des segments littoraux,
- Evaluation de la position du trait de côte à partir de la photographie aérienne

Incidences du SCoT sur les risques technologiques

Les risques industriels.

- **Les incidences positives.**

Il s'agit d'une meilleure prise en compte des risques industriels concernant les nouvelles industries dangereuses : les activités nouvelles, lorsqu'elles génèrent des risques importants (installations SEVESO, installations soumises à autorisation...). L'implantation de ces activités s'accompagnera de mesures de limitation du risque à la source.

Ainsi, le développement portuaire du port de La Pallice doit être réalisé en apportant une garantie de sécurité, de qualité du cadre de vie des habitants et de préservation de l'environnement, notamment au regard de la gestion des risques et de la réduction des pollutions et des nuisances.

Le SCoT assurera une maîtrise du développement économique de son territoire sans compromettre la sécurité de la population vis à vis des risques industriels.

- **Les incidences négatives.**

Le développement du port de la Pallice conduira à l'accueil de nouvelles activités qui pourraient présenter des risques et nuisances vis-à-vis des populations environnantes.

- **Les choix retenus par le SCoT.**

Au regard de la problématique des risques industriels, le SCoT fixe les objectifs suivants :

- Tenir compte des contraintes d'urbanisation dans l'implantation des activités à risques, Toute éventuelle nouvelle implantation ou extension d'installations classées pour la protection de l'Environnement soumise à autorisation ne pourra se faire qu'à la condition qu'elles présentent un rapport direct avec le caractère de la zone et qu'elles ne génèrent pas de risques supplémentaires et/ou de nouvelles contraintes sur les zones d'habitation existantes et futures.
- Conforter le développement économique par des sites d'accueil appropriés.

Les risques liés au transport de matières dangereuses

- **Les incidences positives.**

Le choix d'un mode de transport ferroviaire pour les matières dangereuses aura pour conséquence de limiter les risques d'accident.

Le SCoT préconise notamment la mise en place d'un contournement ferré au Nord de l'agglomération rochelaise, éloigné le plus possible des populations, dont le tracé plus précis reste encore à définir.

- **Les incidences négatives.**

Il n'a pas été identifié d'incidence négative du SCoT dans le domaine des transports de matières dangereuses.

- **Les choix retenus par le SCoT**

- encourager un développement des trafics notamment du Grand Port maritime fondé sur une utilisation renforcée du mode ferroviaire.

- **Les indicateurs de suivi**

- Nombre et localisation des sites classés SEVESO et des installations soumises à autorisation (ICPE),
- Surface des zones d'aléas,
- Suivi et évaluation de la population présente dans les zones d'aléas,
- Nombre d'accidents industriels ayant eu un impact sur des biens ou des personnes (fiches BARPI)

3.4 INCIDENCES DU SCOT SUR LES NUISANCES ET POLLUTIONS

Les incidences du SCoT sur la qualité de l'air.

- **Les incidences positives.**

Les dispositions du SCoT devraient avoir pour incidences :

- une amélioration de la qualité des transports collectifs (confort, capacité, fréquence et cadencement, rapidité, interconnexion entre les lignes, accessibilité depuis les modes doux et pour les personnes à mobilité réduite...),
- la promotion d'un urbanisme de proximité et de mixité, une organisation de l'urbanisation moins dispersée, en cohérence avec les aménagements et les infrastructures de transports collectifs.
- une augmentation de l'usage des transports collectifs au détriment de la voiture individuelle, mode de transport le plus polluant et le plus consommateur d'énergie.
- une augmentation de l'usage du vélo et de la marche à pied.

Le développement d'une urbanisation mieux connectée aux transports collectifs et favorisant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile, contribuera à limiter l'émission de gaz à effet de serre et à améliorer la qualité de l'air.

Le recours au transport ferroviaire pour le transport de passagers et de marchandises permet de délester les axes de communication entre les grandes zones urbaines. Il est alors nécessaire de prévoir une bonne articulation entre les différents modes de transports de manière à réduire les temps de parcours et donc inciter à leur utilisation.

- **Les incidences négatives.**

Dans l'objectif de maîtriser les besoins en déplacements, le renforcement et le développement futur de l'urbanisation s'appuiera sur :

- le pôle d'agglomération de La Rochelle et ses pôles d'appuis,
- les pôles relais (secteurs urbanisés des communes disposant d'un bon niveau d'équipements et de services),
- les secteurs urbanisés des communes bien desservis par les transports collectifs.

Or, la croissance démographique, risque cependant d'engendrer des impacts négatifs qui se traduiront par :

- Une consommation d'espace autour des pôles d'appui en raison de la construction de nouvelles zones urbanisées en extension (logements zones d'activités) ;
- Un accroissement de l'aire de chalandise des commerces de l'agglomération
- Une poursuite de l'accroissement de la circulation automobile malgré la mise en œuvre de moyens de transports collectifs si l'usage de ceux-ci n'est pas suffisamment incité.

• Les choix du SCoT

Les objectifs du SCoT contribuent à une amélioration de la qualité de l'air en :

- encourageant le développement des énergies renouvelables et la promotion des économies d'énergie,
- limitant les possibilités d'urbanisation dispersée et en développant les logements, les équipements, les services, les locaux d'activités tertiaires dans les pôles urbains et les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs (renforcement de l'unité urbaine centrale).

Le développement urbain le plus économe en nouveaux besoins d'équipements et de services collectifs, en déplacements et donc en consommation d'énergie fossile et en émission de gaz à effet de serre est celui qui prend place là où sont déjà implantés les équipements et les services c'est-à-dire où existent déjà et existeront demain les haltes et gares des réseaux de transports collectifs.

Cette situation prévaut en particulier dans la partie la plus urbanisée de la Communauté d'agglomération de La Rochelle à savoir l'unité urbaine centrale constituée par les communes de : Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré.

- Développement d'un système de transport en commun plus performant (étoile ferroviaire) en multipliant les liaisons douces en particulier pour le trajet domicile-travail et en facilitant l'accès aux télécommunications à très haut débit.

Il s'agit :

- de coordonner les politiques locales d'urbanisme et les déplacements pour permettre une amélioration de la desserte des zones urbanisées des communes et de la qualité des transports collectifs, en améliorant la desserte en transports collectifs de l'ensemble de l'agglomération, en renforçant les transports collectifs dans les liaisons interurbaines par le car et le train et en identifiant les zones de rabattement (parkings à proximité d'une gare par exemple).

- de favoriser les déplacements de proximité en donnant aux piétons et aux cyclistes leur place dans l'agglomération.

• Mesures compensatoires

Pour permettre de limiter les incidences négatives, des mesures compensatoires pourraient être mises en œuvre pour inciter la population à utiliser de moins en moins l'automobile et à fréquenter les transports en commun, par exemple :

- en aménageant des parkings-relais aux entrées de villes du pôle d'agglomération et de ses pôles d'appui, à proximité des lignes de transport en commun,
- en réduisant la largeur des voiries,
- en poursuivant les réglementations de stationnement en zone bleue dans les centres villes, voire engager des réflexions sur le stationnement payant.

- **Les indicateurs de suivi :**

- Suivi de la qualité de l'air à partir de l'indice ATMO (réseau de surveillance de la qualité de l'air),
- Nombre moyen de véhicules par jour sur les principaux axes de circulation,
- Evolution du nombre moyen de migrations alternantes,
- Suivi du taux de motorisation par ménage,
- Evaluation du linéaire du réseau de circulation douce,
- Evaluation de l'augmentation du trafic sur les réseaux de transport en commun (fréquentation, cadence).

Les incidences du SCoT sur les déchets.

- **Les incidences positives.**

Les prescriptions du SCoT contribueront à préserver les ressources en favorisant la valorisation des déchets et contribueront à la lutte contre les nuisances visuelles et pour la santé.

- **Les incidences négatives**

Il n'a pas été identifié d'incidence négative du SCoT sur les déchets.

- **Les choix du SCoT**

Face à ces enjeux de gestion durable des déchets, le SCoT fixe comme objectifs de poursuivre la mise en œuvre des actions visant à :

- Réduire la production des déchets à la source,
- Poursuivre le développement de la collecte et du tri des déchets,
- Poursuivre et favoriser la valorisation,

- **Les indicateurs de suivi :**

- Quantité de déchets collectés dans les CET,
- Quantité de déchets enfouis dans les CET,
- % de valorisation des déchets (recyclage, compostage),
- Nombre de déchetteries sur le territoire,
- Nombre de dépôts sauvages supprimés.

3.5 INCIDENCES DU SCOT SUR LES SITES NATURA 2000

Les zones qui présentent une importance particulière pour l'Environnement sont définies par le code de l'urbanisme de la manière suivante :

- Les sites protégés au titre des articles R214-18 à R214-22 du Code de l'Environnement
- Les sites visés par l'article 2 du décret n°2001-1031 du 8 Novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites NATURA 2000.

Ces dispositions visent les Zones de Protection Spéciale et les Zones Spéciales de Conservation constituant le réseau des sites « NATURA 2000 ». Les zones de protection Spéciales (ZPS) sont des sites classés dans le cadre de la Directive Oiseaux. Leur objectif est de protéger et de gérer des espaces importants pour la reproduction, l'alimentation, l'hivernage ou la migration des espèces d'oiseaux rares ou vulnérables. Les Zones Spéciales de Conservation sont classées par la Directive Habitat. Ces espaces permettent de protéger et de gérer de manière adaptée des milieux naturels, des plantes ou des espèces animales, actuellement rares ou vulnérables.

Sur le territoire de la Communauté d'agglomération de la Rochelle, ces sites ont été identifiés dans le cadre de l'analyse de l'état initial de l'Environnement et font l'objet d'une protection. Le projet d'aménagement et de développement durable a fortement affirmé l'objectif prioritaire de maintenir la qualité totale du territoire et ce notamment en mettant l'accent sur trois volets d'action :

- Les espaces agricoles en considérant les trois fonctions importantes qui sont : économie, identitaire et contribution à la biodiversité.
- Les espaces naturels en s'attachant à leur fonction première au titre de la biodiversité
- Les composantes du grand paysage tant naturelles qu'agricoles.

La qualité du cadre de vie ainsi que la préservation et l'enrichissement de la biodiversité en faveur des générations de demain sont la porte d'entrée du projet de Schéma de Cohérence Territoriale.

Par conséquent, l'ensemble des sites d'intérêt naturel et paysager et notamment les sites NATURA 2000 sont préservés sur le territoire. Aucun projet d'aménagement et de développement du territoire n'affecte l'intégrité de ces espaces. Dans ces conditions, le SCOT n'aura aucune incidence directe sur ces milieux.

Par contre, des incidences indirectes sont possibles par l'intermédiaire des ruissellements entraînant une dégradation de la qualité des eaux et donc des milieux récepteurs que constituent ces zones (marais de Pampin, marais de Rochefort par exemple,). Une vigilance particulière devra donc être apportée aux rejets des projets situés dans les bassins versants hydrauliques de ces entités de façon à s'assurer de la qualité des eaux pouvant alimenter les milieux à préserver.

La dégradation de la qualité des eaux est susceptible d'impacter les différentes espèces se développant dans ces milieux et de favoriser le développement d'espèces invasives pouvant se développer et supplanter les espèces en présence. Afin d'éviter toute incidence sur les sites, les rejets devront faire l'objet d'une attention toute particulière vis-à-vis de leur qualité. Un contrôle de cette qualité dans le temps est à prévoir.

Rappelons par ailleurs que tout l'espace marin s'inscrit en site NATURA 2000, ce qui implique d'atteindre une exemplarité en matière de gestion et de traitement des eaux pluviales et usées dont l'exutoire est constitué par le milieu marin. Dans ces conditions, tout projet de développement doit conduire à un traitement approprié des eaux pluviales et doit assurer le traitement des eaux usées (raccordement vers les pôles épuratoires).

4 - METHODE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

4.1 CADRE MÉTHODOLOGIQUE GÉNÉRAL

L'évaluation environnementale est réalisée conformément à l'ordonnance du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et au décret du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement.

L'évaluation environnementale est une démarche qui permet de s'assurer que l'environnement est effectivement pris en compte, dans les mêmes conditions que les autres thématiques abordées dans le document d'urbanisme, afin de garantir un développement équilibré du territoire.

Elle est l'occasion de répertorier les potentialités environnementales de celui-ci et de vérifier que les orientations envisagées dans le document d'urbanisme, ne leur portent pas atteinte. L'évaluation environnementale doit s'appuyer sur l'ensemble des procédés qui permettent de vérifier la prise en compte :

- Des objectifs de la politique de protection et de mise en valeur de l'environnement, qui doivent se traduire par des engagements aussi précis que ceux relatifs à l'aménagement et au développement.
- Des mesures pour limiter les incidences négatives et renforcer les effets positifs des orientations retenues.
- Des résultats des débats de la concertation sur la compatibilité des différents enjeux territoriaux : économiques, sociaux et environnementaux.

La démarche de l'évaluation environnementale comporte plusieurs phases d'étude :

- L'analyse de l'état initial de l'environnement dégagant les enjeux et les objectifs environnementaux.
- L'évaluation des incidences des orientations sur l'environnement, à chaque étape de l'élaboration du projet.
- La recherche de mesures réductrices et correctrices d'incidences sur la base de l'évaluation.
- Le suivi et le bilan des effets sur l'environnement, lors de la mise en oeuvre du document d'urbanisme au moyen d'indicateurs.

Il est précisé que l'avis du Préfet est préparé sous son autorité par la Direction Régionale de l'Environnement, en liaison avec les services de l'Etat concernés. L'avis porte à la fois sur l'évaluation environnementale contenue dans le rapport de présentation et sur l'intégration de l'environnement dans le projet d'urbanisme

4.2 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU SCOT

4.2.1 - La démarche d'évaluation environnementale appliquée à l'élaboration du SCOT

La méthode utilisée a consisté à intégrer les préoccupations environnementales tout au long des différentes phases d'élaboration du SCOT :

- Identification des grands enjeux environnementaux du territoire ;
- Evaluation pour chaque thématique environnementale des incidences susceptibles d'être produites et corrigées par la mise en oeuvre du SCOT.
- Proposition de recommandations et de mesures d'accompagnement susceptibles de contribuer à développer, renforcer, optimiser les incidences potentiellement positives, ou prendre en compte et maîtriser les incidences négatives.
- Préparation des évaluations environnementales ultérieures en identifiant des indicateurs à suivre, afin de pouvoir apprécier les incidences environnementales effectives du SCOT.

4.2.2 - Caractérisation de l'état initial

Les données nécessaires à la caractérisation de l'état initial de l'environnement ont été collectées durant l'année 2007 et actualisées fin 2009 et début 2010.

Différents moyens ont été mis en oeuvre afin de collecter les informations nécessaires à la réalisation de l'état initial :

- Visites de terrain pour une connaissance élargie du territoire et des analyses sectorielles en fonction des sensibilités rencontrées (corridors écologiques, éléments patrimoniaux, perceptions paysagères, organisation des déplacements,...).
- Entretiens auprès des administrations régionales, départementales et d'organismes divers, contacts avec les acteurs locaux de l'aménagement de l'espace, afin de compléter les données recueillies préalablement et de connaître leurs points de vue sur l'état du site, ses tendances d'évolution, ses sensibilités.
- Réalisation de séminaires en présence des élus du territoire afin d'aborder les enjeux du développement et de protection du territoire et de débattre des grandes questions du territoire s'inscrivant dans l'élaboration du SCOT.
- Recueil des bilans des concertations et des communications faites auprès du public.

Les principales administrations, collectivités locales ou organismes consultés sont :

- Direction Régionale de l'Environnement de Poitou-Charentes
- Service Environnement de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.
- Chambre d'agriculture de Charente-Maritime
- Service Assainissement de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

- Consultation des documents suivants (liste non exhaustive) :

- Porter à connaissance de l'Etat ;
- Dossier Départemental des Risques Majeurs- Préfecture de Charente-Maritime – Décembre 2007
- Atlas des risques littoraux de Charente-Maritime - Préfecture
- Schéma de Mise en Valeur de la Mer
- SDAGE Loire-Bretagne et Adour-Garonne
- SAGE Sèvre Niortaise – Marais Poitevin
- Bureau de Recherches Géologiques et Minières
- Note de la section régionale de la Conchyliculture
- Météo-France. Données météorologiques
- Carte IGN Morphologie du territoire de l'agglomération.
- Carte géologique 1/50 000ème – BRGM
- Etude Biotope – Réalisation d'un schéma prospectif des liaisons de biodiversité sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle
- PLU/POS des communes de l'agglomération.
- Données DIREN relatives à la qualité des milieux naturels

L'analyse de l'état initial du territoire permet d'établir une synthèse des caractéristiques et des sensibilités du territoire. On soulignera cependant que l'ensemble de ces contacts ou documents a été pris en compte à une date donnée (décembre 2009) et que le présent dossier ne peut intégrer l'ensemble des évolutions qui auraient vu le jour ultérieurement.

4.2.3 - Évaluation des incidences du SCOT.

L'évaluation des impacts prévisibles du SCOT a porté sur l'ensemble des volets de l'environnement analysés au stade de l'état initial et a conduit à mettre en évidence, à partir des sensibilités recensées dans l'état initial de l'environnement, les impacts généraux (directs et indirects) et de définir les principales mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs.

La méthode d'évaluation environnementale reprend, en l'adaptant, le contenu de l'étude d'impact des projets, à la différence près que, visant des orientations d'aménagement du territoire, les projets qui en découlent ne sont pas encore localisés avec précision sur ce territoire. Chaque projet fera ensuite lui-même l'objet d'une évaluation environnementale particulière. Il est donc précisé que les enjeux à prendre en compte et les mesures à proposer ne sont ni de même nature, ni à la même échelle et au même degré de précision que ceux évalués dans le cadre d'un projet localisé et défini dans ses caractéristiques techniques.

Suivi du SCoT :

Plus spécifiquement, la mise en œuvre du SCOT sera portée par un dispositif de suivi à deux niveaux :

- un groupe de suivi permanent composé d'une dizaine de membres répartis paritairement : vice-présidents ou conseillers ayant une délégation portant sur une approche transversale, services communautaires en charge des principales politiques concernées. Il se réunira tous les deux mois.

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 comité de suivi et en préparera les réunions ; il en défère pour décision au bureau et au conseil

communautaires. Il donnera un avis sur les Plans Locaux d'Urbanisme et les projets de ZAC en cours d'élaboration.

- un comité de suivi qui se réunira au moins deux fois par an et où siégeront, outre les membres du groupe de suivi permanent, 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...

Groupe et comité 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.

5 - RESUME NON TECHNIQUE

Le diagnostic socio-économique et spatial analyse les caractéristiques propres au territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et met en évidence les enjeux qui en résultent pour la période d'application du SCoT 2010-2020. La démarche environnementale fait état de la situation actuelle de l'environnement et analyse les incidences de la mise en œuvre au regard du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et des orientations générales du SCoT.

L'analyse démographique de la Communauté d'agglomération souligne la forte croissance démographique du territoire avec des scénarios de développement prévoyant une croissance pouvant atteindre 12 000 habitants supplémentaires pour la période 2010-2020. De ce fait, les nécessités d'adaptation du parc de logements et des équipements collectifs sont fortes.

L'analyse économique prend en compte les prévisions globales et sectorielles afin de déterminer la stratégie de développement et d'aménagement du SCoT. Elle distingue : un enjeu en termes de foncier et d'immobilier d'activités économiques dont l'offre actuelle est limitée. Un enjeu portuaire qui pointe, entre autre, la nécessité d'une amélioration de l'accessibilité ferroviaire du port de commerce et les besoins en zone logistique « arrière ». Enfin, un enjeu agricole qui revêt un caractère tant quantitatif (le maintien global des surfaces agricoles actuelles) que qualitatif (la mise en place d'une agriculture péri-urbaine fondée en partie sur le développement de circuits courts entre production et consommation).

Si la consommation d'espace observée sur les dernières décennies est jugée raisonnable (+800m² par habitant tout usages confondus), l'analyse des densités et des formes urbaines montre des usages très différenciés sur le territoire. Ce qui met en évidence la nécessité de définir des secteurs d'intensification dans une logique de limitation de l'étalement urbain, d'une diversification typologique des logements et d'une meilleure répartition géographique de l'habitat social.

L'interaction entre les trois croissances (démographique, économique, spatiale) dégage un enjeu en termes d'armature urbaine et de déplacement. En d'autres termes, de mettre en cohérence la géographie des pôles urbains dotés d'équipements et la structure des réseaux de déplacements sous l'égide du principe de l'augmentation de l'usage des transports collectifs au détriment des véhicules particuliers et de l'objectif d'une meilleure répartition des pôles d'emplois et d'équipements.

L'analyse de la situation environnementale met en évidence les risques et les pressions exercés sur l'environnement. Elle souligne des sensibilités différentes selon les secteurs du territoire.

Ainsi, les pressions sont très fortes dans les espaces interstitiels de la couronne rochelaise en lien avec le développement de l'habitat et des activités économiques. Les risques de conurbation et de dégradation des milieux naturels sont importants. L'étalement urbain et la consommation importante d'espaces risque de dégrader de façon irréversible la qualité paysagère du secteur si le phénomène se poursuit. Le SCoT prévoit l'accueil de 12 000 nouveaux habitants d'ici 2020, ce qui va naturellement entraîner des pressions plus fortes sur l'environnement.

Le littoral et les extrémités Nord et Sud du territoire présentent une très forte sensibilité environnementale en lien avec la présence de milieux naturels remarquables et d'une ressource en eau stratégique. Les secteurs de marais retro-littoral présentent également une sensibilité importante de part leur rôle écologique mais aussi hydrologique et la pression qu'ils subissent. Le reste du territoire présente une sensibilité moins forte.

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du SCoT a été réalisée. Il en ressort que les espaces naturels du territoire sont globalement préservés. Les continuités écologiques sont également maintenues et le SCoT préserve la majeure partie des espaces agricoles. Le projet présenté n'a pas d'incidence directe sur les sites

NATURA 2000. Toutefois, l'enjeu lié à la préservation de la qualité de l'eau qui alimente les sites reste important.

Les besoins vont augmenter et la consommation des ressources également : le sol, l'eau et l'énergie... L'évaluation met également en évidence l'importance de l'offre en zones d'activités économiques bien que l'ensemble des projets ne soit actuellement connu. La mise en oeuvre des orientations du SCOT en matière de politique de l'habitat (densité de logements, renouvellement urbain,...) permettra de consommer moins d'espace comparativement aux poursuites de tendances. Le territoire du SCoT est concerné par des projets d'infrastructures importants qui auront des incidences sur l'environnement non négligeables.

Par ailleurs, en favorisant notamment l'usage des transports collectifs et le développement de formes urbaines regroupées, le SCoT participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais cette réduction sera limitée dans la mesure une grande part des déplacements continuera de se faire en voiture. Le SCoT prend en compte l'ensemble des plans et programmes comme le schéma départemental d'élimination des déchets, le plan régional sur la qualité de l'air,...

Afin d'analyser les résultats attendus de l'application du SCOT, un dispositif de suivi a été proposé à partir d'indicateurs qui permettra de vérifier si les incidences effectives correspondent à celles attendues, si les objectifs poursuivis dans tous les domaines sont atteints et si les recommandations formulées sont respectées. Certains de ces indicateurs permettent le suivi de l'état de l'environnement : surface d'espaces naturels, évolution de la qualité des cours d'eau, taux de valorisation des déchets,...

En ce qui concerne les choix et le parti d'aménagement retenu, 4 scénarios ont 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 avaient 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 et 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.

Enfin, le rapport d'évaluation environnementale décrit la méthode employée pour réaliser l'évaluation. Celle-ci a été engagée le plus en amont possible dans une démarche continue et itérative. L'évaluation des impacts prévisibles du SCOT a porté sur l'ensemble des volets de l'environnement et notamment sur les aspects patrimoine naturel, ressource en eau, énergies renouvelables, agriculture,...

TABLES

Table des matières

I - Le diagnostic socio-économique et spatial.....	99
Introduction.....	101
Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle	102
Positionnement, structuration et armature du territoire	104
1 - Le développement - Les richesses humaines et économiques	109
1.1 Le développement démographique	111
1.1.1 Les migrations : le phénomène principal.....	111
1.1.2 La démographie des ménages	118
Synthèse – enjeux.....	120
1.2 Le développement économique.....	123
1.2.1 Le développement économique d'ensemble.....	123
1.2.2 Diagnostics économiques sectoriels	128
Synthèse – enjeux.....	135
2 – L'aménagement - Les hommes et le territoire	139
2.1 Consommation d'espace et formes urbaines	141
2.1.1 La mesure de la consommation d'espace.....	141
2.1.2 Une consommation d'espace raisonnable	143
2.1.3 La structure urbaine de l'agglomération	148
2.1.4 Un gisement foncier contraint.....	150
Synthèse – enjeux.....	153
2.2 Habitat et logement.....	155
2.2.1 Une activité logement dynamique	155
2.2.2 Des typologies qui se diversifient.....	157
2.2.3 Une concentration des logements sociaux à La Rochelle et Aytré	158
2.2.4 Une pression croissante	159
2.2.5 Les gens du voyage	160
Synthèse – enjeux.....	151
2.3 L'armature urbaine et les transports-déplacements	163
2.3.1 L'armature urbaine à l'échelle de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.....	163
2.3.2 L'armature urbaine et ses réseaux de déplacement	166
Enjeux.....	173
II – La démarche environnementale	175
Articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes.....	177
1 – État initial de l'environnement et perspectives de son évolution.....	183
1.1 Rappel du contexte physique	186
1.1.1 Un contexte climatique agréable	186
1.1.2 Un relief peu marqué.....	187
1.1.3 La géologie	189
Synthèse et perspectives d'évolution	191

1.2 Les espaces naturels producteurs de biodiversité	193
1.2.1 Un potentiel naturel riche mais encore partiellement connu et peu protégé	193
1.2.2 Inventaires écologiques et zones de protection	196
1.2.3 L'intérêt majeur des milieux humides	203
1.2.4 Les continuités écologiques	206
1.2.5 Les espaces littoraux	209
1.2.6 Le milieu marin	213
Synthèse et perspectives d'évolution	216
1.3 Les espaces aménités et paysages	218
1.3.1 La plaine	218
1.3.2 Les marais	218
1.3.4 Le paysage urbain	218
1.3.4 – Les paysages interstitiels	220
1.3.5 Le patrimoine identitaire du pays	221
Synthèse et perspectives d'évolution	223
1.4 Les ressources naturelles et les énergies	225
1.4.1 La ressource eau	225
1.4.2 Les ressources du sol et du sous-sol	242
1.4.3 Les ressources énergétiques, le développement des énergies renouvelables	243
Synthèse et perspectives d'évolution	247
1.5 Les risques et la protection des biens et des personnes	250
1.5.1 Connaissance et prévention des risques majeurs	250
1.5.2 Les risques naturels	250
Synthèse et perspectives d'évolution des risques naturels	263
1.5.3 Les risques technologiques	265
Enjeux et perspectives d'évolution	268
1.6 Nuisances et pollution	271
1.6.1 La qualité de l'air	271
1.6.2 La gestion et le traitement des déchets	272
1.6.3 Les enjeux de la gestion des déchets	274
1.6.4 Le bruit	276
Perspectives d'évolution des pollutions et nuisances	277
1.7 Synthèse des pressions et risques sur l'environnement	278
1.8 Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par le schéma de cohérence territoriale	279
1.8.1 Les sites stratégiques du projet d'aménagement et de développement durable	279
1.8.2 Les autres sites d'extension urbaine touchés par les orientations du schéma de cohérence territoriale	284
1.9 Synthèse récapitulative des enjeux environnementaux	287
1.9.1 Tableau synthétique des enjeux environnementaux	287
1.9.2 Hiérarchisation des enjeux	288
2 – Présentation des choix retenus pour établir le projet	293
2.1 Un projet de territoire équilibré	295
2.2 Un développement urbain économe en consommation d'espace	296
2.3 Une gestion économe des ressources naturelles	297
2.4 Développer les transports et les modes de déplacement doux	297
3 – incidences notables prévisibles du schéma	299
3.1 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les espaces naturels producteurs de biodiversité, les aménités et le paysage	301
3.2 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les ressources naturelles et les énergies	307
3.3 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les risques naturels et technologiques	312
3.4 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les nuisances et pollutions	318

3.5 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les sites Natura 2000	321
4 – Méthode d'évaluation environnementale	323
4.1 Cadre méthodologique général	325
4.2 L'évaluation environnementale du SCOT	326
4.2.1 La démarche d'évaluation environnementale appliquée à l'élaboration du SCOT	326
4.2.2 Caractérisation de l'état initial	326
4.2.3 Évaluation des incidences du SCOT.	326
5 – Résumé non technique.....	329
 Tables	 333
Table des matières.....	336
Table des illustrations.....	338
 Annexes	 341
1 - Évolution du linéaire de haies entre 1959 et 1999 sur le territoire.	343
2 - Les équipements de traitement des eaux usées.	344
3 - Les sites classés inscrits – patrimoine	345

Table des Illustrations

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle	102
Superficie	103
18 communes	103
Façade littorale	103
Espace urbanisé	103
Infrastructures routières et ferrées	103
Espace naturels et agricoles	103
Rectangle de l'Aunis et des marais Poitevin et Rochefortais	104
Territoires vécus dans le nord de la Charente-Maritime	105
Taux d'évolution annuel moyen de la population entre 1999 et le 1 ^{er} janvier 2006	112
Évolutions de la population dans les communes de la Communauté d'agglomération de La Rochelle (1990-2006)	113
Consommation d'espace 1976-2009	141
Densité d'habitants par hectares en 2006	143
Densité de logements par hectares (zones u) en 2006	144
Exemples de formes urbaines et densités correspondantes	146
L'unité urbaine centrale	148
Centre ville de La Rochelle : tissu ancien dense et grands équipements	148
Faubourgs de La Rochelle : grands ensembles et maisons mitoyennes	148
Franges de l'unité urbaine centrale : lotissements et zones d'activités	148
La couronne urbaine rochelaise	149
Couronne rochelaise : village-rue et lotissements en surépaisseur	149
Couronne rochelaise : lotissements anciens balnéaires, récents le long des axes	149
Couronne rochelaise : extension des hameaux le long des axes	149
Consommation des zones urbaines et à urbaniser 1998 – 2003 et taux de construction	150
Les zones à urbaniser à vocation résidentielle dans les PLU des communes	151
Les zones d'aménagement concertée et différée dans les PLU des communes	152
Les zones d'aménagement à vocation d'activité dans les PLU des communes	152
Croissance de la construction de logements entre 1999 et 2008	156
Taux de construction entre 1999 et 2006	156
Constructions neuves de 1999 à 2004	157
Les logements autorisés de 1994 à 2004	157
Répartition des logements autorisés de 1999-2006	158
Prix des lots à bâtir pour maisons individuelles en périphérie	159
Cartes des espaces ouverts / espaces fermés dans le schéma directeur en 1998 et extrapolation du schéma en 2003	164
Cartes typologiques des axes structurants	165

Équipements et transports	167
Mobilités domicile-travail en 2006 et évolution depuis 1999	171
Évolution pluviométrique à la station météorologique de La Rochelle.	186
Fréquence, provenance et vitesse du vent à la station météorologique de La Rochelle	187
Le relief	188
Géologie du territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle	190
La trame boisée	195
Les inventaires scientifiques	198
Inventaires scientifiques. Patrimoine naturel et protections réglementaires	201
Inventaires scientifiques. Patrimoine naturel et protections réglementaires - Natura 2000	202
Le marais Poitevin	203
Cuivré des marais	204
Héron pourpré	204
Le marais de Rochefort	205
Cœurs de nature et continuités écologiques	208
Les communes littorales	209
Les espaces naturels remarquables du littoral.	211
Les coupures d'urbanisation identifiées	212
Patrimoine bâti	222
Qualité physico-chimique annuelle de l'eau et des sédiments.	227
Schéma de l'assainissement des eaux usées	230
Les bassins versants et exutoires pluviaux du territoire	231
Les grands systèmes aquifères de Poitou-Charentes	233
La protection de la ressource en eau sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle	236
Emprise du SDAGE Loire-Bretagne	240
SAGE Sèvre Niortaise, marais Poitevin	241
Le schéma régional éolien Poitou-Charentes	244
Risques naturels : remontée de nappes	256
L'érosion littorale	259
Aléa retrait-gonflement des argiles	261
Risques technologiques	270
Indice ATMO à La Rochelle	271
Principaux sites de collecte et de traitement des déchets	274
Les enjeux environnementaux	291

ANNEXES

ANNEXE 1 : Évolution du linéaire de haies entre 1959 et 1999 sur le territoire.

COMMUNES	KM DE HAIES EN 1959	KM DE HAIES EN 1990	HA DE BOIS
Salles-sur-Mer	50,2	35,2	95
Saint-Rogatien	20,6	10,9	0
Saint-Xandre	45,2	26,8	16,6
Marsilly	42,1	21,4	4
L'Houmeau	16,6	7	2,8
Nieul-sur-Mer	34,1	18,2	7,7
La Jarne	19,7	12,6	22,1
Périgny	-	13,4	24,8
Sainte-Soulle	110,2	25,7	43,7
Aytré	-	13,4	11,3
Lagord	12,9	7,5	18
Angoulins-sur-Mer	-	7	9,5
Esnandes	15,7	6,4	2,9
Saint-Vivien	-	6	11,2
Puilboreau	16,1	4,7	17
Dompierre sur Mer	57,8	8,4	45,1
Châtelaiillon-Plage	-	2,5	5,5
La Rochelle	-	6,9	40,7
Total	441,2	234	377,9

(Source : Le paysage de l'agglomération de La Rochelle – CDA La Rochelle et DDE Charente Maritime, 1998)

ANNEXE 2 : Les équipements de traitement des eaux usées.

Localisation	communes desservies	Date	Exploitant	Capacité	Filière eau	Filière boues
Port Neuf	La Rochelle L'houmeau Lagord Puilboreau Périgny Dompierre-sur-Mer (bourg de Chagnolet) Saint-Rogatien Aytré	2005	CDA	170 000 EH 34 000 m ³ /jour	Traitement biologique Désinfection UV	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Nieul-sur-Mer	Nieul-sur-Mer	1974	CDA	7 500 EH 1 125 m ³ /jour	Traitement biologique Lagunes de finition	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Marsilly	Marsilly	1987	CDA	3 400 EH 600 m ³ /jour	Traitement biologique Lagunes de finition	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Esnandes	Esnandes	1976	CDA	2 200 EH 420 m ³ /jour	Traitement biologique	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Saint-Xandre	Saint-Xandre	1979	CDA	3 000 EH 470 m ³ /jour	Traitement biologique	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Sainte-Soulle	Sainte-Soulle	2010	CDA	20 000 EH 300 m ³ /jour	Traitement biologique UV infiltration	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Dompierre-sur-Mer	Dompierre-sur-Mer	1987	CDA	2000 EH 300 m ³ /jour	Traitement biologique Lagunes de finition	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
La Jarne	La Jarne	1978	CDA	4 000 EH 675 m ³ /jour	Traitement biologique Désinfection UV	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Chatellaillon	Chatellaillon Angoulins-sur-Mer Commune d'Yves (Boucholeurs)	1975	CDA	20 000 EH 3 000 m ³ /jour	Traitement biologique Désinfection chlore	Déshydratation mécanique Compostage Valorisation agricole
Lagunes de Salles / mer	Salles-sur-Mer Saint-Vivien		RESE		lagunes de finitions de la station d'épuration du SIVU Centre Aunis (située à Aigrefeuille)	

ANNEXE 3: Les sites classés inscrits – patrimoine

Monuments historiques

COMMUNE	NOM ET CARACTÉRISTIQUES DES MONUMENTS HISTORIQUES	NATURE DE LA PROTECTION	DATE DE L'ARRÊTÉ
LA ROCHELLE	Café de la Paix (salle avec son décor)	Classé	17/04/1984
	Cathédrale Saint Louis	Classé	30/10/1906
	Eglise Saint Sauveur (Tour)	Classé	13/04/1907
	Fortifications maritimes : de la Porte des Dames à la Tour de la Lanterne	Classé	1889
	Hôtel de Fleuriau (Musée du Nouveau Monde)	Classé	16/12/1950
	Hôtel de la Bourse : Façades sur rue et sur cour, galeries du rez-de-chaussée...	Classé	14/06/1929
	Hôtel de ville	Classé	11/01/1862
	Hôtel Leclerc (hôtel et jardin)	Classé	12/07/1944
	Maison de Diane – Rue des Augustins	Classé	14/06/1928
	Maison de Jean Guiton : façade	Classé	27/10/1923
	Orgue de chœur et son buffet de la cathédrale Saint Louis (partie instrumentale)	Classé	16/07/1998
	Porte Dauphine (avec sa porte avancée et demi-lune)	Classé	17/05/1924
	Porte Maubec (en totalité ainsi que des vestiges de courtine et du fossé comblé)	Classé	14/05/1999
	Porte Royale (avant porte royale et remparts avoisinants)	Classé	25/04/1974
	Rue Bazoges n°13-15 (mur de clôture sur rue de la cour de l'immeuble)	Classé	01/03/1926
	Rue Bazoges n°19-21 (maison Renaissance : façades sur rue et sur cour intérieure)	Classé	27/05/1924
	Rue de la grosse Horloge et rue du Temple (Maison Pillaud : façades sur rue et escalier intérieur)	Classé	20/10/1923
	Rue des Merciers n°5 (Façade)	Classé	23/10/1923
	Rue des Merciers n°8 (Façades sur rue et sur cour, escalier, mur de refend et toitures)	Classé	04/04/1923
	Rue Mariette n°9 (Porte d'entrée et façade sur la rue des Merciers)	Classé	27/10/1923
	Rue Nicolas Venette (Maison de Nicolas Venette : façade sur rue)	Classé	12/05/1924
	Rue Verdière n°15 (Hôtel : décoration peinte de l'escalier principal)	Classé	14/02/1962
	Slip way	Classé	13/12/2002
	Temple protestant (ancienne chapelle des Récollets)	Classé	11/10/1924
	Tour de la Chaîne	Classé	17/02/1879
	Tour de la Grosse Horloge	Classé	13/12/1978
	Tour de la Lanterne	Classé	17/02/1879
Tour Saint Nicolas	Classé	17/02/1879	

COMMUNE	NOM ET CARACTÉRISTIQUES DES MONUMENTS HISTORIQUES	NATURE DE LA PROTECTION	DATE DE L'ARRÊTÉ
ANGOULINS-SUR-MER	Eglise Saint Pierre-ès-Liens	Classé	02/01/1908
ESNANDES	Eglise priorale Saint Martin	Classé	1840
LA JARNE	Château de Buzay y compris le parc	Classé	04/06/2004
	Façade de l'église Notre-Dame	Classé	16/09/1907
	Maison dite « le Bois Not » : façades et toitures des bâtiments du XVIIe	Inscrit	02/07/1973
MARSILLY	Eglise Saint Pierre : clocher	Classé	27/08/1907
NIEUL-SUR-MER	Ancien domaine du Portail : entrée fortifiée et mur de clôture	Classé	05/08/1920
	Eglise Saint Philbert : Clocher	Inscrit	23/02/1925
	Ruines de l'ancien prieuré de Sermaize	Inscrit	18/02/1925
PÉRIGNY	Eglise Saint Cybard	Inscrit	27/02/1925
SAINT-ROGATIEN	Eglise Saint-Rogatien : façade occidentale	Inscrit	27/02/1925
SAINT-XANDRE	Château de la Sauzaie	Inscrit	14/04/1997
SAINTE-SOULLE	Eglise Saint Laurent	Inscrit	07/05/1990
	la Motte castrale de la Roche-Bertin : ensemble des vestiges	Inscrit	19/04/1989
	Façade occidentale de l'église Saint Laurent	Classé	07/05/1990
SALLES-SUR-MER	Château de Cramahé : portail de la cour et façades	Inscrit	23/02/1925
	Château de l'Herbaudière : façades et toitures	Inscrit	23/07/1973

(Source : SDAP de Charente Maritime)

Sites classés et inscrits

COMMUNE	NOM ET CARACTÉRISTIQUES DES MONUMENTS HISTORIQUES	NATURE DE LA PROTECTION	DATE DE L'ARRÊTÉ
DOMPIERRE SUR MER PERIGNY	Canal de Marans 1) les 2 rives du Canal de Marans depuis le pont de Rompsay jusqu'au pont de Mouilleped 2) Le petit bois de pins de Dompierre sur la rive droite du canal	Inscrit	14/05/1970
LA ROCHELLE	Abords du Vieux Port (comprenant le bassin à flot intérieur)	Inscrit	13/07/1962
	Parc Charruyer et le mail (le long du front ouest des anciennes fortifications)	Classé	28/10/1931
	Parc Frank Delmas (le parc en totalité, l'allée d'arbres bordant la rue F. Delmas, la zone littorale bordant la rue Ph. Vincent et Bd Churchill)	Inscrit	30/05/1979
	Plan d'eau du havre d'échouage du Vieux Port	Classé	25/07/1933
	Promenade des Tamaris	Inscrit	28/12/1951
	Terrains communaux : devant les remparts en bordure du domaine public maritime entre la Tour de la Chaîne et la Porte des Deux Moulins	Classé	16/04/1934
	Vieille Ville (délimitée par la ligne des remparts)	Inscrit	20/12/1965
	Vieux port et terrains communaux	Inscrit	16/06/1950

(Source : SDAP de Charente Maritime)

Schéma de COhérence T erritoriale

de la Communauté d'agglomération de La Rochelle



PIECE ADMINISTRATIVE

DOSSIER APPROUVÉ - AVRIL 2011



Sommaire

1. Délibération d'approbation

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

<p>DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME</p> <p>COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE</p> <p>Date de convocation : 22/04/2011</p> <p>Date de publication : 05/05/2011</p>	<p>SÉANCE DU 28 AVRIL 2011 À SAINTE-SOULLE</p> <p>Sous la présidence de Mme Marie-Claude BRIDONNEAU, 1^{ère} vice-présidente</p> <p>Autres membres présents : M. Jean-François FOUNTAINE, M. Michel Martial DURIEUX, Mme Suzanne TALLARD, M. Denis LEROY, M. Guy DENIER, M. Jacques BERNARD, M. Christian GRIMPRET, M. Daniel GROSCOLAS, M. Henri LAMBERT, M. Christian PEREZ, M. Pierre MALBOSC, M. Aimé GLOUX, Mme Soraya AMMOUCHE, Mme Nicole THOREAU, M. Jean-François DOUARD, M. Jacques LEGET, M. Jean-Pierre FOUCHER, Mme Marie-Anne HECKMANN, M. Patrice JOUBERT Vice-présidents</p> <p>M. Yves AUDOUX, M. Michel AUTRUSSEAU, Mme Saliha AZÉMA, M. Bruno BARBIER, M. René BÉNÉTEAU, M. Michel BOBRIE, Mme Marie-Sophie BOTHOREL, M. Jean-Pierre CARDIN, Mme Marie-Thérèse CAUGNON, M. Jean-Pierre CHANTECAILLE, M. Jean-Claude CHICHÉ, Mme Marie-Thérèse DELAHAYE, M. Pierre DERMONCOURT, M. Paulin DEROIR, M. Jack DILLENBOURG, M. Alain DRAPEAU, Mme Sylvie DUBOIS, Mme Sylviane DULIOUST, Mme Marylise FLEURET-PAGNOUX, Mme Patricia FRIOU, M. Dominique GENSAC, Mme Béangère GILLE, M. Gérard GOUSSEAU, Mme Brigitte GRAUX, M. Christian GUICHET, Mme Josseline GUITTON, M. Philippe JOUSSEMET, Mme Virginie KALBACH, M. Charles KLOBOUKOFF, Mme Sabrina LACONI, M. David LABICHE, M. Patrick LARIBLE, M. Arnaud LATREUILLE, M. Philippe MASSONNET, M. Sylvain MEUNIER, Mme Dominique MORVANT, M. Habib MOUFFOKES, M. Marc NÉDÉLEC, M. Yvon NEVEUX, Mme Annie PHELUT, M. Michel PLANCHE, M. Yannick REVERS, M. Jean-Pierre ROBLIN, M. Jean-Marc SORNIN, M. Michel VEYSSIERE, M. Abdel Nasser ZERARGA, Conseillers</p> <p>Membres absents excusés : M. Maxime BONO procuration à Mme Marie-Claude BRIDONNEAU, M. Yann JUIN procuration à M. Jean-Pierre ROBLIN, Mme Maryline SIMONÉ procuration à M. Denis LEROY, M. Guy COURSAN procuration à Mme Marie-Sophie BOTHOREL, M. Jean-François VATRÉ procuration à M. Christian GUICHET, M. Jean-Louis LÉONARD procuration à M. Yvon NEVEUX, Mme Nathalie DUPUY, M. Patrick ANGIBAUD procuration à M. Dominique GENSAC, Vice-présidents</p> <p>Mme Brigitte BAUDRY procuration à M. Jean-Claude CHICHÉ, Mme Catherine BENGUIGUI procuration à M. Jack DILLENBOURG, M. Alain BUCHERIE procuration à M. Patrice JOUBERT, Mme Christelle CLAYSAC procuration à M. Jean-François FOUNTAINE, M. Vincent DEMESTER procuration à M. Jacques BERNARD, M. Olivier FALORNI procuration à Mme Patricia FRIOU, M. Gérard FOUGERAY procuration à M. David LABICHE, Mme Lolita GARNIER, Mme Nathalie GARNIER, M. Dominique HÉBERT, M. Arnaud JAULIN procuration à M. René BÉNÉTEAU, Mme Anne-Laure JAUMOUILLÉ procuration à Mme Brigitte GRAUX, M. Guillaume KRABAL procuration à M. Jean-Pierre CHANTECAILLE, Mme Joëlle LAPORTE-MAUDIRE procuration à M. Patrick LARIBLE, M. Daniel MATIFAS, Mme Esther MÉMAIN, Mme Sylvie-Olympe MOREAU procuration à Mme Nicole THOREAU, Mme Brigitte PEUDUPIN procuration à Mme Sylviane DULIOUST, M. Jean-Louis ROLLAND, Mme Véronique RUSSEIL procuration à M. Michel-Martial DURIEUX, Mme Christiane STAUB procuration à M. Jean-Pierre FOUCHER, Conseillers</p> <p>Secrétaire de séance : M. Jean-Claude COUGNAUD,</p>
---	---

Nombre de membres en exercice :	96	Bulletins litigieux :	0
Nombre de membres présents :	67	Abstentions :	2
Nombre de membres ayant donné procuration :	22	Suffrages exprimés :	87
		Pour l'adoption :	87
Nombre de votants :	89	Contre l'adoption :	0

N° 1

Titre / SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE - APPROBATION DU SCHÉMA

Madame TALLARD expose que,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.122-11et R.122-12,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral n°99-4392 en date du 24 décembre 1999 modifié portant création de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle,

Vu l'arrêté préfectoral n°04-2009 du 24 mai 2004 portant réduction du périmètre du schéma directeur de l'agglomération de La Rochelle au périmètre de la Communauté d'agglomération de La Rochelle,

Vu le schéma directeur de l'agglomération de La Rochelle adopté le 05 juillet 1979, révisé le 23 novembre 2001,

Vu la délibération du Conseil communautaire n° 20 en date du 29 septembre 2006 prescrivant la révision du Schéma directeur de l'agglomération de La Rochelle et sa transformation en Schéma de cohérence territoriale,

Vu le débat au sein du conseil communautaire du 30 janvier 2009 sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durable,

Vu la délibération du Conseil communautaire n° 04 en date du 25 juin 2010 approuvant le bilan de la concertation organisée tout au long de la procédure,

Vu la délibération n° 05 en date du 25 juin 2010 arrêtant le projet de schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de La Rochelle,

Vu l'arrêté du Président de la Communauté d'agglomération de La Rochelle en date du 14 octobre 2010 prescrivant l'enquête publique relative au projet de schéma de cohérence territoriale arrêté de l'Agglomération de La Rochelle,

Vu l'avis émis par Monsieur le Préfet de la Charente-Maritime le 6 octobre 2010 au titre de l'autorité environnementale,

Vu l'avis favorable émis par la Chambre d'agriculture de la Charente-Maritime le 13 octobre 2010, l'avis favorable émis par le Conseil général de la Charente-Maritime le 24 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune d'Angoulins-sur-mer le 13 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune d'Aytré le 23 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Châtelailon-Plage le 27 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Dompierre-sur-Mer le 14 septembre 2010, l'avis émis par la Commune d'Esnandes le 15 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de L'Houmeau le 27 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de La Jarne le 28 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Lagord le 05 octobre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Marsilly le 18 octobre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Nieul-sur-Mer le 15 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Saint-Rogatien le 28 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Sainte-Soulle le 05 octobre 2010, l'avis favorable émis par la Commune de Saint-Xandre le 16 septembre 2010, l'avis favorable émis par le Syndicat Mixte du Pays d'Aunis le 16 septembre 2010, l'avis défavorable émis par la Communauté de communes du Pays Marandais le 18 octobre 2010, l'avis défavorable émis par la Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais le 16 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Communauté de l'Île de Ré le 23 septembre 2010, l'avis favorable émis par la Communauté de Surgères le 28 septembre 2010, l'avis défavorable émis par le Syndicat mixte du Pays Rochefortais le 15 septembre 2010.

Vu les avis réputés favorables de la Région Poitou-Charentes, du Comité régional de la conchyliculture Poitou-Charentes, de la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, de la Chambre de Métiers de la Charente-Maritime, des Communes de Salles-sur-Mer, de Périgny, de Saint-Vivien, de La Rochelle et de Puilboreau.

Vu le rapport et les conclusions favorables du commissaire enquêteur,

Vu le projet de schéma de cohérence territoriale modifié, constitué d'un rapport de présentation, d'un projet d'aménagement et de développement durable, et d'un document d'orientations générales, qui a été tenu à la disposition des conseillers communautaires au siège de la Communauté d'agglomération et lors de la séance d'approbation, accompagné des avis émis par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale et les autres personnes publiques consultées, de l'avis de l'autorité environnementale, ainsi que du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur.

Considérant qu'aux termes de l'article L. 122-11 du code de l'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale, éventuellement modifié pour tenir compte des observations du public et des avis des communes et personnes publiques consultées, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public,

Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi n° 2011-12 du 05 janvier 2011, les schémas de cohérence territoriale arrêtés avant le 1^{er} juillet 2012 et approuvés avant le 1^{er} juillet 2013 peuvent opter pour l'application des dispositions du code de l'urbanisme dans sa rédaction antérieure à la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national en faveur de l'environnement,

Entendu le rapport présenté par Madame Suzanne TALLARD, laquelle a notamment rappelé les principales modifications apportées au document arrêté pour tenir compte des avis et observations formulés.

Article 1 : Il est proposé au Conseil communautaire d'approuver le schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, tel qu'annexé à la présente délibération, dans le cadre des dispositions du code de l'urbanisme dans sa rédaction antérieure à la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national en faveur de l'environnement.

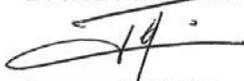
Article 2 : La présente délibération sera affichée au siège de la Communauté d'agglomération et dans les mairies des communes membres pendant un mois. Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans le journal Sud-Ouest. Elle sera, en outre, publiée au recueil des actes administratifs de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Article 3 : Le Schéma de cohérence territoriale approuvé est transmis au Préfet, à la région, au département et aux personnes et organismes mentionnés à l'article L.121-4 du code de l'urbanisme.

Article 4 : Le Schéma de cohérence territoriale approuvé est tenu à la disposition du public au siège de la Communauté d'agglomération de La Rochelle ainsi que dans l'ensemble des mairies des communes membres.

Votants : 89
Abstentions : 2
Suffrages exprimés : 87
Pour : 87
Contre : 0

POUR EXTRAIT CONFORME,
POUR LE PRÉSIDENT ET PAR DÉLÉGATION,
LA VICE-PRÉSIDENTE


Suzanne TALLARD



Note explicative de synthèse sur le projet de schéma de cohérence territoriale approuvé

Par délibération du 29 septembre 2006, la Communauté d'agglomération de La Rochelle a souhaité engager la révision de son schéma directeur et sa transformation en schéma de cohérence territoriale.

La construction partagée de ce projet, avec les organismes et personnes publiques associés à son élaboration, le Conseil de développement de l'agglomération et la population, autour d'actions permanentes de concertation tout au long de son élaboration, a permis d'arrêter le 25 juin 2010 un projet équilibré :

- équilibre entre protection des zones naturelles et agricoles, développement maîtrisé de l'urbanisation et renouvellement urbain ;
- équilibre entre développement économique, réponses aux besoins en logement et amélioration du niveau d'équipements ;
- équilibre social afin de répondre aux besoins du plus grand nombre et de maintenir la diversité sociale sur l'ensemble du territoire.

Articulé autour de quatre grandes orientations :

- préserver et valoriser près de 13 400 hectares d'espaces naturels et agricoles ;
- localiser le développement urbain dans l'unité urbaine centrale et les pôles d'appui, et ce, en priorité, sous forme de réinvestissement urbain et d'intensification urbaine ;
- maîtriser les extensions urbaines en limitant à 400 hectares, soit moins de 3% des espaces agricoles, l'enveloppe consacrée pour les 10 ans à venir aux extensions urbaines potentielles ;
- réaliser une meilleure cohérence entre urbanisation et transports avec un réseau plus structuré et performant de transports collectifs et le développement des modes doux.

La mise en œuvre du projet de développement urbain doit permettre au territoire d'être en capacité d'accueillir et de loger 12 000 nouveaux habitants. Cette capacité d'accueil, indispensable pour conserver le dynamisme de l'agglomération, se traduit par un objectif de production de 9 000 à 12 000 nouveaux logements dont 35% de logements aidés. Les défis de préservation de l'environnement que la Communauté d'agglomération a choisi de relever, l'a conduit à structurer son territoire en définissant une unité urbaine centrale et des pôles d'appui. Ces derniers devront accueillir respectivement 50% et 25% des projets urbains tant pour les fonctions logement et équipements de proximité. De plus, la priorité est donnée au réinvestissement urbain et à l'intensification urbaine des quelques 6 500 hectares déjà urbanisés en 2010 qui devront capitaliser au moins la moitié des nouveaux logements dont les deux tiers dans l'unité urbaine centrale.

Le projet de schéma de cohérence territoriale marque une évolution importante dans la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie par rapport au schéma directeur de 2001. Il affiche une ambition renforcée de maîtrise de l'urbanisation à la fois spatiale, qualitative et quantitative dans un objectif majeur de préservation des espaces agricoles dépassant la seule notion de leur seule valeur économique. Ainsi, le schéma de cohérence territoriale coordonne le développement urbain avec la desserte du territoire en transports collectifs et les modes doux. À travers la trame verte et bleue, il identifie également, au-delà l'approche du schéma directeur fondée sur les coupures d'urbanisation, les espaces écologiques et patrimoniaux majeurs ainsi que les continuités de biodiversité.

Enfin, la mise en œuvre du schéma de cohérence territoriale doit donner lieu à un suivi permanent et à une évaluation continue.

La consultation sur le projet arrêté a permis de recueillir les avis des différents partenaires associés et consultés ainsi que les observations et remarques de la population durant la phase d'enquête publique. Le commissaire enquêteur a reçu 94 personnes durant les 22 permanences qu'il a tenues, 27 personnes ont porté des observations sur les registres qui étaient à disposition et 9 écrits ont été postés ou remis en main propre.

Le commissaire enquêteur ainsi que l'ensemble des personnes et organismes publics concernés, à l'exception de la Communauté de communes du Pays Marandais, de la Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais et du Syndicat mixte du Pays Rochefortais, ont émis un avis favorable sur le projet arrêté.

La Communauté de communes du Pays Marandais a pu regretter dans son avis une association trop limitée à l'élaboration du schéma de cohérence territoriale, alors que dans le même temps, le Syndicat Mixte du Pays d'Aunis, auquel la Communauté de commune a transféré sa compétence en matière d'aménagement de l'espace, s'est au contraire félicité du travail mené en commun avec la Communauté d'agglomération de La Rochelle à cette occasion notamment de sa participation au Comité de pilotage. La Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais, comme le Syndicat mixte du Pays Rochefortais ont fondé leurs avis, d'une part, sur les enjeux autour de la constitution d'un espace métropolitain Rochefort-La Rochelle-Niort-Fontenay-le-Comte, et, d'autre part, sur les conditions du transfert de l'aéroport de La Rochelle-Ré vers la plate-forme de Rochefort-Saint-Agnant. La constitution d'un espace de coopération autour de La Rochelle, qui n'est à ce stade qu'une hypothèse de travail, n'est en rien exclusive des liens importants qui peuvent exister entre le territoire rochefortais et les territoires du sud du département. Par ailleurs, la Communauté d'agglomération de La Rochelle considère que les enjeux liés à la localisation de l'aéroport de La Rochelle-Ré nécessite de mesurer l'impact économique d'une décision de transfert ainsi que les conditions d'accessibilité à la nouvelle plate-forme. En tout état de cause, la mise en œuvre de ce projet de transfert ne pourrait intervenir avant un horizon 10 ans soit au-delà des échéances du présent schéma de cohérence territoriale.

Dans le cadre de ces consultations, un certain nombre d'observations ont toutefois été émises. Elles ont été examinées, ainsi que les remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique, par la Communauté d'agglomération, qui doit statuer sur les suites qu'elle souhaite y apporter.

Les observations portaient sur plusieurs problématiques qui conduisent la Communauté d'Agglomération à retenir les choix suivants:

- *Echelle territoriale d'appréhension d'un certain nombre de thématiques avec un souhait d'une déclinaison au niveau communal, en particulier sur le gisement foncier, sur la répartition des territoires qui seront ouverts à l'urbanisation et sur les volumes de logements qui y seront produits.* La Communauté ne souhaite pas préciser ces données au niveau communal dans le document, considérant que cette déclinaison se fera à l'échelle des documents de planification communale et qu'il appartiendra au dispositif de suivi de garantir, dans le cadre du rapport de compatibilité, le respect à cette échelle des objectifs du schéma de cohérence.
- *Niveau de précision du volet prescriptif du schéma, et plus spécifiquement sur les rédactions relatives aux conditions d'application de la consommation du territoire et de sa déclinaison dans les espaces naturels et les espaces agricoles.* La rédaction du document d'orientation générale a été affinée pour aller vers une expression clarifiée. La déclinaison sur les espaces agricoles a, en outre, été précisée. Pour les espaces naturels, la Communauté d'agglomération souhaite rester, pour le fond, sur la rédaction antérieure, considérant que les mesures de protections et de classements existantes sur ces espaces répondent aux objectifs qu'elle s'est fixés au travers du schéma de cohérence territoriale. Enfin, le volet consacré à la maîtrise des extensions urbaines à vocation résidentielle a vu également sa rédaction simplifiée et la définition des modalités d'appréhension du point zéro, à partir duquel la consommation du territoire sera comptabilisée dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du schéma, a été précisée.

.../...

- *La prise en compte des risques et les prescriptions qui y sont liés.* Les chapitres relatifs aux risques naturels, et plus spécifiquement au risque de submersion, tant dans la partie diagnostic que prescriptive ont été revus au regard des derniers éléments intervenus après l'arrêt du projet. Le porter à la connaissance complémentaire du Préfet de juillet 2010, relatif à l'événement Xynthia, a ainsi été introduit dans le document ainsi que les conclusions des travaux qui en ont découlé. La question des risques industriels a également été approfondie de manière à garantir aux populations résidentes et futures que les nouvelles implantations ou extensions d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ne génèrent pas de risques supplémentaires.
- *La prise en compte des eaux superficielles.* Une faiblesse dans les parties relatives à cette question a été soulevée. Le document a été complété dans ce sens, tant en matière d'état des lieux que de préconisations. Ces dernières, de portée généraliste, devront trouver une traduction concrète et leur déclinaison dans les documents de planification communale. Est en outre rappelé le travail conséquent engagé par la Communauté d'agglomération sur cette question prenant en compte la législation récente en la matière et, qui devrait aboutir courant 2012 à la réalisation d'un schéma directeur. Il conviendra dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du schéma de cohérence territoriale d'être attentif à la bonne articulation entre ces deux schémas et leur traduction dans les documents de planification inférieurs.
- *Le devenir de territoires spécifiques.* Plusieurs observations, dans le cadre de l'enquête publique, ont porté sur le devenir du territoire des Cottes Mailles, situé sur la commune d'Aytré, et du terrain militaire situé sur la commune de Lagord. Sur ces deux territoires la Communauté réaffirme les positions affichées dans le projet arrêté. Le versant nord du secteur des Cottes Mailles a vocation de "coulée verte" agricole non urbanisable. L'ancien terrain militaire situé sur la commune de Lagord a vocation à devenir un pôle tertiaire destiné à accueillir des activités à haute technologie, tant endogènes qu'exogènes, relevant notamment du domaine des énergies renouvelables.
- *Les modalités et outils de suivi.* La partie descriptive du processus de suivi, exposée dans le projet d'aménagement et de développement durable, a été détaillée et complétée. Un tableau synthétique, reprenant l'ensemble des indicateurs relatifs à l'évaluation du schéma, est venu faciliter la lecture et l'appréhension de la batterie d'indicateurs qui seront utilisés ainsi que des objectifs poursuivis dans le cadre de leur observation.

La Communauté d'agglomération s'est efforcée de tenir compte de l'avis émis par Monsieur le Préfet de la Charente-Maritime le 6 octobre 2010 au titre de l'autorité environnementale.

L'évaluation environnementale a donné lieu à un cadrage préalable précisant les éléments méthodologiques et les grands enjeux environnementaux recensés sur le territoire. Elle a également fait l'objet d'un accompagnement lors de différentes réunions auxquelles ont participé les services de l'Etat.

De manière générale, l'autorité environnementale considère que le rapport environnemental figurant au rapport de présentation est clair et permet une bonne compréhension par le lecteur. Le projet de schéma de cohérence territoriale s'appuie sur un diagnostic socio-économique de qualité et propose un projet de territoire ambitieux.

Les remarques tendant au complément et à l'amélioration de l'évaluation environnementale ont été prise en compte et sont traduites par des corrections, compléments et précisions des diverses pièces composant le projet de schéma.

Schéma de COhérence T erritoriale

de la Communauté d'agglomération de La Rochelle



TABLES

DOSSIER APPROUVÉ – AVRIL 2011



1 - TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	11
1. La finalité du projet : un développement raisonné et équilibré	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
2. La stratégie d'action sur les trois sphères du développement durable	23
2.1 – L'environnement	23
2.2 – Le social	26
2.3 – L'économie	30
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

Documentation d'orientations générales

Avant-propos	51
1. Les grands équilibres relatifs à l'aménagement de l'espace	54
1.1 – L'organisation générale de l'espace - La mise en œuvre du principe d'équilibre	54
1.2 – La préservation des espaces naturels constitutifs de la trame bleue et verte et des espaces agricoles	56
1.3 – Les voies et les moyens d'une urbanisation économe en espaces et ressources naturelles	60
2. Les objectifs des politiques publiques d'aménagement	64
2.1 – L'équilibre social de l'habitat ; la construction de logements aidés	64
2.2 – La cohérence entre urbanisation et réseaux de transports notamment publics	65
2.3 – L'optimisation de la localisation des activités commerciales et autres activités économiques	70
2.4 – La protection et valorisation des paysages	74
2.5 – Prévenir les risques	75
2.6 – La ressource eau	76
2.7 – La ressource énergie	77

3. Les modalités d'application de la loi littoral	78
A. Argumentaire	78
B. Les orientations	78

Rapport de présentation

91

I - Le diagnostic socio-économique et spatial	99
Introduction	101
1 - Le développement - Les richesses humaines et économiques	109
1.1 Le développement démographique	111
1.2 Le développement économique	123
2 – L'aménagement - Les hommes et le territoire	139
2.1 Consommation d'espace et formes urbaines	141
2.2 Habitat et logement	155
2.3 L'armature urbaine et les transports-déplacements	163
II – La démarche environnementale	175
Articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes	177
1 – État initial de l'environnement et perspectives de son évolution	183
1.1 Rappel du contexte physique	186
1.2 Les espaces naturels producteurs de biodiversité	193
1.3 Les espaces aménités et paysages	218
1.4 Les ressources naturelles et les énergies	225
1.5 Les risques et la protection des biens et des personnes	250
1.6 Nuisances et pollution	271
1.7 Synthèse des pressions et risques sur l'environnement	278
1.8 Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par le schéma de cohérence territoriale	279
1.9 Synthèse récapitulative des enjeux environnementaux	287
2 – Présentation des choix retenus pour établir le projet	293
2.1 Un projet de territoire équilibré	295
2.2 Un développement urbain économe en consommation d'espace	296
2.3 Une gestion économe des ressources naturelles	297
2.4 Développer les transports et les modes de déplacement doux	297
3 – incidences notables prévisibles du schéma	299
3.1 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les espaces naturels producteurs de biodiversité, les aménités et le paysage	301
3.2 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les ressources naturelles et les énergies	307

3.3 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les risques naturels et technologiques	312
3.4 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les nuisances et pollutions	318
3.5 Incidences du schéma de cohérence territoriale sur les sites Natura 2000	321
4 – Méthode d'évaluation environnementale	323
4.1 Cadre méthodologique général	325
4.2 L'évaluation environnementale du SCOT	326
5 – Résumé non technique	329
 Tables	 333
 Annexes	 341
 Pièce administrative	 349
<hr/>	
1. Délibération - approbation du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de La Rochelle	353
 Tables	 361
<hr/>	
1. Tables des matières	363
2. Table des illustrations.....	369

2 - TABLE DES ILLUSTRATIONS

Projet d'aménagement et de développement durable

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

Documentation d'orientations générales

Les grands équilibres	55
La trame verte et bleue	57
Les entités urbaines	63
Le réseau de transport	69
L'armature économique	72
La loi littoral / secteur sud	82
La loi littoral / secteur nord	83

Rapport de présentation

Le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle	102
Superficie	103
18 communes	103
Façade littorale	103
Espace urbanisé	103
Infrastructures routières et ferrées	103
Espace naturels et agricoles	103
Rectangle de l'Aunis et des marais Poitevin et Rochefortais	104
Territoires vécus dans le nord de la Charente-Maritime	105
Taux d'évolution annuel moyen de la population entre 1999 et le 1 ^{er} janvier 2006	112

Évolutions de la population dans les communes de la Communauté d'agglomération de La Rochelle (1990-2006)	113
Consommation d'espace 1976-2009	141
Densité d'habitants par hectares en 2006	143
Densité de logements par hectares (zones u) en 2006	144
Exemples de formes urbaines et densités correspondantes	146
L'unité urbaine centrale	148
Centre ville de La Rochelle : tissu ancien dense et grands équipements	148
Faubourgs de La Rochelle : grands ensembles et maisons mitoyennes	148
Franges de l'unité urbaine centrale : lotissements et zones d'activités	148
La couronne urbaine rochelaise	149
Couronne rochelaise : village-rue et lotissements en surépaisseur	149
Couronne rochelaise : lotissements anciens balnéaires, récents le long des axes	149
Couronne rochelaise : extension des hameaux le long des axes	149
Consommation des zones urbaines et à urbaniser 1998 – 2003 et taux de construction	150
Les zones à urbaniser à vocation résidentielle dans les PLU des communes	151
Les zones d'aménagement concertée et différée dans les PLU des communes	152
Les zones d'aménagement à vocation d'activité dans les PLU des communes	152
Croissance de la construction de logements entre 1999 et 2008	156
Taux de construction entre 1999 et 2006	156
Constructions neuves de 1999 à 2004	157
Les logements autorisés de 1994 à 2004	157
Répartition des logements autorisés de 1999-2006	158
Prix des lots à bâtir pour maisons individuelles en périphérie	159
Cartes des espaces ouverts / espaces fermés dans le schéma directeur en 1998 et extrapolation du schéma en 2003.....	164
Cartes typologiques des axes structurants	165
Équipements et transports	167
Mobilités domicile-travail en 2006 et évolution depuis 1999	171
Évolution pluviométrique à la station météorologique de La Rochelle.	186
Fréquence, provenance et vitesse du vent à la station météorologique de La Rochelle ...	187
Le relief	188

Géologie du territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle	190
La trame boisée	195
Les inventaires scientifiques	198
Inventaires scientifiques. Patrimoine naturel et protections réglementaires	201
Inventaires scientifiques. Patrimoine naturel et protections réglementaires - Natura 2000	202
Le marais Poitevin	203
Cuivré des marais	204
Héron pourpré	204
Le marais de Rochefort	205
Cœurs de nature et continuités écologiques	208
Les communes littorales	209
Les espaces naturels remarquables du littoral.	211
Les coupures d'urbanisation identifiées	212
Patrimoine bâti	222
Qualité physico-chimique annuelle de l'eau et des sédiments.	227
Schéma de l'assainissement des eaux usées	230
Les bassins versants et exutoires pluviaux du territoire	231
Les grands systèmes aquifères de Poitou-Charentes	233
La protection de la ressource en eau sur le territoire de la Communauté d'agglomération de La Rochelle	236
Emprise du SDAGE Loire-Bretagne	240
SAGE Sèvre Niortaise, marais Poitevin	241
Le schéma régional éolien Poitou-Charentes	244
Risques naturels : remontée de nappes	257
L'érosion littorale	259
Aléa retrait-gonflement des argiles	261
Risques technologiques	270
Indice ATMO à La Rochelle	271
Principaux sites de collecte et de traitement des déchets	274
Les enjeux environnementaux	291



**Hôtel de la
Communauté
d'Agglomération**

6, rue Saint-Michel
BP 41287
17086 LA ROCHELLE
CEDEX 02

Tél. : 05 46 30 34 00
Fax : 05 46 30 34 09
www.agglo-larochelle.fr
accueil@agglo-larochelle.fr

