

## COMMUNAUTÉ DE COMMUNES AUNIS ATLANTIQUE (17)

### PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL – HABITAT

### DIAGNOSTIC URBAIN

Élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal-Habitat,  
prescrite le 16 décembre 2015.



DOSSIER APPROUVÉ PAR LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE LE 19 MAI 2021

Vu pour être annexé à la délibération,  
Monsieur le Président

## TABLE DES MATIERES

<b>PARTIE 1. ZOOM SUR LA MÉTHODOLOGIE.....</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 2. PHOTOGRAPHIE DU TERRITOIRE : D'HIER À AUJOURD'HUI .....</b>	<b>6</b>
A. SITUATION ET CONTEXTES.....	7
B. CONSTRUCTION DU TERRITOIRE D'AUNIS ATLANTIQUE DE L'ARCHIPEL AUNISIEN AUX MARAIS .....	13
C. LE CADRE DE VIE DES HABITANTS : IDENTITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE.....	30
D. PORTRAITS D'HABITANTS .....	49
E. UN TERRITOIRE, TROIS DYNAMIQUES SOCIALES.....	67
<b>PARTIE 3. LES DYNAMIQUES TERRITORIALES EN AUNIS ATLANTIQUE .....</b>	<b>86</b>
A. TRANSPORT ET ACCESSIBILITÉ : UN RÉSEAU TOURNÉ VERS L'EXTÉRIEUR.....	87
B. UNE CONSTRUCTION ÉCONOMIQUE DÉPENDANTE DES TERRITOIRES VOISINS.....	103
C. À CHACUN SON TERRITOIRE.....	122
D. DES PRATIQUES MODELANT LES ESPACES .....	128
<b>PARTIE 4. LES TENDANCES TERRITORIALES.....</b>	<b>139</b>
A. APPROCHE MULTISCALEAIRE DU RÔLE DES TERRITOIRES D'AUNIS ATLANTIQUE.....	140
B. STRUCTURER L'URBAIN : À LA RECHERCHE DES POTENTIELS.....	154

# PARTIE 1. ZOOM SUR LA MÉTHODOLOGIE

## 1. SOURCES ET DONNÉES : DU QUANTITATIF AU SENSIBLE

### LES DONNÉES QUANTITATIVES

Le présent document s'appuie sur deux types de données : des

#### Le Répertoire des Entreprises et des Établissements (REE)

Champ(s) statistique(s) couvert(s) :

Les unités gérées par le REE-Sirene sont les unités légales, productives et marchandes, exerçant une activité économique réelle dans les secteurs d'activité de l'industrie, de la construction, du commerce et des services, ainsi que tous leurs établissements.

Sont exclus de la démographie des entreprises et des établissements :

- L'agriculture, la sylviculture et la pêche (divisions « 01 » à « 03 » de la nomenclature NAF rév.2, 2008)
- Les unités dont le fonctionnement n'est pas majoritairement financé par une activité marchande (administrations, collectivités territoriales, organismes sociaux, associations non marchandes...).

Le champ marchand non agricole couvre donc l'ensemble des unités légales réunissant les conditions suivantes :

- Avoir une réalité économique, c'est-à-dire être productive et marchande ;
- Exercer son activité principale dans l'industrie, la construction, le commerce ou les services, à l'exclusion de l'agriculture.

Source d'information :

Le REE est alimenté par le répertoire administratif Sirene (Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et de leurs Établissements) qui gère un identifiant unique attribué aux personnes morales et physiques, le numéro Siren, ainsi qu'à chacun de leurs établissements, le numéro Siret.

données quantitatives et des données sensibles.

Les **données quantitatives** permettent d'analyser les tendances liées à différentes thématiques : socio démographie, offre commerciale et de services, démographie des entreprises, etc. Ces données sont issues de différentes bases de données **de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques** (recensements harmonisés de 1968 à 2013, Base Permanente de l'Équipement, Répertoire des Entreprises et des Établissements, Connaissance Locale de l'Appareil Productif) ou de la **Direction Générale des Finances Public - DGFIP**

#### La Base permanente des équipements (BPE)

La base permanente des équipements (BPE) est réalisée par l'INSEE annuellement, avec comme date de référence le 1er janvier, depuis 2007. Élaborée à partir de différentes sources administratives actualisées chaque année, cette base répertorie un large éventail d'équipements et de services rendus à la population. La BPE couvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du tourisme, du sport et des loisirs.

La localisation fine des équipements et de la population, au niveau de la commune et des îlots regroupés pour l'information statistique (IRIS), permet de calculer des distances (entre communes équipées et non équipées par exemple), d'étudier la concentration spatiale des équipements, de mettre en rapport les équipements et leurs utilisateurs potentiels.

#### Connaissance Locale de l'Appareil Productif (CLAP)

C'est un système d'information alimenté par différentes sources dont l'objectif est de fournir des statistiques localisées au lieu de travail jusqu'au niveau communal, sur l'emploi salarié et les rémunérations pour les différentes activités des secteurs marchand et non marchand.

Le référentiel d'entreprises et d'établissements est constitué à partir du Répertoire national des entreprises et des établissements (Sirene).



- (fichiers fonciers).

## LES DONNÉES SENSIBLES

Pour mieux comprendre le territoire, un **travail historique** a été accompli pour saisir comment il s'était construit. Des étapes historiques ont façonné le territoire ainsi que son **identité**.

Ajoutées à ce travail historique, plusieurs **sessions de découverte de terrain** ont été réalisées par les différents bureaux d'études et leur ont permis de **cerner les particularités** de la communauté de communes Aunis Atlantique.

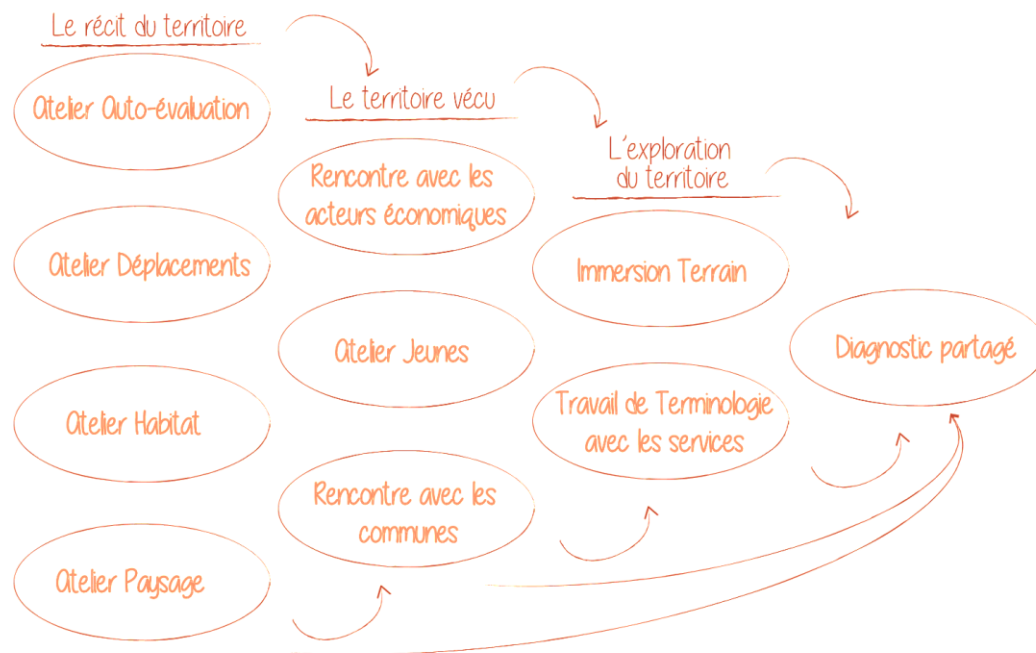
## 2. UN TRAVAIL COLLABORATIF

Le présent document s'est construit de manière collaborative avec les acteurs du territoire.

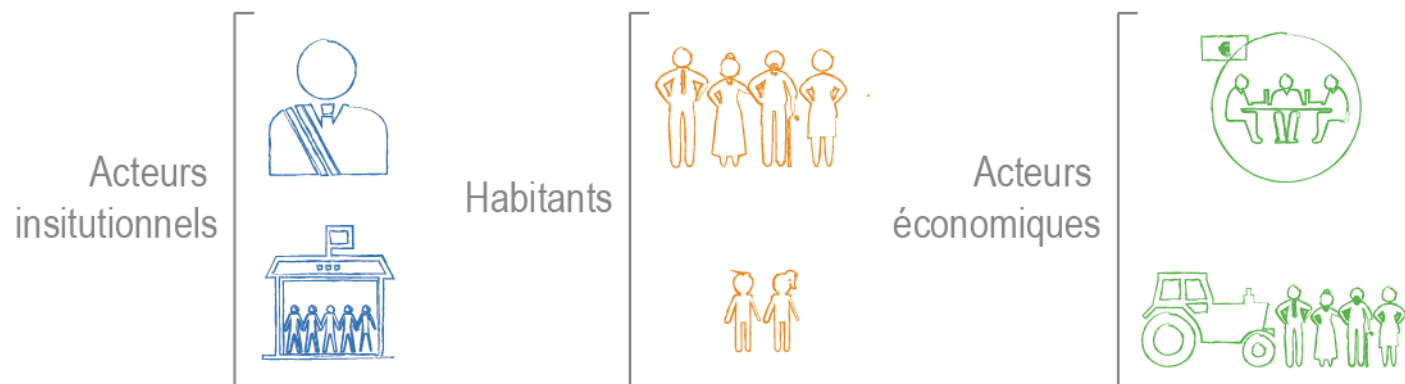
Pour recueillir la parole des différents acteurs du territoire, des ateliers participatifs ont été mis en place. L'ensemble de ces ateliers permet la dynamique du territoire, à partir de la perception et du vécu de chacun.

Le but étant de concevoir un **constat partagé** afin de mieux se positionner par la suite sur les enjeux et les objectifs à retenir pour les phases suivantes du PLUi-h et notamment pour le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Les temps forts dans l'élaboration d'un diagnostic partagé



Les acteurs de la concertation, dont les paroles et témoignages seront relatés dans le diagnostic :



## PARTIE 2. PHOTOGRAPHIE DU TERRITOIRE : D'HIER À AUJOURD'HUI

## A. SITUATION ET CONTEXTES

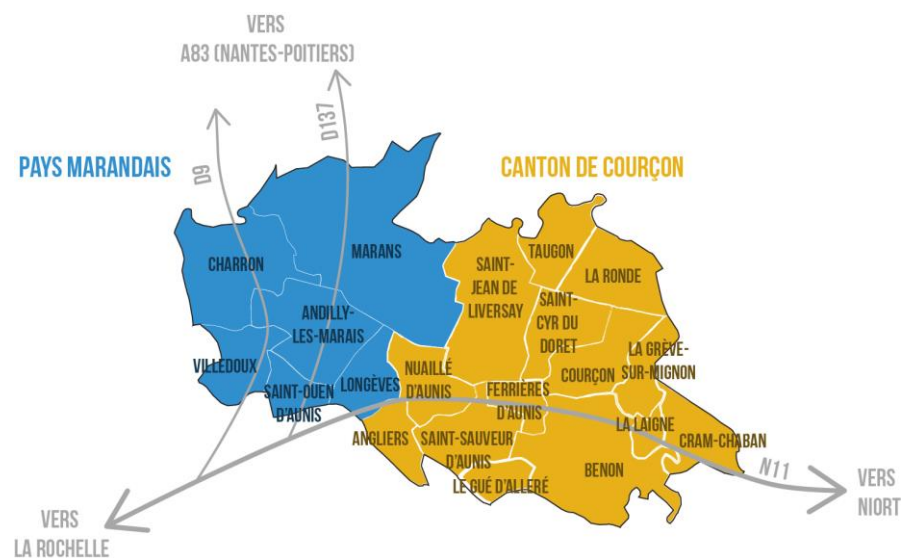
### 1. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE D'AUNIS ATLANTIQUE

#### UN TERRITOIRE RÉCENT

Le territoire de la Communauté de communes Aunis Atlantique est un territoire créé en 2014. Il résulte de la **fusion de deux intercommunalités** : le canton de Courçon et le Pays Marandais.

Vingt communes, deux entités paysagères

Deux entités paysagères composent le paysage. Au Nord, les paysages de marais et au Sud les paysages de plaines ouvertes.

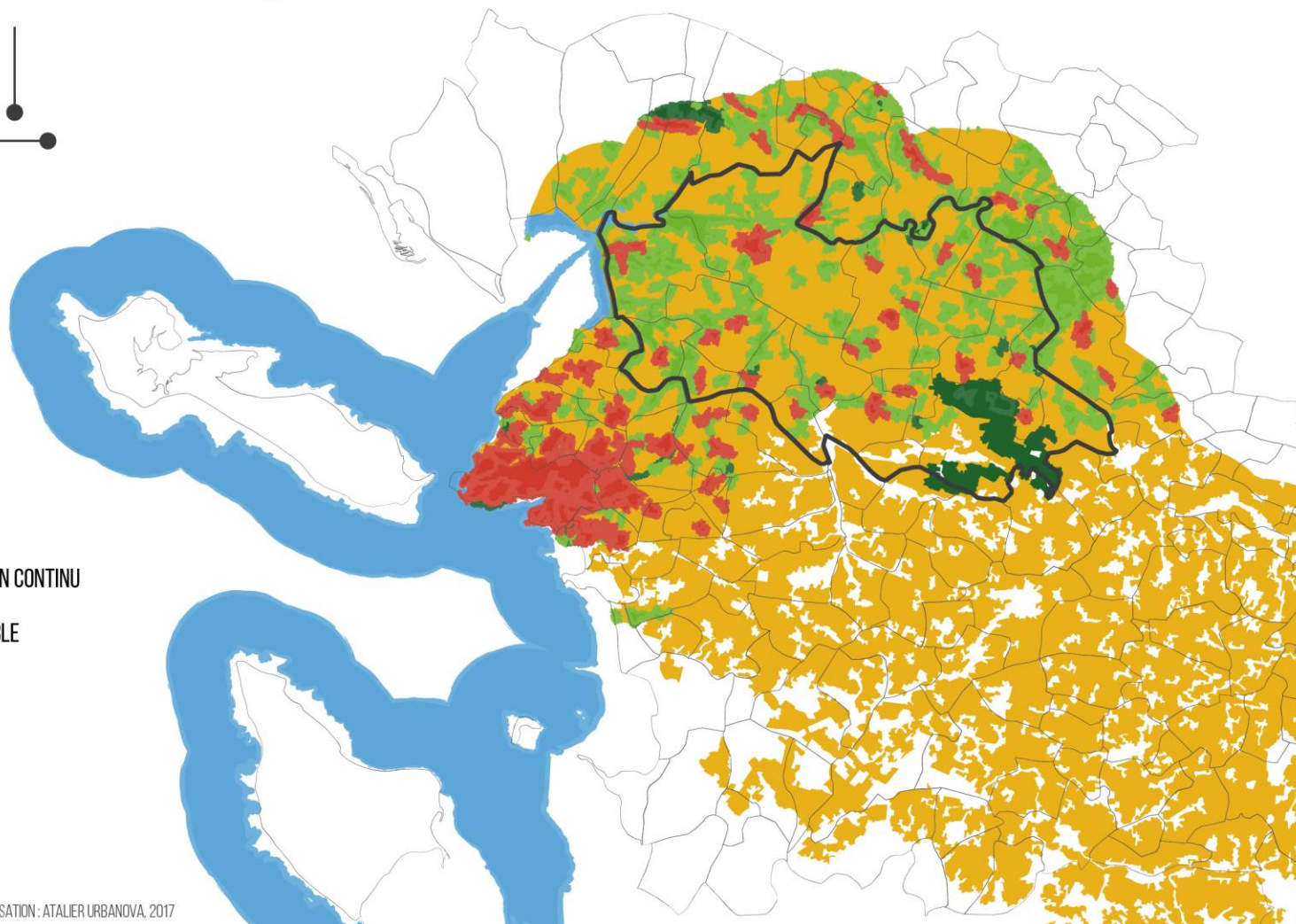
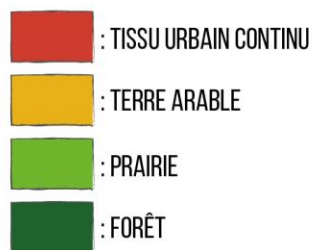


01/01/2014  
Création de la communauté de  
communes d'Aunis Atlantique

20  
communes

26 651  
habitants

440,48  
km<sup>2</sup>



SOURCES : CORINE LAND COVER 2012, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATALIER URBANOVA, 2017

## 2. « EMBOÎTEMENTS » INSTITUTIONNELS

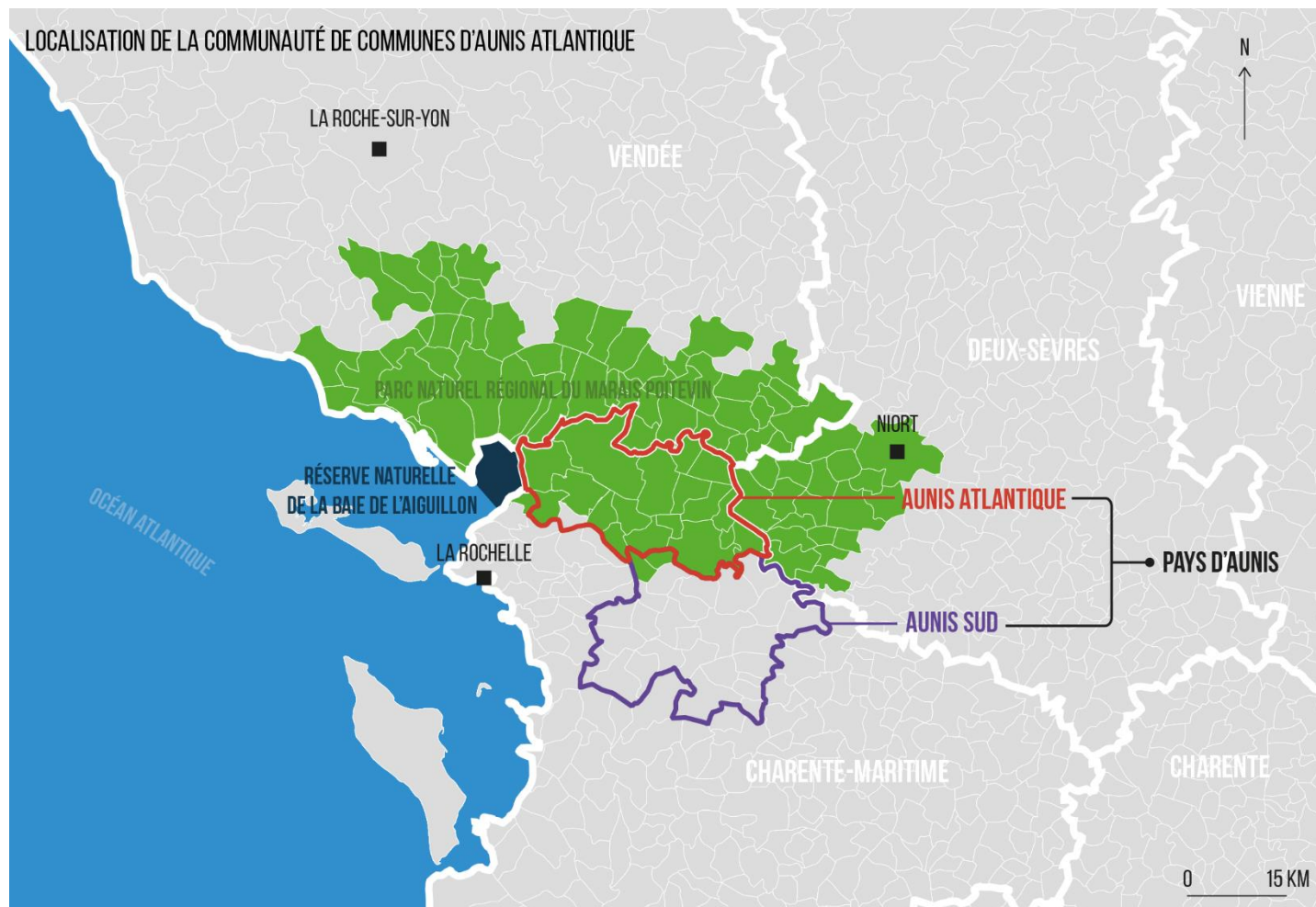
### UN TERRITOIRE LIMITROPHE SOUS INFLUENCE ROCHELaise

La Communauté de Communes Aunis Atlantique se situe au nord du département de la Charente-Maritime. Elle partage ses frontières avec les départements de la Vendée et des Deux-Sèvres. Ses communes font partie de l'aire urbaine de La Rochelle.

Les communautés de communes Aunis Atlantique et Aunis Sud ont composé le Syndicat Mixte du Pays d'Aunis jusqu'à sa dissolution au 31 décembre 2016. Le SCoT a été réalisé à cette échelle.

### UN ESPACE SENSIBLE

Le territoire est situé dans un espace sensible. De ce fait, plusieurs mesures de protection ont été mises en place du côté terrestre (PNR Marais Poitevin) et marin (réserve naturelle de la baie de l'Aiguillon, Parc Naturel Marin).





### 3. LES INFLUENCES TERRITORIALES

#### LES PÔLES URBAINS : ENTRE ESPACE TOURISTIQUE ET ESPACE DU QUOTIDIEN

Les pôles urbains que sont La Rochelle et Niort constituent pour le territoire des aires d'attractivité. **Deux types d'attractivité se discernent : l'emploi et le touristique.**

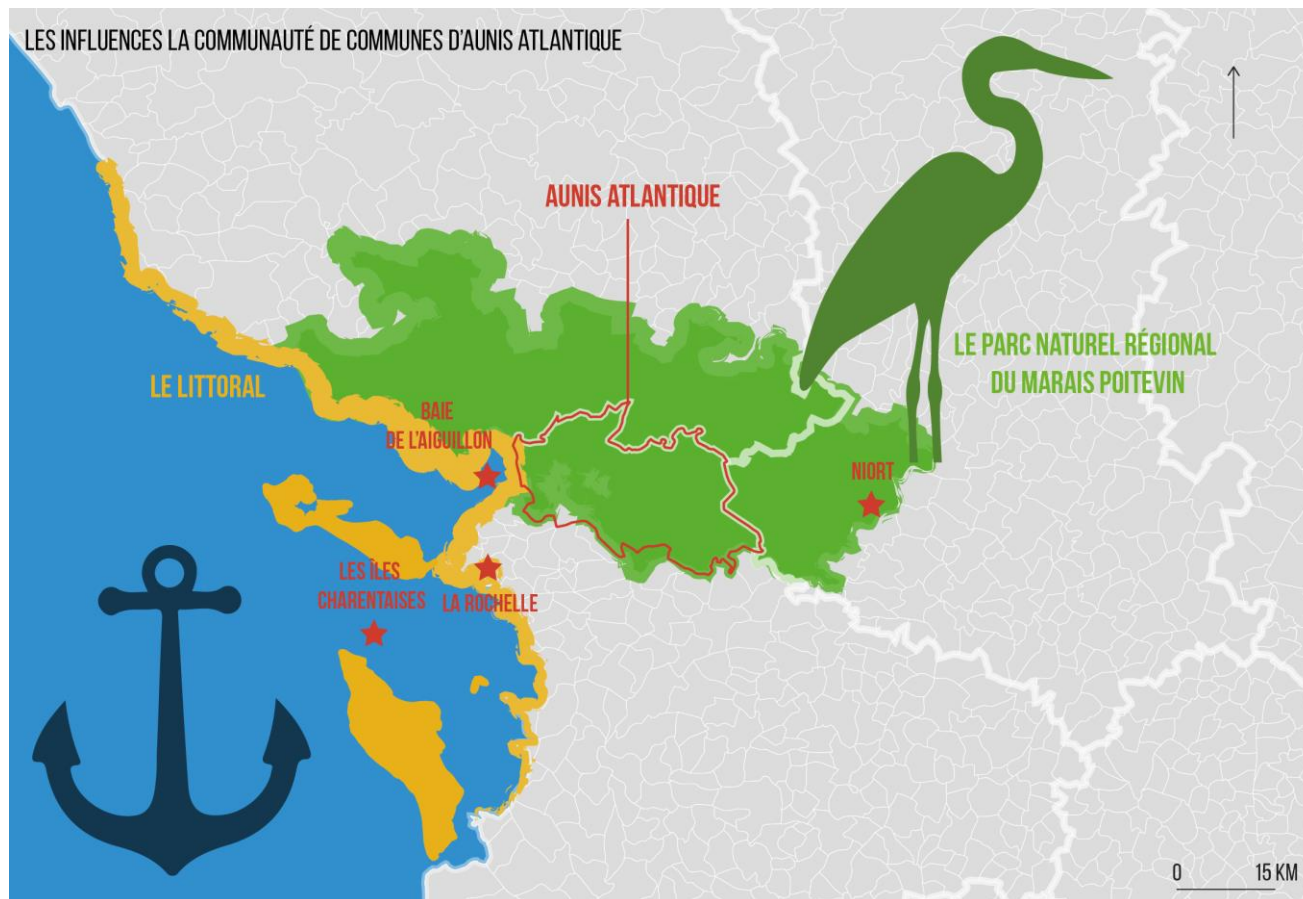
Les communes d'Aunis Atlantique appartiennent, d'après le zonage en aire urbaine de l'INSEE, à la couronne du grand pôle urbain de La Rochelle. Un grand pôle urbain rassemble 10 000 emplois. Ceci implique que 40 % des actifs résidents à Aunis Atlantique travaillent à La Rochelle ou dans les communes attirées par La Rochelle. **Les habitants d'Aunis Atlantique ont alors un espace vécu, du quotidien, qui s'étend jusqu'à La Rochelle.**

#### DES INFLUENCES TOURISTIQUES TOURNÉES VERS LA NATURE

Plusieurs éléments contribuent à l'attractivité de cet espace élargi. Il y a des **éléments naturels**, dont le littoral qui est source de tourisme ou encore la réserve naturelle qui est un espace d'attraction pour les ornithologues. Afin de préserver ces

éléments naturels, des structures ont été mises en place tel l'établissement public du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin.

D'autres **éléments plus urbains** sont aussi vecteurs d'attractivité : la ville de La Rochelle, les communes des îles, etc.



## 4. CADRAGE RÉGLEMENTAIRE

### ARTICULATION ENTRE LES DOCUMENTS: LA HIÉRARCHIE DES NORMES ET L'OPPOSABILITÉ RÉGLEMENTAIRE

Un document d'urbanisme entretient des relations réglementaires avec d'autres documents. Ces relations sont structurées par le principe de la **hiérarchie des normes** qui organise les rapports juridiques des documents, dits « supérieurs » avec des documents dits « inférieurs ». Dans ce cadre, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal est un document d'urbanisme de rang inférieur par rapport au SCoT du Pays d'Aunis. Il doit donc le prendre en compte.

En amont, le SCoT est aussi en relation avec d'autres documents supérieurs à lui.

Ces relations répondent au **principe d'opposabilité**. Trois niveaux d'opposabilité existent avec plus ou moins de contraintes :

- Conformité : retranscription à l'identique de la règle
- Compatibilité : respect de l'esprit de la règle
- Prise en compte : non-écart de la règle

Le PLUi doit être compatible avec le SCoT. Partant du principe que le SCoT décline les documents de rang supérieur à lui-même, le PLUiH intégrera leurs réglementations par le seul biais du SCoT. Le PLUiH n'a donc pas à décliner les documents situés en amont du SCoT dans la hiérarchie des normes. C'est la « théorie de l'écran ».

### MISE EN CONFORMITÉ DU SCOT ET PLUI AVEC LES DOCUMENTS

Le SCoT doit prendre en compte ou être en conformité avec certains documents (cf. schéma de la page suivante). Le Pays d'Aunis a

approuvé le SCoT en décembre 2012. Certains documents avec lesquels le SCoT doit être compatible ont été approuvés après 2012. Si pour une raison de temporalité le SCoT ne les prend pas en compte, le PLUi-h devra les intégrer dans la réflexion.

### MULTIPLICITÉ DES TERRITOIRES ET DE LEURS DOCUMENTS

La communauté de communes Aunis Atlantique est composée d'une mosaïque d'espaces qui ne sont pas tous soumis aux mêmes règles ou lois.

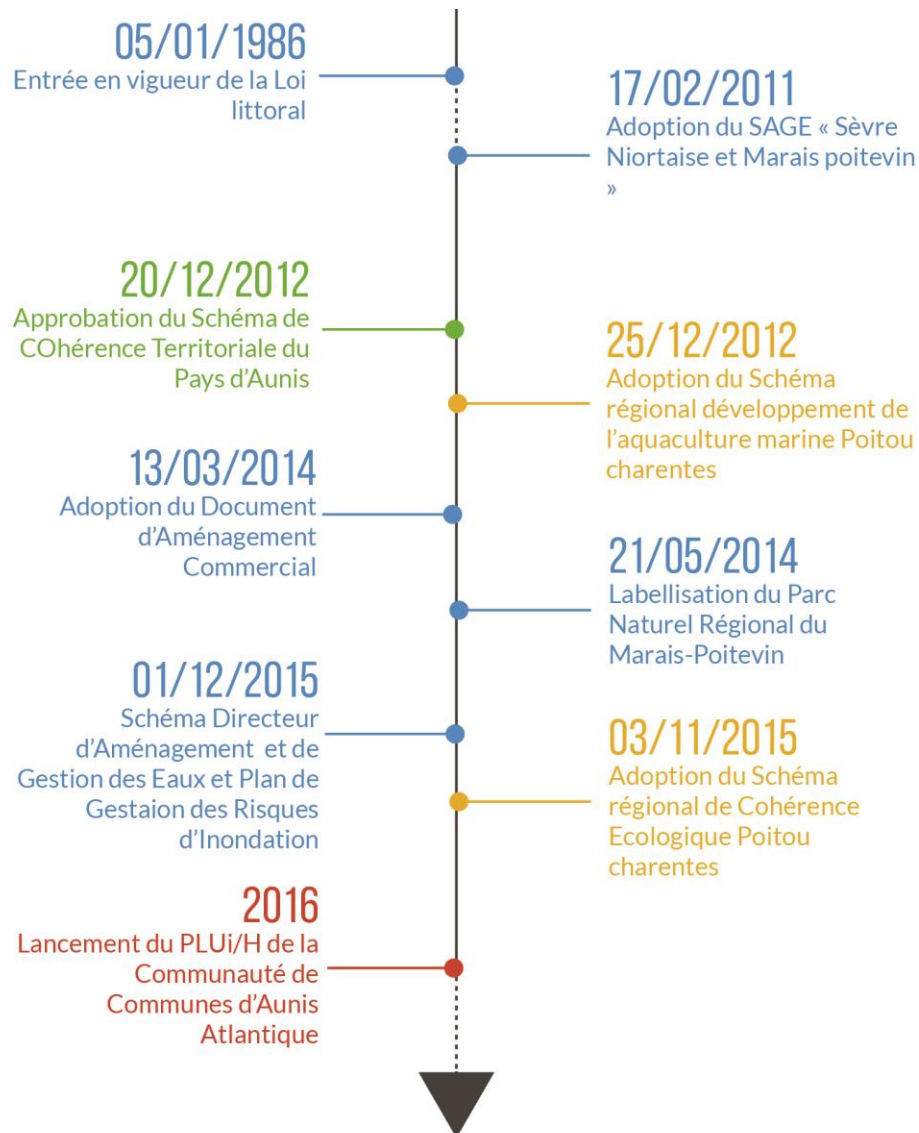
La commune de Charron est la seule soumise à la loi Littoral. Dix-neuf des 20 communes font partie du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin, seule la commune de Saint-Ouen d'Aunis est en dehors.

La Commune de Charron porte également une réserve naturelle nationale (décret du 2 juillet 1999) et est concernée par le Parc Naturel Marin (décret du 4 avril 2015)

#### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Construire un projet à l'échelle du nouveau territoire en adaptant les ambitions aux spécificités de chaque espace.
- Prendre en compte les objectifs d'un SCoT approuvé en 2012, en ajustant le futur projet de développement aux dynamiques récentes.

## HIÉRARCHIE DES NORMES ET APPLICATION SUR LE TERRITOIRE D'AUNIS ATLANTIQUE



SOURCE : CODE DE L'URBANISME, RÉALISATION : ATALIER URBANOVA, 2017



## B. CONSTRUCTION DU TERRITOIRE D'AUNIS ATLANTIQUE DE L'ARCHIPEL AUNISIEN AUX MARAIS

### 1. UN TERRITOIRE ÉMERGEANT DE L'EAU À PARTIR DU IXE SIÈCLE

#### UN TERRITOIRE ORIGINEL FAIT D'EAU ET DE BOIS

Le territoire qui compose aujourd'hui Aunis Atlantique a **longtemps été à l'écart de la civilisation et de toute voie de communication**. Cet enclavement est dû au fait que la quasi-totalité de cet espace était encore immergée à l'époque gallo-romaine. Soumis aux flots marins, le **golfe des Pictons** couvrait la quasi-totalité du territoire.

Seuls quelques morceaux de terres émergeaient **créant un réseau d'îles, une sorte d'archipel aunisien** : la bande de terre où se situent les noyaux urbains de Bourg-Chapon (Charron) ou encore les bourgs

CARTE ROMAINE DU GOLFE DES PICTONS 2000 AVANT J



SOURCE : PARC INTERRÉGIONAL DU MARAIS POITEVIN

de La Ronde ou encore de Taugon. Au sud et sud-est du golfe, d'autres terres étaient émergées : les bourgs de certaines communes actuelles d'Aunis Atlantique (Andilly, Saint-Jean de Liversay, Saint-Cyr du Doret, La Grève-sur-Mignon, Courçon, Saint-Sauveur d'Aunis, Villedoux, Saint-Ouen d'Aunis).

Un deuxième élément naturel enclavait ce territoire. Il s'agissait du massif forestier d'Argenson. Large de 7 à 15 km et longue de 120 km, il s'étendait de l'ancien golfe des Pictons à Angoulême. Composé principalement d'aulnes, il confèrera, plus tard, au Pays d'Aunis son nom.

C'est au cours du premier millénaire après Jésus-Christ que le territoire va, au fil du temps, être conquis par l'Homme.

### UNE PREMIÈRE ANTHROPISATION DISPERSÉE

Au cours du premier millénaire, le golfe va reculer naturellement avec le dépôt d'alluvions. Les vasais et les zones marécageuses vont composer le territoire et restent des espaces inhospitaliers pour l'implantation des hommes.

Jusqu'à l'époque moderne, **la mer et le littoral étaient perçus de manière négative**. Il s'agissait d'un espace méconnu, vecteur de fantasmes constitués de monstres

et de chimères. Au-delà des fantasmes liés à l'océan, les invasions vikings qui se déroulent au IXe siècle renforcent cette appréhension du littoral. Elles vont pousser les quelques habitants côtiers à se réfugier dans les roselières et construire des **huttes**. **Cette migration engendre une dissémination de l'habitat dans le territoire et donc une structuration urbaine diffuse**. Ces habitants vont vivre de la chasse et de la pêche.

### LE LITTORAL D'AUNIS PERÇU PAR LES NÉERLANDAIS AU XVIIE ENTRE MONSTRES MARINS ET MARAIS



SOURCE : ATLAS MARITIME DE WAGNERAER, 1584



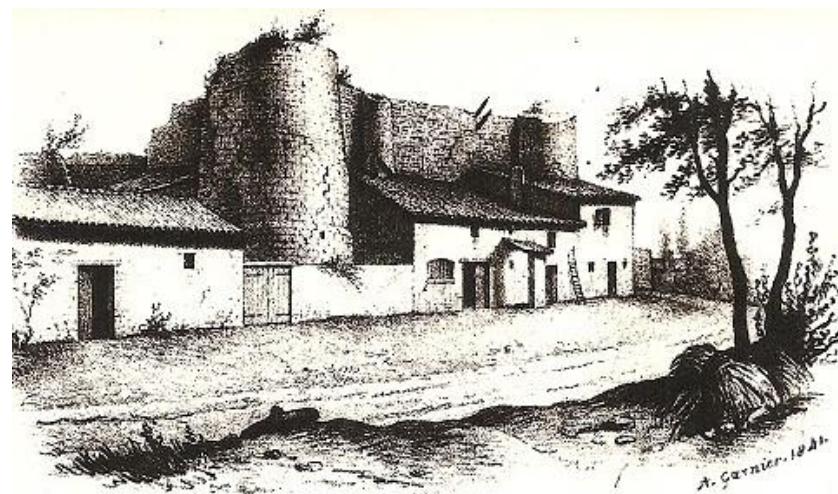
## 2. LES PREMIÈRES IMPLANTATIONS URBAINES AU COURS DU MOYEN-ÂGE

### PROTÉGER LES POPULATIONS DES INVASIONS : L'ESSOR DES BOURGS CASTRAUX ET ÉGLISES FORTIFIÉES

Les hommes vont s'installer timidement sur les terres immergées. Les différentes invasions vont pousser les noyaux humains à **se protéger de remparts**. Des châteaux s'élèvent sur le territoire au cours du second essor urbain au début du Moyen-Âge classique (Marans, Nuaille d'Aunis, Benon, Saint-Sauveur d'Aunis, Ferrières, Saint Jean-de-Liversay ou encore Charron). Ces bourgs vont s'implanter à des **endroits stratégiques** (monticule naturel ou motte) qui leur **permettent d'avoir une bonne place défensive**. C'est le cas du bourg de Marans qui protégeait l'ouverture sur la Sèvre niortaise.

De ces bourgs castraux restent des vestiges comme la tour Guesclin de Benon. De même, les églises fortifiées (Saint Sauveur d'Aunis)

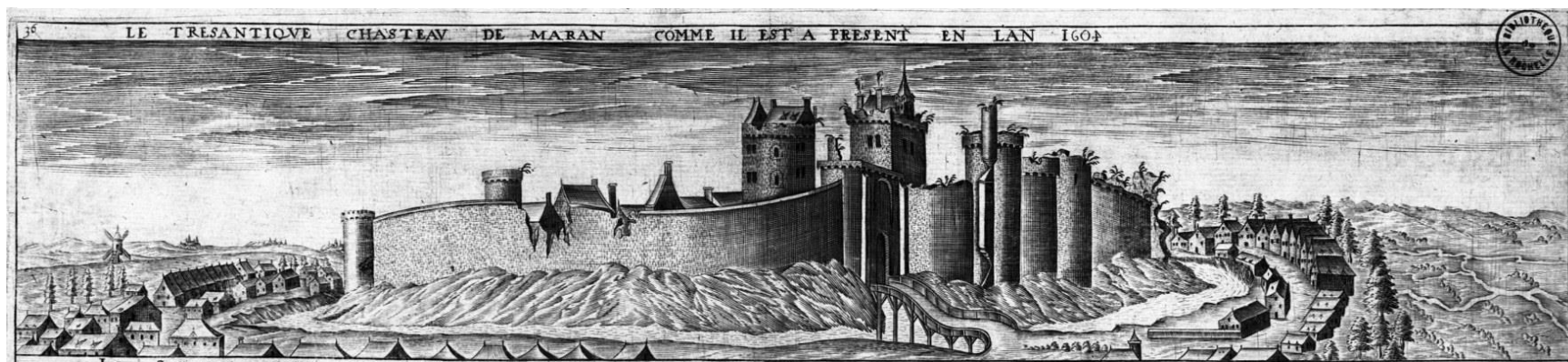
GRAVURE DU CHÂTEAU DE NUAILLÉ D'AUNIS



Castrum de Nuaille, Page 25.

SOURCE SITE DE NUAILLÉ D'AUNIS

GRAVURE DU CHÂTEAU DE MARANS PAR CLAUDE CHASTILLON



SOURCE MÉDIATHÈQUE MICHEL CRÉPEAU

témoignent de ce besoin de protection. Cette église construite au XI<sup>e</sup> siècle sera fortifiée à partir du XIV<sup>e</sup> durant les guerres de religion

### LES BOURGS MONASTIQUES : À LA CONQUÊTE DE L'ESPACE MARIN

La règle de Saint-Benoît qui émerge durant le Moyen-Âge au VI<sup>e</sup> siècle incite les moines au défrichage de l'Europe. Les « moines défricheurs » vont fonder des abbayes et engager les défrichements et assèchements de marais pour gagner des terres arables. C'est à compter du X<sup>e</sup> siècle que des abbayes se construisent sur le territoire, telle l'abbaye de Grâce-dieu de Benon. Les « moines défricheurs » vont défricher le massif forestier d'Argenson, mais vont aussi entreprendre le drainage des zones marécageuses. La forêt de Benon est l'un des vestiges de ce massif.

TOUR DE GUESCLIN, BENON



ÉGLISE FORTIFIÉE, COURÇON



CHÂTEAU DE CHARRON



SOURCE SITE DE L'HOTELLERIE DU CHÂTEAU DE CHARRON

ABBAYE DE LA GRÂCE DIEU, BENON



SOURCE SITE DE L'ABBAYE DE LA GRÂCE DIEU



### 3. LE RENOUVEAU DU TERRITOIRE : DÉSENCLAVEMENT ET MARQUEURS IDENTITAIRES, ENTRE ÉPOQUE MODERNE ET CONTEMPORAINE

#### UN LIEN HISTORIQUE AVEC LA ROCHELLE

Au X<sup>IV</sup>e siècle, la province d'Aunis est officiellement reconnue par le roi Charles V et La Rochelle devient sa capitale.

La guerre de Cent Ans qui va se dérouler entre le X<sup>IV</sup>e et le X<sup>V</sup>e va stopper la conquête de la terre sur le golfe et détruire une partie des travaux engagés. De même, les guerres de religion qui s'en suivent au X<sup>VI</sup>e ralentissent l'aménagement de ce territoire. Cependant, les guerres vont fédérer les territoires pour faire face à l'ennemi et permettre de construire une identité territoriale.

#### PASSAGE D'UN TERRITOIRE AQUIFÈRE À UN TERRITOIRE TERRESTRE

Les travaux d'aménagement engagés par les moines au X<sup>e</sup> siècle vont reprendre au X<sup>VI</sup>e siècle. L'édit de 1599 d'Henri IV instaure une politique royale de mise en culture des marais par assèchement, principalement pour

cultiver le maïs. Les seigneuries ou abbayes du royaume pouvaient lancer une politique de valorisation des marais. Or, pour assécher les marais, les communautés devaient faire appel à un entrepreneur hollandais, Humphrey Bradley, désigné par le roi Henri IV. En plus d'être l'entrepreneur exclusif, le texte statue qu'il devient propriétaire d'un tiers des terres asséchées. Cette mesure rencontre des oppositions nombreuses et particulièrement fortes en Aunis. Alors que l'édit se met en place, le territoire est encore le théâtre de contestations protestantes. Les travaux d'assèchement ne débuteront donc que dans les années 1620 en même temps que le siège de La Rochelle.

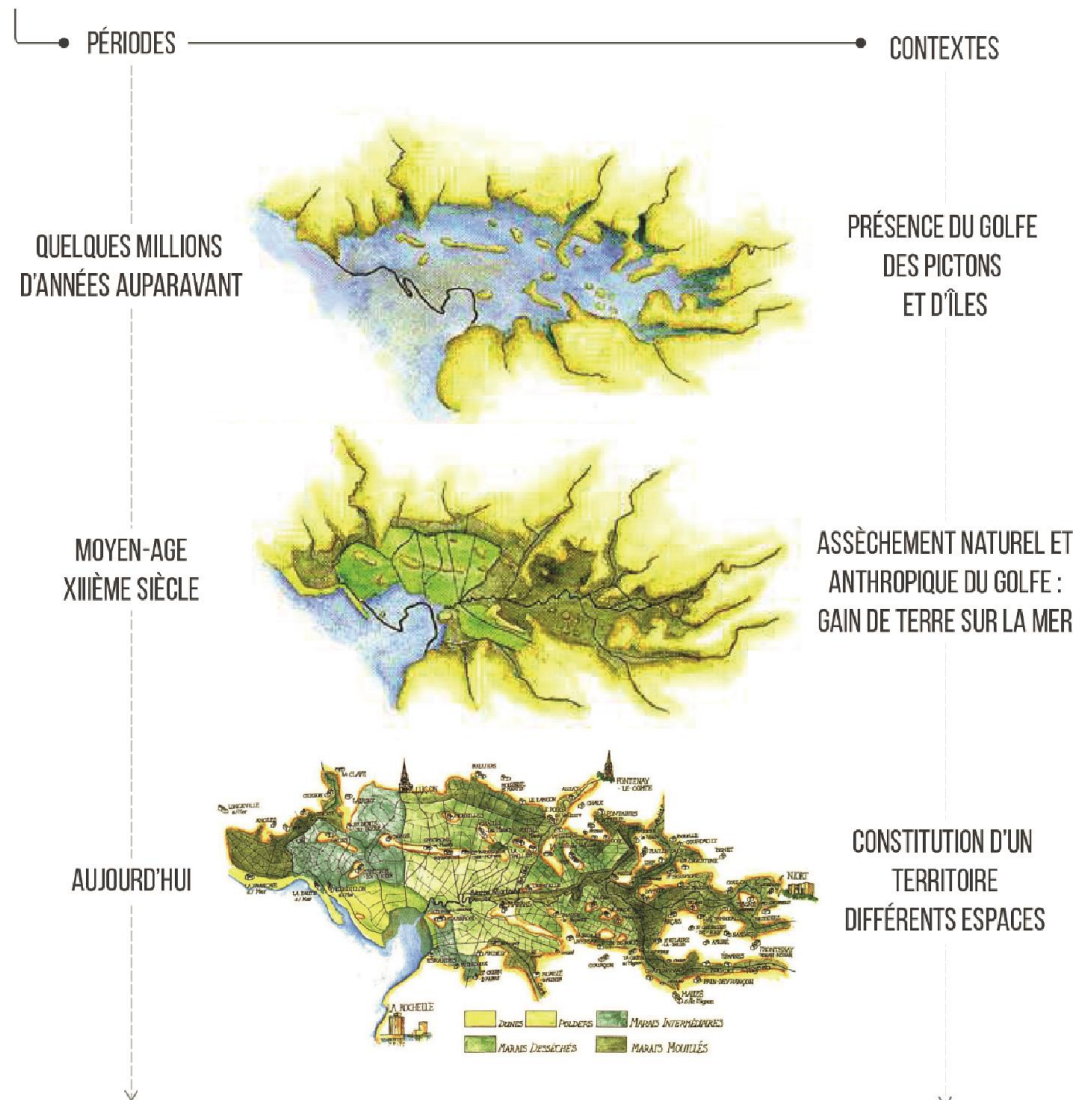
En plus d'assécher les marais, les travaux vont entraîner le

CARTE POUR SERVIR À L'HISTOIRE DES MARAIS DE LA SÈVRE NIORTAISE ET DU LAY DU X<sup>e</sup> À LA FIN DU X<sup>VII</sup>e SIÈCLE



SOURCE : LES MARAIS DE LA SÈVRE NIORTAISE ET DU LAY : DU X<sup>e</sup> À LA FIN DU X<sup>VII</sup>e SIÈCLE/ÉTIENNE CLOUZOT. – (1904) AP. P. 26

## PASSAGE D'UN TERRITOIRE MARIN À UN TERRITOIRE TERRESTRE : CONSTRUCTION D'UN TERRITOIRE HABITÉ



SOURCE: ILLUSTRATIONS: PIR DU MARAIS POTEVIN. RÉALISATION: A TELIER URBANOVA, 2017

L'endiguement ainsi que le rétrécissement du lit de la Sèvre niortaise vont entraîner une hausse de la durée des crues en amont. Cette partie située en amont, soit à l'est, deviendra le **marais mouillé** et celle à l'ouest, le **marais asséché**. Au sud était déjà constituée la **plaine d'Aunis**, cette partie émergée du golfe des Pictons. Le marais mouillé va alors servir de zone tampon et de réservoir pour les cultures au marais desséché.

### UN TERRITOIRE PROTESTANT : L'AUNIS CONTRE LE ROYAUME DE FRANCE

La réforme protestante se déroule au XVI<sup>e</sup> siècle. Elle va fortement s'ancrer en Aunis, l'élevant au **rang de bastion des réformés avec pour haut lieu La Rochelle**. La montée dans le royaume de France de cette branche du christianisme va entraîner les **guerres de religion**. Il s'agit d'une série de huit conflits qui opposent les catholiques aux protestants. La Rochelle sera le dernier théâtre de ces conflits.

Durant les guerres de religion, l'Édit de Nantes apaisera les tensions. Il s'agit d'un édit de tolérance envers les protestants qui leur autorisent les droits de cultes et d'idées. **Cet édit apaise le royaume français, mais a pour contre-effet de renforcer le poids des cités protestantes**. De crainte que ces cités n'altèrent le pouvoir royal, les conflits vont reprendre pour faire tomber les derniers bastions du protestantisme.

Le siège de la ville de La Rochelle commence en 1627 et dure plus d'un an. Durant cette période, ce n'est pas

seulement La Rochelle qui est engagée dans le conflit, mais aussi les espaces aux alentours. Un réseau est constitué pour alimenter la ville. Marans va devenir alors le grenier de La Rochelle. Située entre La Rochelle et Marans, la ville de Charron devient un point de contrôle pour veiller au bon approvisionnement de La Rochelle. Seulement les troupes royales réussissent à intercepter les approvisionnements de la ville et l'édification d'une digue dans La Rochelle empêche la réception de nouveaux vivres. Affamée, la ville capitule le 28 juin 1629.



## 4. SPÉCIALISATION DES TERRITOIRES ET DIVERSIFICATION DES FORMES URBAINES

### ÉMERGENCE DES TERRITOIRES ET DES TERROIRS

Les progrès liés au transport permettent de faciliter les flux et entraînent la spécialisation des régions en fonction de leur terroir. En fonction des espaces, différentes spécialités vont apparaître. Les salines que l'on retrouve sur la partie nord et nord-ouest. Les cultures de sel étaient très importantes en Aunis durant le XVIe et le XVIIe siècle. Le déclin de cette activité a eu lieu au XIXe, du fait de plusieurs raisons. Au fil du temps, les marais salants se transforment en prairies. Cet espace marin permet aussi de développer les parcs à huîtres. Sur les parties émergées et non enclines aux flux marins, la viticulture est mise à l'honneur.

### DES SPÉCIALISATIONS TERRITORIALES DÉCOULENT LES FORMES URBAINES ADAPTÉES AUX PRATIQUES TERRITORIALES

Au XVIIIe siècle, l'espace qui compose aujourd'hui Aunis Atlantique est structuré par une ville (Marans), deux bourgs (Benon, Nuaille) et des hameaux.

Les formes urbaines vont être diverses en fonction des spécialisations des espaces :

- Dans les salines, l'habitat va être dispersé, composé principalement de cabanes maraîchines.
- Dans les espaces viticoles, l'habitat va être principalement groupé sous forme de bourgs.
- Les plateaux de la partie nord, plus éloignés des axes de circulation, seront souvent occupés par des moulins.

### REDÉCOUPAGE TERRITORIAL ET DÉVELOPPEMENT DES HAMEAUX AU COURS DU XIXE SIÈCLE

Au cours du XIXe siècle va avoir lieu un nouveau découpage de la France en canton. De ce découpage vont naître les cantons de Courçon et celui de Marans qui deviendra en 1996 le Pays Marandais. Les hameaux du XVIIIe se développent et deviennent des bourgs. **Leur forme urbaine est déterminée par le motif d'implantation.** Un bourg d'origine castral situé sur une butte aura une forme concentrique. Lorsque les voies de communication étaient la raison de l'implantation, les bourgs vont suivre ces axes et **se développer de manière longiligne, linéaire.** Dans le cadre de cours d'eau, le développement urbain va se faire de part et d'autre du cours d'eau.

LA VILLE DE MARANS, LES DEUX BOURGS DE NUAILLÉ ET BENON, CARTE CASSINI – XVIIIÈME SIÈCLE

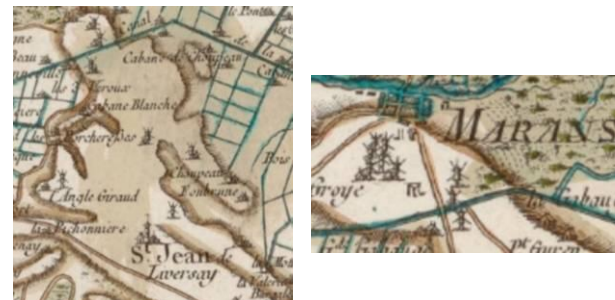


SOURCE BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE



Les parties inondables étant urbanisées plus en retrait des rives. S'il existait un château, le développement urbain peut s'étendre en continuité du château, autour de la motte, aboutissant alors sur des **formes circulaires**. La **topographie** va aussi déterminer le développement urbain. Ainsi un bourg va s'étendre en deux coteaux, ou sur un coteau, ou en fond de vallée. L'orientation des bâtiments répondra alors à la déclivité.

LES MOULINS DES PLATEAUX SUR LES PARTIES NORD ET CENTRALE



LES MOULINS EN AUNIS ATLANTIQUE AUJOURD'HUI



L'HABITAT DISPERSÉ DES SALINES SUR LES PARTIES NORD ET CENTRALE



LES PAYSAGES VITICOLES DU SUD ET L'HABITAT GROUPÉ



FERRIÈRES ET LE JARDIN À LA FRANÇAISE JOUXTANT LE CHÂTEAU



SOURCE BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE NATIONALE DE FRANCE

DE LA CARTE DE CASSINI (XVIII<sup>E</sup>) À LA CARTE DE L'ÉTAT-MAJOR (XIX<sup>E</sup>) : TÉMOIGNAGE D'ÉVOLUTIONS URBAINES

DÉVELOPPEMENT LE LONG DE VOIES TERRESTRES OU FLUVIALES,



DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS CASTRAUX



DÉVELOPPEMENT URBAIN CONTRAINT PAR LA TOPOGRAPHIE





REPRÉSENTATION DU TERRITOIRE AU XVIIIÈME SIÈCLE — CARTE DE CASSINI





## 5. LA CONSTRUCTION DES PAYSAGES CONTEMPORAINS

### DÉSENCLAVEMENT DU TERRITOIRE ET INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS HUMAINES

Au fil du XIXe siècle, les progrès en transport et de modernisation des axes de communication continuent. **La Sèvre niortaise et le canal reliant Marans à La Rochelle sont rendus navigables.** Le désenclavement est aussi fait par voie terrestre. Dès le début du XIXe siècle en France, les **chemins de fer** se développent.

Les premières lignes sont issues du grand projet ferroviaire français qui plaçait Paris au centre du réseau. À la suite à ce projet, qui souhaitait relier Paris à sa province, ce sont les villes moyennes qui sont rattachées les unes aux autres. La région Poitou-Charentes densifie ainsi son maillage. En 1879, le Plan Freycinet restructure le maillage ferroviaire en créant des voies secondaires d'intérêt général : les tramways. Ce dernier échelon permet alors d'unifier tout le territoire.

LES ANCIENNES GARES DE TRAMWAY DE FERRIÈRES ET DU GUÉ D'ALLERÉ



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE ENTRE 1853 ET 1930 EN POITOU-CHARENTES —



SOURCE INVENTAIRE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL POITOU-CHARENTES

## ÉVOLUTIONS DES SPÉCIALISATIONS AGRICOLES

Jusque dans le XIXe siècle, l'Aunis est une région viticole. À la fin de ce siècle, le phylloxera ravage les cultures. Les communes **viticoles** (Villedoux, Andilly, Saint Sauveur d'Aunis, etc.) **sont obligées d'arracher les ceps et de se tourner vers d'autres cultures**. Pour des questions de rentabilité, la culture choisie sera alors **céréalière**.

Le nord avait développé la culture du sel. Le déclin de cette activité

« La région de Poitou-Charentes étant dépourvue de grands centres urbains (...) (...). De cette particularité et de la vocation première de l'industrie régionale pour la transformation des produits agricoles découle l'une de principales caractéristiques du corpus, composé d'un grand nombre d'établissements de taille modeste implantés dans le milieu rural. »

Regard sur le patrimoine Poitou-Charentes et d'ailleurs, Cahier du patrimoine 91

LAITERIE COOPÉRATIVE DE SAINT-JEAN – LA RONDE



SOURCE INVENTAIRE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL DE POITOU-CHARENTES

amène cet espace à évoluer. **Au fil du temps, les espaces salins deviennent des prairies et permettent d'accueillir de l'élevage**. Cet élevage est principalement allaitant.

Ces activités vont construire les paysages. Sur la plaine d'Aunis se trouveront de grandes cultures ouvertes et sur les marais une alternance d'élevage et de culture. Aujourd'hui encore une partie sud du territoire est en AOC Cognac.

## DE L'AGRICULTURE À L'« ENTREPRISE CAMPAGNARDE »

La région n'ayant pas de centralités fortes, les usines se sont installées à proximité des sites de production pour réaliser des

« La laiterie est par excellence, et pendant de longues années, une **entreprise campagnarde**. »

Regard sur le patrimoine de Poitou-Charentes et d'ailleurs, Cahier du patrimoine 91

COOPÉRATIVE LAITIÈRE D'ANDILLY



SOURCE : SITED'ANDILLY

économies de transport. **Une filière lait va se développer sur le territoire.** Sur le territoire vont éclore plusieurs usines.

Au XIXe siècle, le transport du lait était réalisé par des voitures hippomobiles, il fallait donc que l'usine se trouve au centre de l'aire de ramassage du lait. De même, la fabrication de beurre nécessitait une demande en eau. Par conséquent, **les usines se sont répandues sur le territoire à des points centraux**, et si possible, à proximité de cours d'eau. (Andilly, Cramchaban, La Ronde, Saint-Jean de Liversay, Taugon ou encore Marans). Le produit transformé avait pour vocation d'être commercialisé sur les grands marchés nationaux (Paris), **les usines s'implantent aussi à proximité des voies ferrées ou de tramway.**

LA BRIQUETERIE DE LA GRÈVE -SUR-MIGNON



**Après la Seconde Guerre mondiale, les laiteries ferment leurs portes sur le territoire.** Les progrès techniques permettent d'allonger les temps de trajet, le conditionnement. De ce fait, les laiteries vont se rapprocher des villes pour favoriser la vente directe de lait, yaourt ou fromage au grand public.

Dans une moindre mesure, les **minoteries s'installent sur le territoire** (minoterie de Courçon).

LAITERIE COOPÉRATIVE DE CRAM-CHABAN



VESTIGES DE L'USINE À CHAUX DE CHARRON

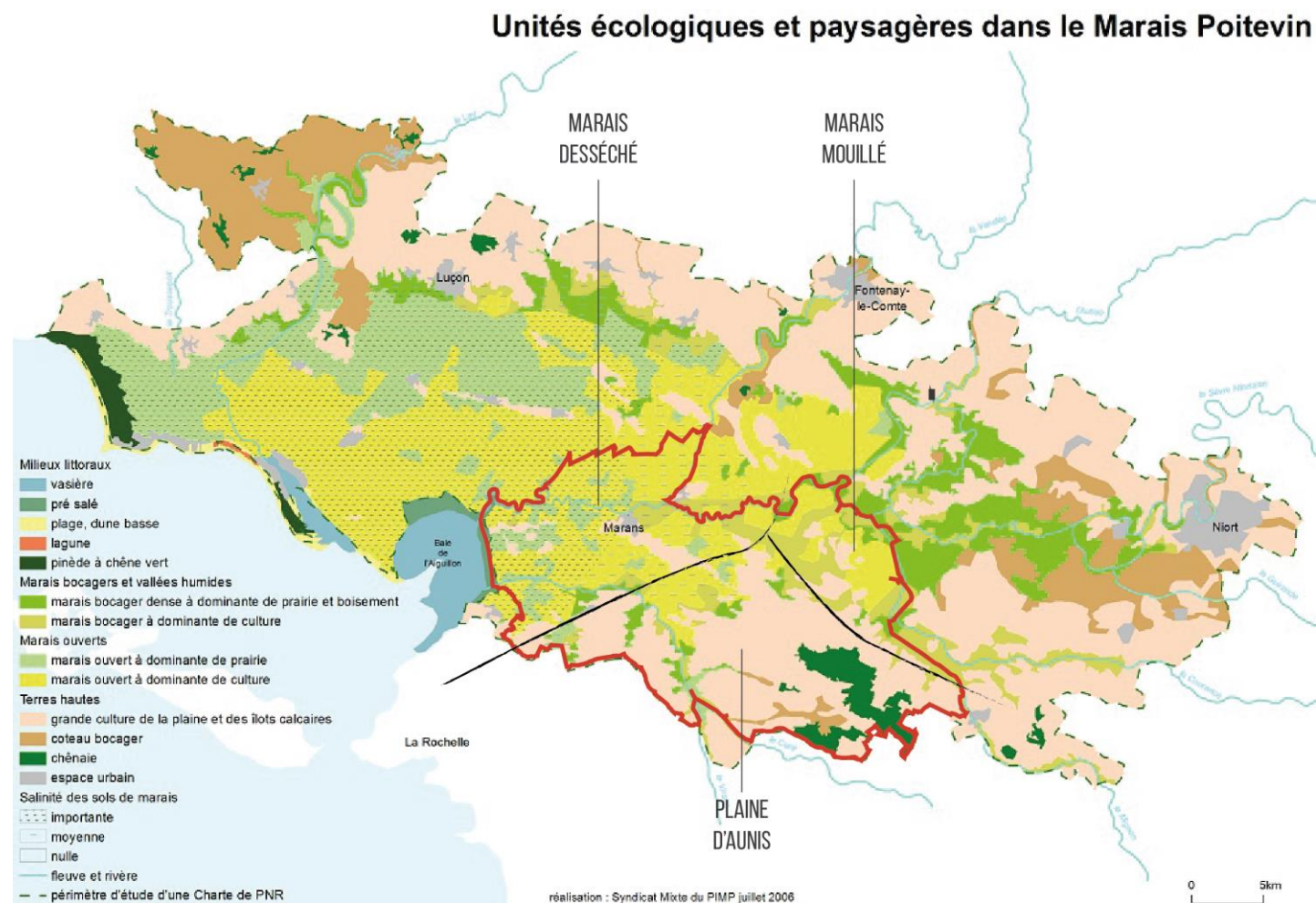


SOURCE : INVENTAIRE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL DE POITOU-CHARENTES



## VALORISATION DE RESSOURCES GÉOLOGIQUES

La révolution industrielle permet aussi à « une autre filière de se développer. Selon les **ressources géologiques** des territoires, des usines vont ouvrir leur porte : la briqueterie de la Grève-sur-Mignon ou encore l'usine à chaux de Charron dont la pierre était extraite sur les falaises bordant l'île voisine.





## 6. LES CICATRICES DU XXE SIÈCLE

### LES TRACES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, alors que le 6 juin 1944 annonce le débarquement, plusieurs poches de résistances allemandes se créent. L'une d'entre elles prit forme à La Rochelle. Les soldats allemands de cette poche étaient prêts à défendre la base sous-marine coûte que coûte.

Afin d'éviter des combats sanglants, le 20 octobre 1944 une convention est signée entre les soldats allemands et français. Cette convention détermine un no man's land. Trente-huit vont être piégées dans cet espace, dont quinze



BUNKER, SAINT-OUEN D'AUNIS



MÉMORIAL DE LA POCHE DE LA ROCHELLE, FERRIÈRES

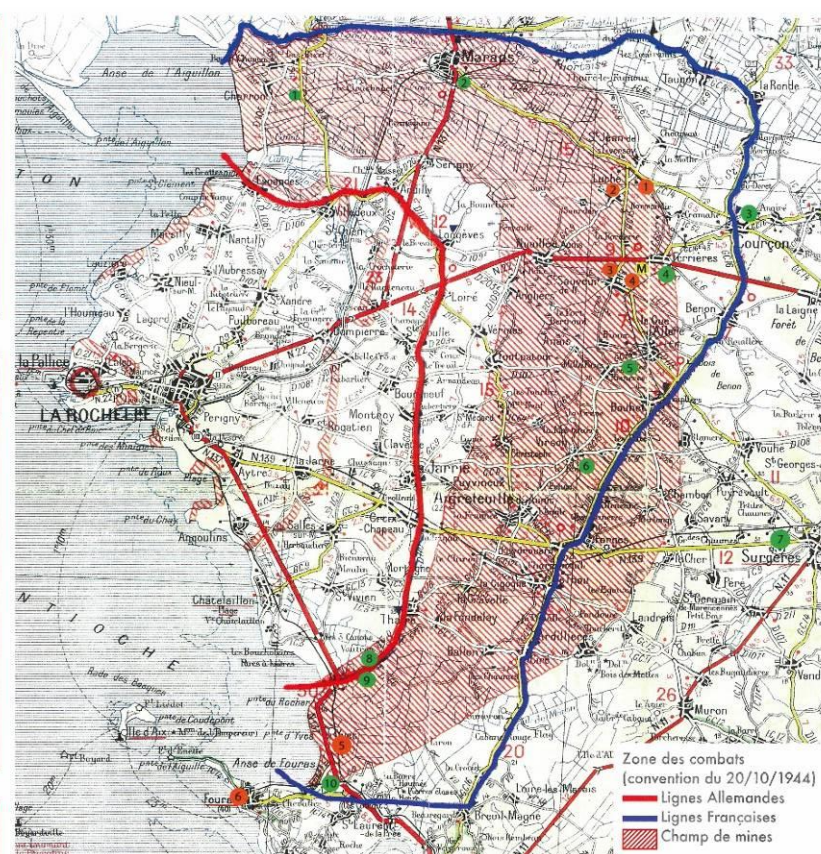


COMMUNES PIÉGÉES DANS LE «NO MAN'S LAND»		
Aigrefeuille	Forges d'Aunis	S' Cyr du Doret
Anais	Fouras	S' Jean de Liverscy
Andilly	Ile d'Elle	S' Laurent de la Prée
Angliers	La Jarrie	S' Médard d'Aunis
Ballon	La Ronde	S' Sauveur d'Aunis
Benon	Le Breuil Magné	S' Soulle
Bouhet	Le Gué d'Alleré	Taugon
Charron	Le Thou	Thairé d'Aunis
Ciré d'Aunis	Longèves	Verines
Courçon	Marans	Villedoux
Croix-Chapeau	Montrouy	Virson
Esnandes	Nuaillé d'Aunis	Yves
Ferrières	S' Christophe	

STÈLES & PLAQUES			
REP.	FORMATIONS	RÉGIMENTS	COMMUNES
STÈLES	● Groupe France	93° RI	Charrons
	● Maquis Vendée	93° RI	Marans
	● Maquis 2 Sèvres	114° RI	Courçon
	● Massacre de civils	gpe H. Patrie	Ferrières
	● Maquis Foch	123° RI	Le Gué D'Alleré
	● 3ème Cie	4° zouaves	Virson
	● Bir Hacheim	AS 18	Surgères
PLAQUES	● Bir Hacheim	6° RI	Voutron
	● Bir Hacheim	6° RI	Voutron
	● Bir Hacheim	6° RI	Yves
	● 11° Cie	114 RI	S' Jean de Liverscy
	● 1 <sup>er</sup> parachutages	gpe H. Patrie	Luché
	● Beaux Vallons (civil)	114 RI	S' Sauveur d'A.
● 2° Cie	3° Rgt. FTP	S' Sauveur d'A.	
● 4° Cie de France		Yves	
● Préparation reddition «Poche»		Fouras	

M MÉMORIAL de la Poche de LA ROCHELLE à Ferrières d'Aunis

CARTE DU NO MAN'S LAND





communes d'Aunis Atlantique. La commune de Ferrières a été particulièrement touchée. En septembre 1944, après une attaque d'un groupe du maquis, les soldats vont effectuer des repréailles. Les combats très durs s'en suivent. Six civils sont tués et sept fermes à Chanteloup sont brûlées par les Allemands. Ferrières devient alors « le village martyr ».

Pour se protéger, les Allemands vont mettre en place des fossés antichars et des bunkers. On retrouve aujourd'hui encore des vestiges sur les communes de Saint-Ouen d'Aunis et Villedoux.

### UN DIFFICILE ÉQUILIBRE EN ACTIVITÉS HUMAINES ET PRÉSERVATION ÉCOLOGIQUE

Durant le XXe siècle, le territoire d'Aunis Atlantique va connaître différentes mutations.

Ce territoire étant la deuxième plus grande zone humide après la Camargue, le **Parc Naturel Régional du Marais Poitevin est créé en 1979** afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes. Seulement, la création de la Politique Agricole Commune dans les années 60 va amener **l'agriculture à s'intensifier**. Couplés à la mécanisation des outils agricoles de cette période, les remembrements parcellaires vont permettre d'intensifier les productions. Les céréales étant plus avantageuses, les agriculteurs vont se diriger vers ce type de culture lorsque cela est possible, aux dépens de l'élevage. Cette intensification va complètement changer le paysage. Les habitats sont détruits et les écosystèmes mis en péril. De ce fait, **le PNR perd son label en 1996**. Ce déclassement remet en question les acteurs territoriaux et permet une **prise de conscience de la fragilité et de la richesse du territoire**.

Des efforts sont réalisés pour réhabiliter cet espace. Ceux-ci ont permis en 2010 l'attribution du label « grand site de France » et

« destination touristique européenne d'excellence ». En 2014, un décret **lui réattribue le label PNR**.



#### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Composer avec une morphologie urbaine héritière d'un territoire insulaire où la présence de l'eau, et la topographie ont contraint les implantations et les activités humaines.
- Accompagner les mutations de l'agriculture vers l'« entreprise campagnarde », puis vers l'économie contemporaine en préservant un équilibre avec la richesse environnementale et patrimoniale.

## C. LE CADRE DE VIE DES HABITANTS : IDENTITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE

### 1. L'URBAIN DANS LES PAYSAGES

#### DES AGGLOMÉRATIONS DIFFÉRENTES SELON LES GRANDS ENSEMBLES PAYSAGERS

Chaque forme est justifiée par un motif d'implantation et des aléas de développement.

**En fonction des grands ensembles paysagers, les agglomérations se distinguent.** Dans les grands marais, les agglomérations se situent sur les points hauts, les îles, pour se protéger des risques liés à l'eau. Cette insécurité liée aux flux de l'eau a créé des agglomérations

compactes. La plupart des bâtiments n'ayant pas d'étages, les formes ne sont pas portées vers la verticalité, mais l'horizontalité.

De même, **l'urbanisation des plateaux ondulés est compacte.** Les agglomérations en périphérie de La Rochelle ont quant à elles des formes principalement pavillonnaires. Ces bâtiments, souvent similaires les uns aux autres, engendrent une homogénéisation des paysages. De plus, leur implantation souffre régulièrement d'une mauvaise intégration paysagère (absence de haie pour créer une transition, etc.).

#### DES FORMES D'AGGLOMÉRATIONS URBAINES DISPARATES

En fonction du motif d'implantation, du développement et de leur potentiel, les agglomérations présentent des formes différentes. **Cinq formes d'agglomérations centrales se distinguent. Ces formes découlent de l'Histoire de ces lieux : leur rôle au fil du temps.**



SAINT-JEAN DE LIVERSAY

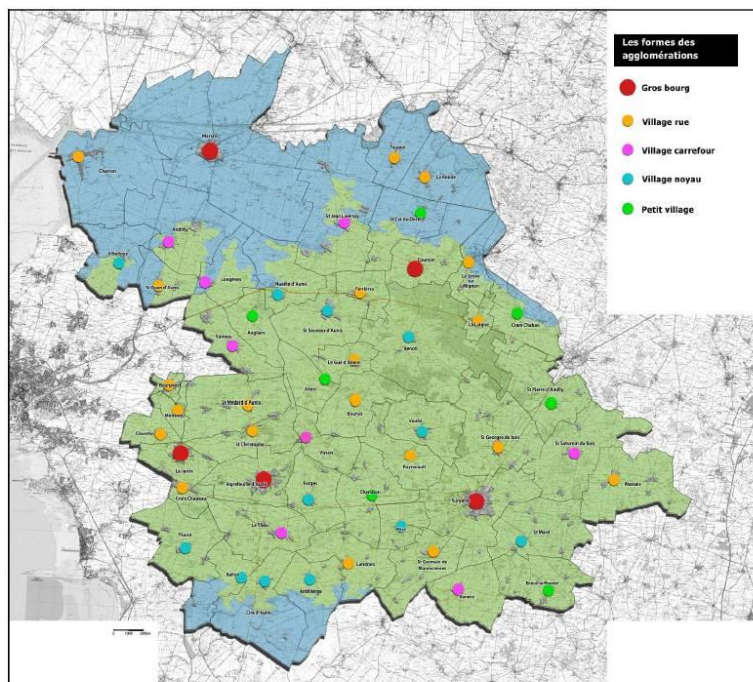


TAUGON



CAILLAUDE, LA RONDE

## Les formes des agglomérations



Source : Agence Tendrevvert

**Les gros bourgs :** agglomérations majeures du Pays d'Aunis.

**Les villages rues :** villages implantés le long d'une rue principale. Le bâti est linéaire et présente peu de surépaisseur.

**Les villages carrefours :** villages organisés autour de l'intersection de plusieurs voies (deux au minimum) de même valeur en termes d'emprise et de desserte.

**Les villages noyaux :** villages structurés autour d'un 'cœur' urbain : place, église...

**Les petits villages :** villages avec une petite emprise sans forme urbaine clairement définie."

SCoT du Pays d'Aunis

« Les villes et villages des grands marais se localisent essentiellement sur les points hauts au niveau des plateaux résiduels nés des anciennes îles du Golfe des Pictons. Les formes urbaines sont compactes, homogènes et caractérisées notamment par un très faible nombre de constructions à étages. Cette maîtrise des constructions dessine une ligne de front bâti qui assure une limite nette avec le paysage « environnant, évitant ainsi les effets d'éparpillement ».

Cependant, l'absence de transition paysagère (haie bocagère, bande boisée, verger, mur...) expose les franges urbaines des bourgs à la 'monotonie' des espaces agricoles environnants"

SCOT du Pays d'Aunis

« Comme au sein des grands marais, les villages forment des îlots compacts homogènes et souffrent généralement d'un manque d'identité lié à leur environnement direct trop uniforme.

Ce phénomène est ici à nuancer puisque certains villages sont situés au cœur des vallons (ex. : Bouhet, Gué d'Alléré, Saint-Sauveur d'Aunis...) et profite d'un 'écran' bocager créant une transition avec les parcelles agricoles.

En dehors des vallons, cet écran est également présent pour quelques agglomérations (ex. : Thairé) lorsqu'un maillage de haies suffisant persiste à proximité des franges urbaines" ou aux abords des entrées de bourgs.

Localisées essentiellement au niveau des agglomérations en périphérie de La Rochelle, les nouvelles constructions (lotissements et pavillons isolés) sont homogènes en matière de teinte et de volume, mais souffrent d'un problème d'intégration au sein de la ligne de front bâti existante. L'orientation arbitraire et l'absence de franges d'accompagnement sont les deux causes majeures de ce manque de cohésion. »

SCOT du Pays d'Aunis



## 2. LES NOYAUX DE VIE : APPROCHE ARCHITECTURALE ET URBAINE

### MATÉRIAUX LOCAUX ET DÉTAILS ARCHITECTURAUX

Les matériaux utilisés pour la construction des bâtiments sont locaux. Vont se retrouver la pierre calcaire, la tuile, ou encore le bardage bois en peupliers. Les maisons d'Aunis Atlantique sont principalement modestes et ne comportent pas d'importants ornements ou modénatures.

### SOUVENIRS DE VIE LOCALE

Différents immeubles et sites remarquables ainsi que des éléments paysagers sont témoins des anciennes vies locales

L'ensemble de ces objets qui composent les agglomérations, bourgs ou hameaux, permet de témoigner de la vie passée, de l'ambiance locale qui y régnait.



DES MATÉRIAUX LOCAUX : PEUPLIER, BRIQUE ET PIERRE CALCAIRE



DÉTAILS DE TOITURE : CRÊTES ET ÉPI DE FAÎTAGE MARGOT, SAINT-CYR DU DORET



OUVERTURES, CRAMCHABAN



MOULURE ET ASSISES, LE CRÉPÉ, LA LAIGNE

Certains éléments de petit patrimoine révèlent les anciennes pratiques : **les puits, les lavoirs, etc.** Les **enseignes de magasins** attestent de la présence d'anciens commerces ou services des centres-bourgs.

Dans le bourg, vont se retrouver **des immeubles « communs »**, tels que les halles de marché, ou encore des **bâties plus caractéristiques** qui manifestent une histoire locale. C'est le cas par exemple de la tour de l'horloge de Benon, offerte par l'avocat de la commune, qui a été construite à la fin du XIXe.

ENSEIGNE DE MAGASIN, LA RONDE



TOUR DE L'HORLOGE, BENON



LES PUIITS



LES HALLES DE MARCHÉS





## ESPACE PUBLIC ET CIRCULATION : LES AMBIANCES URBAINES

Les espaces publics ou communs sont des espaces qui permettent de favoriser la convivialité et le lien social dans un bourg. En fonction des traitements, des agencements, l'effet ressenti diffère.

Ce sont aussi des espaces qui permettent de circuler et donc qui relient les quartiers d'un espace urbain à un autre, ou de l'urbain vers le végétal dans le cas de certaines venelles.

## LES JARDINS REMARQUABLES

Un inventaire de l'État a été réalisé sur les parcs et les jardins remarquables de France. Dans ce cadre, plusieurs jardins situés à Aunis Atlantique ont été valorisés :

- Jardin de l'abbaye de la Grâce-Dieu à Benon
- Jardin du château à Charron
- Jardins de la mairie à Marans



REVÊTEMENT EN GALETS,  
BOURG DE COURÇON



VENELLE, BOURG DE COURÇON

## LA CIRCULATION DES PIÉTONS : VENELLES ET PASSAGES



## LES CLÔTURES COMME LISIÈRES ENTRE PUBLIC ET PRIVÉ

Réelles lisières entre l'espace public et l'espace privé, les portails et les clôtures permettent de **limiter les espaces**, mais aussi de donner une **cohérence à un espace**. Travailler les mêmes matériaux, teintes ou hauteurs, va conférer à un lieu une homogénéité.

En revanche, l'**absence de finition dévalorise l'espace urbain** : des murs en parpaing ou la juxtaposition de matériaux peu nobles (PVC, haies plastiques, ...).

### PORTAILS ET CLÔTURES





### 3. LE PATRIMOINE D'AUNIS ATLANTIQUE

#### UN PATRIMOINE BÂTI DIVERSIFIÉ

Le territoire porte également du patrimoine remarquable : des logis, des maisons bourgeoises, etc.

Se pose la question de l'harmonie architecturale entre l'ancien et le moderne, du fait de la mise à mal de la qualité patrimoniale par des constructions plus récentes.



MAISON BOURGEOISE AU NORD DU BOURG DE LA RONDE



PIGEONNIER, COURÇON



LOGIS, SAINT-OUEN D'AUNIS



RUE DU LOGIS, LE GUÉ D'ALLERÉ



MORVINS, SAINT-CYR DU DORET



MORVINS, SAINT-CYR DU DORET



ENTRÉE SUD DU BOURG, SAINT-JEAN DE LIVERSAY



MORVINS, SAINT-CYR DU DORET



## LE PATRIMOINE PROTÉGÉ

Différents éléments sont inscrits ou classés « **monuments historiques** » sur le territoire d'Aunis Atlantique. Ces monuments historiques sont soumis à un périmètre de protection. Dorénavant, ce périmètre peut être modifié par un architecte des bâtiments de France afin qu'il soit plus cohérent avec l'environnement et les enjeux de protection (en fonction de la visibilité, etc.). Deux monuments sont classés (Tumulus B et C de Champ-Châlon à Benon et l'ancienne église Saint-Étienne de Marans) et les quatre restants sont inscrits (cf. carte).

De même se retrouvent sur le territoire **des sites classés** :

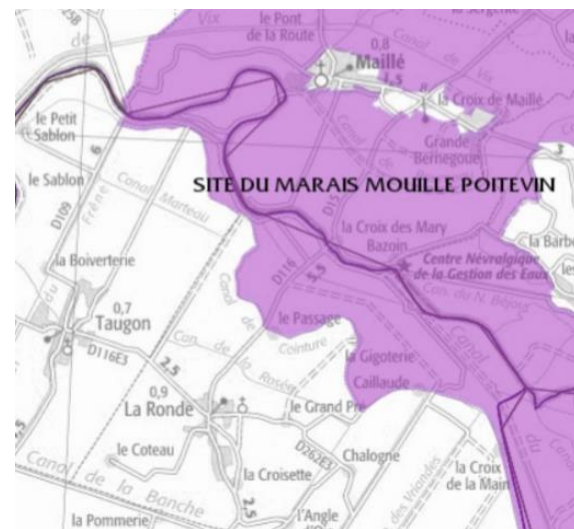
- LA RONDE : Marais mouillé poitevin Immeuble en site classé le 09/05/2003
- TAUGON : Marais mouillé poitevin Immeuble en site classé le 09/05/2003
- Décret du 9 mai 2003 portant classement du « Marais mouillé poitevin » les sites des départements de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres et de la Vendée.

## LA ZPPAUP DE MARANS

Il existe sur le territoire une autre servitude d'utilité publique liée au patrimoine : la **Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Paysager** de Marans. Elle a été approuvée en 2000 et modifiée en 2002.

Cette réglementation a pour objet sur des secteurs couverts par plusieurs périmètres « Monuments Historiques » d'unifier la réglementation liée au patrimoine.

À ce jour, les élus de la Commune de Marans considèrent que cette ZPPAUP mériterait d'être révisée. À ce titre, des investigations en interne ont été dans ce sens.

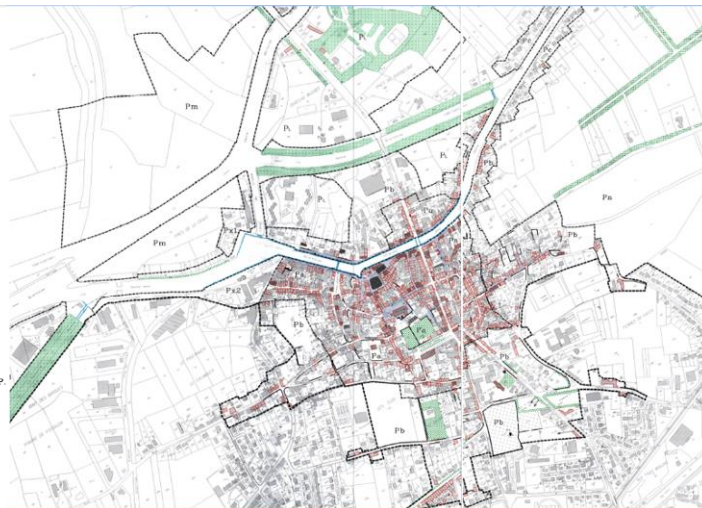


La ZPPAUP de Marans s'imposera au PLUiH, au même titre que les monuments historiques.



- LEGENDE -

- 1 - - - DELIMITATION DE LA Z.P.P.A.U.P.
- 2 - - - - DELIMITATION DES SECTEURS
- 3 **PB** NOMS DES SECTEURS
- 4 ■ EDIFICES PROTEGES AU TITRE DE LA LEGISLATION SUR LES MONUMENTS HISTORIQUES
- 5 ■ PATRIMOINE ARCHITECTURAL EXCEPTIONNEL IMMEUBLES A CONSERVER IMPERATIVEMENT
- 6 ■ PATRIMOINE ARCHITECTURAL TRÈS INTERESSANT IMMEUBLES CARACTERISTIQUES A CONSERVER
- 7 ■ PATRIMOINE ARCHITECTURAL CONSTITUTIF DE L'ENSEMBLE URBAIN DU BOURG
- 8 — MURS DE CLOTURES
- 9 - - - - BORDS DE QUAIS, OUVRAGES HYDRAULIQUES
- 10 ★ PETIT PATRIMOINE ARCHITECTURAL DETAILS ARCHITECTURAUX REMARQUABLES
- 11 → PERSPECTIVES
- 12 ■ ESPACES BOISES A PROTEGER AU TITRE DE LA Z.P.P.A.U.P.
- 13 ■ PLANTATIONS A PROTEGER OU A CREER AU TITRE DE LA Z.P.P.A.U.P. - MAILLS, HAIES STRUCTURANTES
- 14 ■ ESPACES URBAINS A PROTEGER AU TITRE DE LA Z.P.P.A.U.P.
- 15 ○ MAISON DE BOURG ORDONNANCE A 2 OU 3 NIVEAUX
- 16 M MAISON DE BOURG ORDONNANCE AVEC MODENATURE, A 2 OU 3 NIVEAUX
- 17 P FAÇADE DE PIERRE DE TAILLE
- 18 B MAISON BASSE CARACTERISTIQUE, D'UN SEUL NIVEAU
- 19 R BATIMENT ANNEXE : CHAL GARAGE INTERESSANTS



TITRE II – PRESCRIPTIONS APPLICABLES A TOUS LES SECTEURS.

- Chapitre 1 - Patrimoine architectural exceptionnel – Immeubles à conserver impérativement.
- Chapitre 2 - Patrimoine architectural très intéressant – Immeubles caractéristiques à conserver
- Chapitre 3 - Patrimoine constitutif de l'ensemble urbain
- Chapitre 4 - Murs de clôtures
- Chapitre 5 - Bords de Quais, Ouvrages Hydrauliques
- Chapitre 6 - Petit patrimoine architectural - Détails architecturaux remarquables
- Chapitre 7 - Perspectives
- Chapitre 8 - Espaces boisés et jardins
- Chapitre 9 - Espaces libres
- Chapitre 10 - Aspect des constructions anciennes
- Règle commune à tous les immeubles anciens à conserver, restaurer et à réhabiliter.
- Chapitre 11 - Façades commerciales

TITRE III – PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX SECTEURS

- 3-1 - Secteur Pa du bourg ancien
- 3-2 - Secteur Pb d'extension du bourg ancien
- 3-3 - Secteur Pc d'habitat à dominante basse du bord de Sèvre
- 3-4 - Secteur Pl de zones de loisirs et touristiques
- 3-5 - Secteur Pm à vocation de parc hydraulique et avicole
- 3-6 - Secteurs Pn d'espaces naturels
- 3-7 - Secteurs Px de zones d'activités existantes le long des bords de la Sèvre



## 4. TRACES DES ACTIVITÉS PASSÉES

### UN PATRIMOINE INDUSTRIEL TÉMOIN DES ACTIVITÉS TERRITORIALES

Il existe un réel patrimoine industriel sur le territoire d'Aunis Atlantique. Ce patrimoine rassemble des éléments industrialo-portuaires ou encore de l'industrie agroalimentaire (laiterie, caséinerie, minoterie, etc.) conférant au territoire des objets identitaires.

Aujourd'hui, de nombreuses laiteries présentes sur le territoire ont fermé leurs portes. L'inventaire du patrimoine industriel réalisé par le Service Régional de l'Inventaire de Poitou-Charentes 2001-2004 a permis de mettre en lumière les sites industriels. Plusieurs sites d'Aunis Atlantique ont été repérés :

- Laiterie industrielle et caséinerie d'Andilly



RUE DE LA MINOTERIE, COURÇON



MARANS



CRAMCHABAN



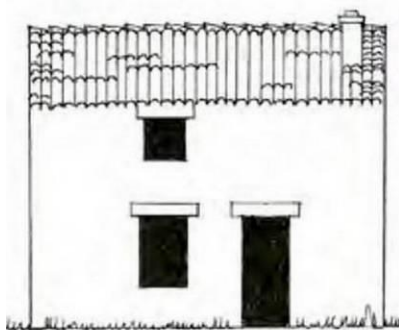
SAINT — JEAN DE LIVERSAY



ANDILLY



- Laiterie industrielle et caséinerie de Courçon
- Caséinerie Clemenceau ; puis minoterie Chaigneau et Tuffet, puis minoterie coopérative de Courçon
- Laiterie et fromagerie industrielle (caséinerie) de Cram-chaban
- Tuilerie, briqueterie, dite Tuilerie mécanique de la Grève
- Laiterie et fromagerie industrielles (caséinerie) Benon
- Laiterie industrielle et caséinerie de Saint-Jean-de-Liversay



CABANE DU MARAIS MOUILLÉ ET FERME DU MARAIS DESSÉCHÉ



CAILLAUDE, LA RONDE



À PROXIMITÉ DU CANAL DE LA ROUTE D'EAU, TAUGON



CHALOGNE, LA RONDE

## HÉRITAGE AGRICOLE

Le territoire est historiquement agricole et le bâti présent atteste de cette activité.

Les architectures diffèrent en fonction des espaces et les cultures. Par exemple, les fermes maraîchines du marais



RUE DE RÉ, ANGLIERS



BOURG DE LA LAIGNE



COURÇON

desséché sont alignées le long des conches ou canaux alors que l'habitat du marais mouillé fait référence à la cabane et à la hutte primitive).

Dans le sud du territoire, des fermes viticoles sont encore présentes alors que la vigne a presque totalement disparu du territoire.

Aujourd'hui, le bâti agricole nécessite des volumes plus importants. Ceux-ci correspondent aux nouvelles pratiques agricoles. Les granges agricoles utilisées hier deviennent obsolètes et sont transformées de plus en plus en des lieux d'habitation.

Cet ancien bâti agricole pourra faire l'objet de changement de destination afin de le préserver.

## LES ANCIENNES GARES

Le territoire ayant été parcouru par plusieurs voies de chemin de fer et de tramway, plusieurs gares sont encore présentes sur le territoire.

## PATRIMOINE RELIGIEUX

Le territoire longtemps protestant ne jouit pas d'un grand patrimoine religieux. Cependant, il existe des édifices religieux remarquables (églises, abbaye de la Grâce-dieu) et du petit patrimoine (calvaires, croix).

## LES CORPS DE FERME





## UN TERRITOIRE AU FIL DE L'EAU

Émergeant de l'eau, le territoire d'Aunis Atlantique reste, pour une grande partie, soumis aux aléas de cet élément. Pour mieux le maîtriser et pouvoir circuler, des systèmes hydrauliques ont été mis

en place. L'ensemble de ces systèmes liés à l'eau douce et/ou à l'eau salée produit une structuration paysagère spécifique qui **offre à Aunis Atlantique une identité territoriale. Berges, écluses, jetées, ponts, mais aussi digues, levées, lavoirs, etc., sont autant d'éléments patrimoniaux qui pourront être protégés dans le PLUi.**

LES CALVAIRES



L'ABBAYE DE LA GRÂCE DIEU



CHAPELLE DES CHAMPS



LES ÉGLISES





### LES MAISONS DES ÉCLUSIERS



### LES ÉCLUSES



### LES PONTONS



### VALORISATION DES BERGES



### LES PONTS



### LES CANAUX ET LES LAVOIRS





## APPRÉHENSION DE LA DENSITÉ

Des formes urbaines variées engendrent des densités différentes. Sur les 40 dernières années, un schéma domine : la forme pavillonnaire et la maison individuelle. Les objectifs de densification obligent à développer des produits plus denses pour endiguer l'étalement urbain croissant d'Aunis Atlantique et se mettre en conformité avec les objectifs chiffrés de modération de consommation de l'espace demandé.

### LES FORMES URBAINES ET LA DENSITÉ DANS LE TISSU URBAIN LINÉAIRE : UN HABITAT Tourné VERS UN AXE



DES CONSTRUCTIONS AU FIL DE L'EAU



DES FONDS DE PARCELLES ORGANISÉS EN JARDINS PRIVÉS



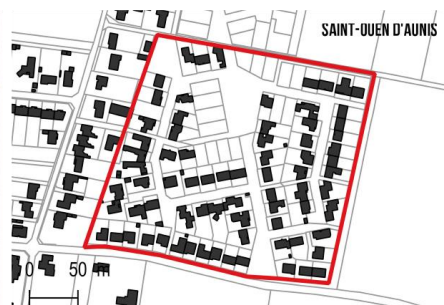
### LES FORMES URBAINES ET LA DENSITÉ DANS LES NOUVEAUX TISSUS : DES PROPOSITIONS DIFFÉRENTES



10,3 LOG/HA



CRÉER DE NOUVEAUX ESPACES PUBLICS



16,9 LOG/HA



DES FORMES URBAINES RÉPÉTITIVES



50,7 LOG/HA



PROPOSITION DE FORME AUTRE QUE CELLE PAVILLONNAIRE POUR DENSIFIER

## LES FORMES URBAINES ET LA DENSITÉ DANS LE TISSU ANCIEN DES CENTRES-BOURGS : UNE STRUCTURATION ORGANIQUE



19,7 LOG/HA



FRONT URBAIN BÂTI (HABITAT INDIVIDUEL OU COLLECTIF)



36,3 LOG/HA



DES COEURS D'ÎLOTS VÉGÉTALISÉS



50,1 LOG/HA



PRÉSENCE DE VENELLES POUR LA CIRCULATION

### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- 5 typologies d'espaces bâtis liées aux configurations des noyaux historiques, dont l'urbanisation périphérique a parfois amoindrie la lisibilité de ces spécificités urbaines traditionnelles.
- Un patrimoine urbain (venelles, ruelles, querreux, clôtures...) qui met en scène l'espace public mais qui a parfois été mis à mal.
- Quelle cohabitation entre les formes urbaines et l'architecture ancienne et nouvelle ?
- Quelle exigence de protection du patrimoine modeste, peu connu mais pourtant identitaire du territoire (petit patrimoine, patrimoine lié à l'eau, patrimoine industriel et agricole) en complément de celui déjà protégé ?
- Quelle forme urbaine pour demain sur le territoire pour favoriser la convivialité et se libérer des schémas périurbains peu structurés et consommateurs d'espace ?



## D. PORTRAITS D'HABITANTS

Analyser les évolutions démographiques et sociodémographiques, permettent **de mieux cerner les habitants**, leurs pratiques et leurs besoins. C'est à travers l'étude de ces éléments **que se distinguent les « noyaux humains » et les attractivités territoriales.**

### 1. DES ÉVOLUTIONS SOCIODÉMOGRAPHIQUES TRADUISANT UN PHÉNOMÈNE DE PÉRIURBANISATION

#### LE RENOUVEAU DÉMOGRAPHIQUE DE L'APRÈS-GUERRE

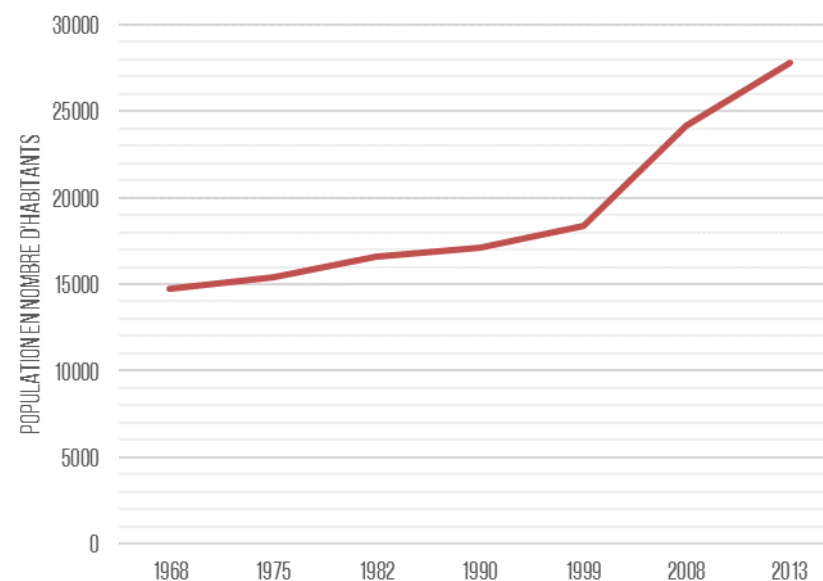
Après la Seconde Guerre mondiale, la France a observé une hausse très importante des naissances. Ce pic de natalité a perduré de 1946 jusqu'au début des années 70. Ce phénomène de hausse des natalités est appelé « **baby-boom** » et les enfants « baby-boomers ».

Plusieurs facteurs justifient cette hausse de natalité : le regain d'espoir après l'horreur de la guerre, la relance économique avec l'arrivée des trente glorieuses ou encore l'amélioration du niveau de vie ou encore l'apparition de dispositifs sociaux (allocations familiales).

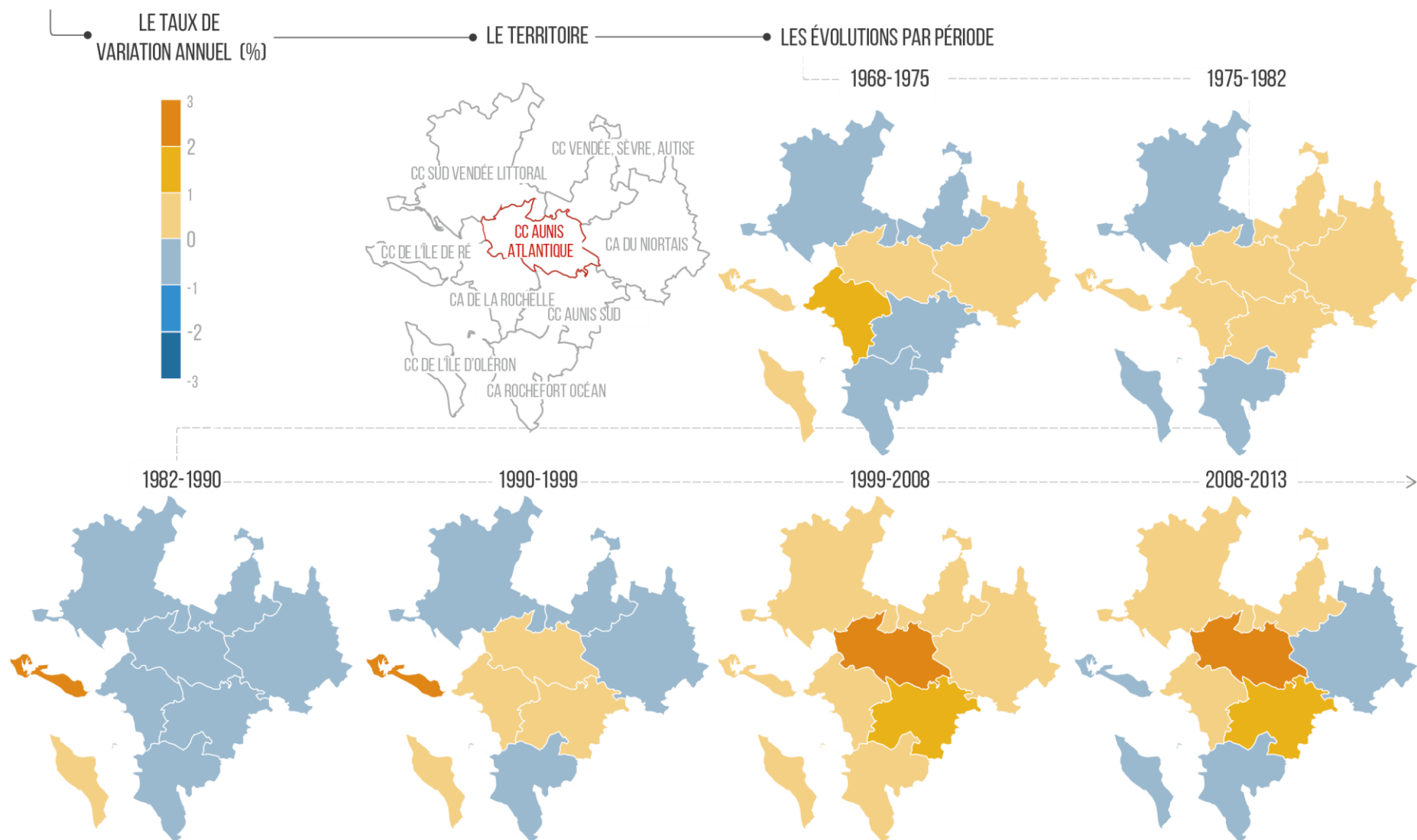
Ce phénomène va avoir des **répercussions directes sur les territoires**. D'une part, les ménages vont s'agrandir et les logements ne vont plus être adaptés. D'autre part, en grandissant, les « baby-boomers » vont devoir trouver un emploi et un logement ce qui va entraîner une « vague » de personnes sur le marché de l'emploi et du logement. Ce **besoin en logement** va engendrer une hausse importante des constructions.

Le **taux de variation annuelle** rapporte entre deux dates le taux de variation de population sur chaque année. Ceci permet de constater si une commune a, annuellement, baissé ou augmenté en nombre d'habitants sur des périodes de temps différentes. Les données de l'INSEE nous permettent d'analyser ce taux de variation annuelle de 1968 à 2013. Les données sont réparties sur six périodes dont les intervalles varient entre 9 et 5 ans. En fonction de ces périodes, peuvent être constatées des évolutions spécifiques selon les espaces du territoire.

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA COMMUNAUTÉ DE  
COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2013



## ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES DES COLLECTIVITÉS AUX ALENTOURS D'AUNIS ATLANTIQUE DE 1968 À 2013



SOURCES : INSEE - RP 1968, 1975, 1982, 1990, 1999, 2008, 2013, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

## PREMIÈRE PÉRIODE (1968-82) : EXODE RURAL ET PÉRIURBANISATION

À l'échelle de l'intercommunalité, il n'y a pas une hausse significative de la démographie entre 1968 et 1999. En revanche, il en existe à l'échelle communale. Ceci est dû aux fluctuations du solde migratoire. Il y a différentes « vagues » démographiques qui traduisent **des flux de populations**.

Dans les années 60 et 70, deux flux migratoires sont observables en France. Il y a tout d'abord **l'exode rural, soit le départ des populations rurales vers les villes**. Cet exode qui s'est déjà déroulé au cours du XVIIIe et du XIXe siècle s'explique principalement par la question de l'emploi. Il y a de moins en moins de travail en campagne et l'industrialisation ayant changé le territoire, les fils de paysans se rendent dans les villes pour travailler à l'usine.

Le second flux retranscrit les **premières tendances de périurbanisation**. La périurbanisation est principalement justifiée par le rêve de la maison individuelle. Il s'agit du souhait d'accéder à un habitat individuel. Du fait du prix du foncier et de la faible offre en logement, de nombreux ménages ne peuvent s'offrir une maison individuelle dans les grandes villes. Ceci implique un achat plus éloigné de la ville.

Ces deux flux impliquent **un double mouvement de départs et d'arrivée sur le territoire d'Aunis Atlantique**. La **partie plus rurale** à l'est est encline à une problématique d'exode rural alors que la **partie proche de La Rochelle** va être soumise aux premières tendances de périurbanisation. Ces vagues de migration positive sont suivies d'une hausse du solde des naissances ce qui indique que **les jeunes ménages s'installent et agrandissent leur famille après l'installation**.

## DEUXIÈME PÉRIODE (1982-99) : PREMIER CYCLE DE CRISE ÉCONOMIQUE

Les années 80-90 sont marquées par une stabilisation démographique. Elle s'explique par un ralentissement global de l'accroissement en France dû à une période de crise entraînant une hausse du chômage. Cette crise va alors **ralentir la vente de biens et les naissances**.

## TROISIÈME PÉRIODE (1999-2013) : LA POPULATION PÉRIURBAINE S'ANCRE DANS LE TERRITOIRE

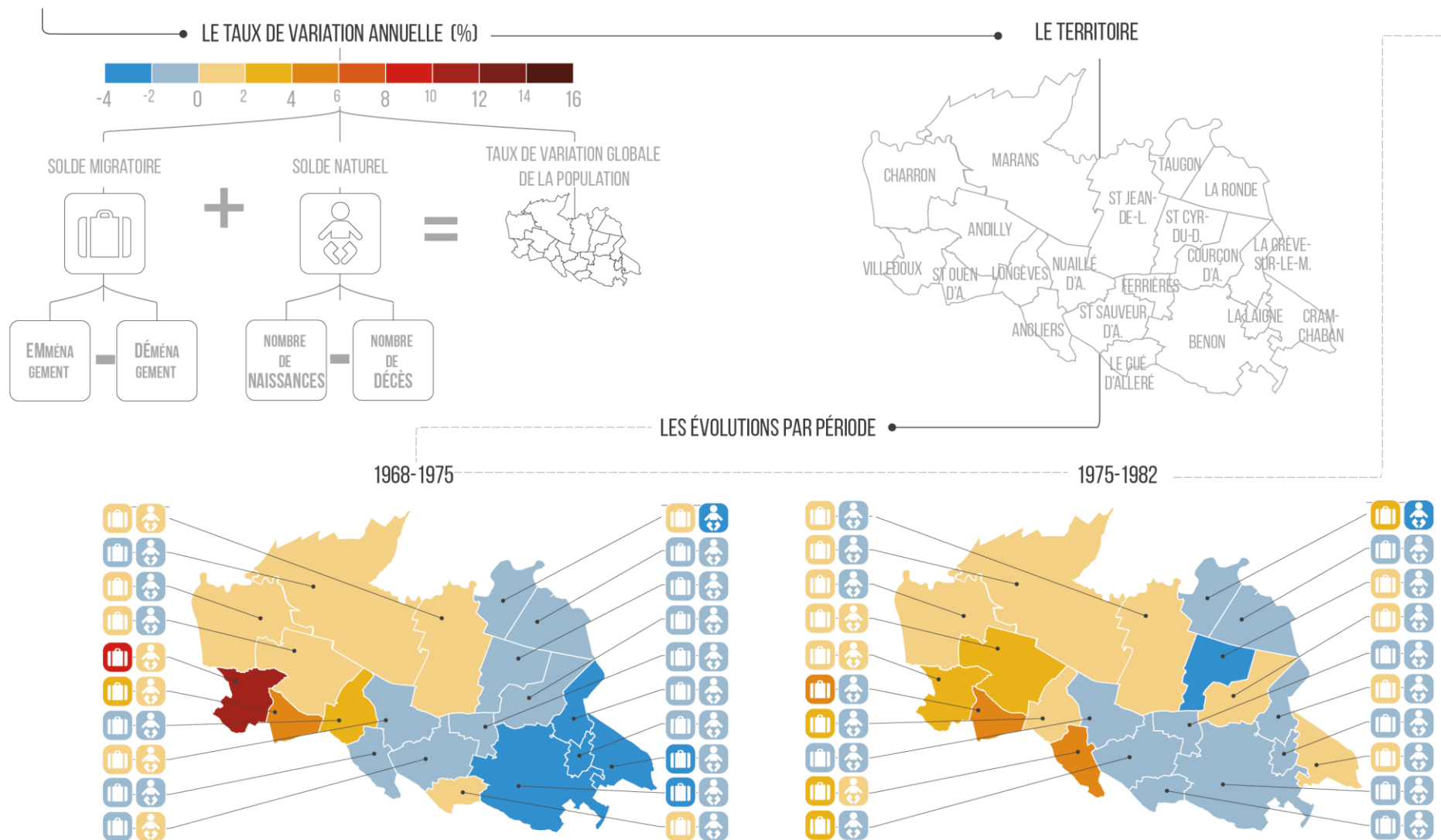
À partir des années 2000, l'intercommunalité croît démographiquement de manière significative. Après à une période de stabilité, le territoire connaît un **renouveau démographique** avec un apport important de population qui emménage sur le territoire. De la même manière que pour la première période, suite à l'arrivée de nouvelles populations, le solde naturel va augmenter.

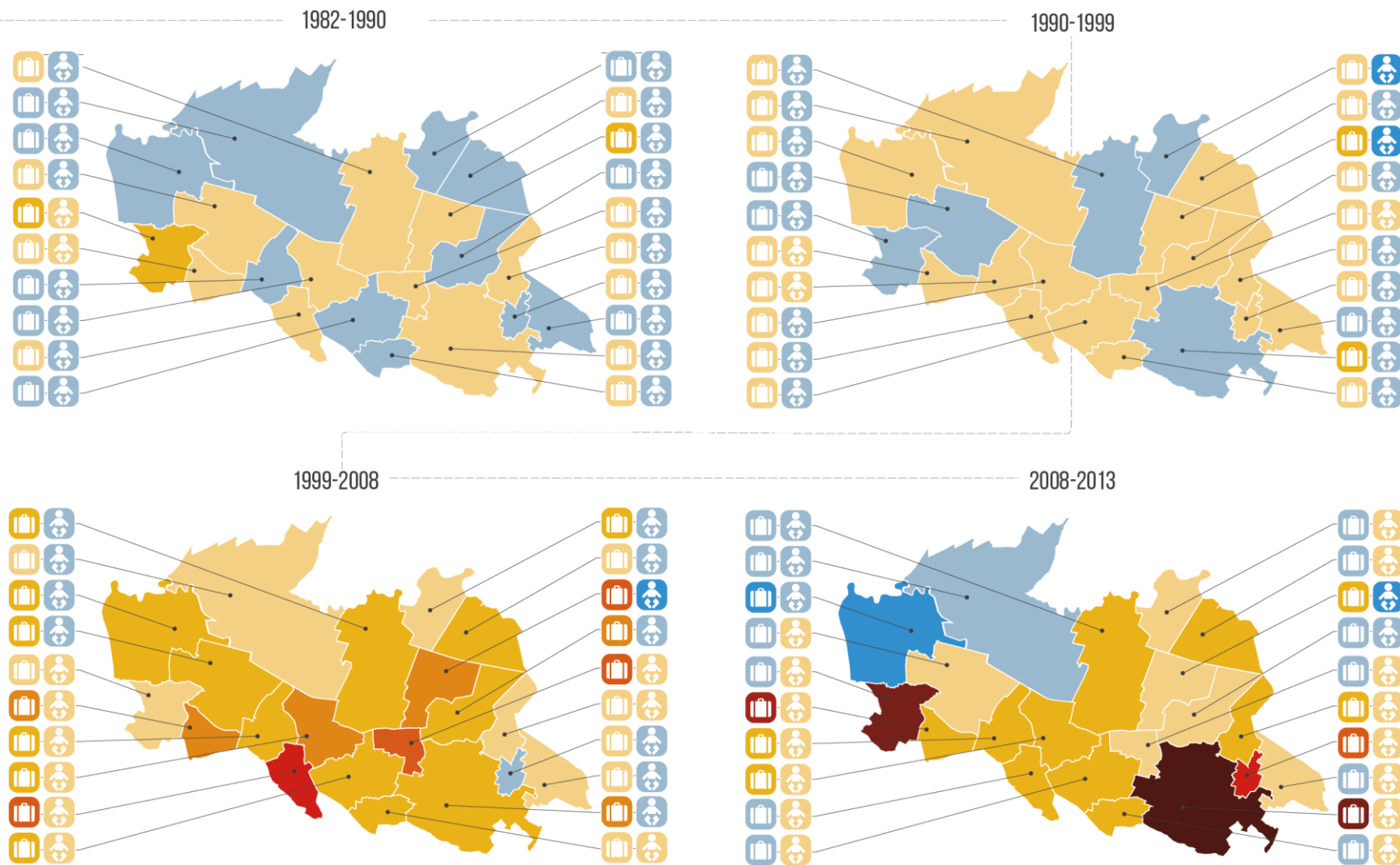
Cette période est alors une **période de périurbanisation qui touche des territoires de plus en plus éloignés** géographiquement de La Rochelle. Cette prolongation de la périurbanisation dans des territoires plus éloignés s'explique par différents facteurs. Il y a tout d'abord une dynamique de « retour aux sources », de **volonté de vivre à la campagne**. Couplé à cette volonté, le **prix du foncier** détermine l'accession à la propriété étant plus élevé à proximité des pôles urbains, l'éloignement géographique devient une obligation pour les ménages plus modestes. Enfin, **la réduction des temps de distances** (voie rapide, train, etc.) permet aux ménages de conserver leur travail tout en s'éloignant de ce dernier.

L'arrivée importante de personnes sur Aunis Atlantique met en question **l'adaptabilité des territoires**. Au-delà du logement, l'accueil des populations implique la mise en place d'équipements et d'infrastructures pour répondre aux besoins et attentes.



## ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES DES COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE DE 1968 À 2013





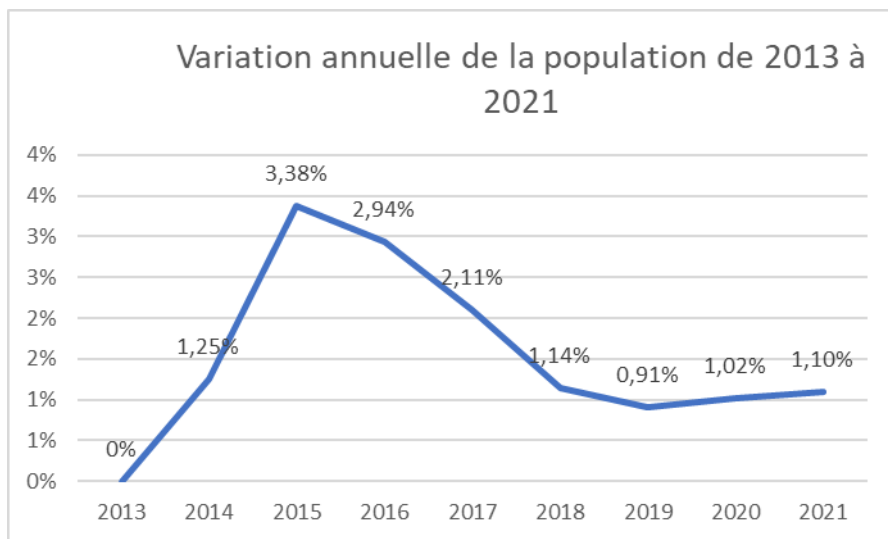
SOURCES : INSEE - PP 1988, 1975, 1982, 1990, 1999, 2008, 2013, IGN - GEOFLA 2016, REALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

## LES ANNÉES 2013 À 2020 : FOCUS SUR LA VARIATION ANNUELLE DE POPULATION

La population Aunis Atlantique croît depuis 2013, passant de 26 323 habitants à 30 188 habitants en 2021 (population municipale au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année – N-3).

L'apport de population ces 5 dernières années (2016-2021) est de 1,29%, contre 2,26% entre 2013-2018.

Le taux de variation annuel moyen montre un fléchissement de la croissance démographique depuis 2015 avec une légère augmentation ces deux dernières années.



## 2. LES MUTATIONS SOCIOPROFESSIONNELLES COMME REFLETS D'UN RENOUVEAU TERRITORIAL

### LA FIN DE LA PAYSANNERIE

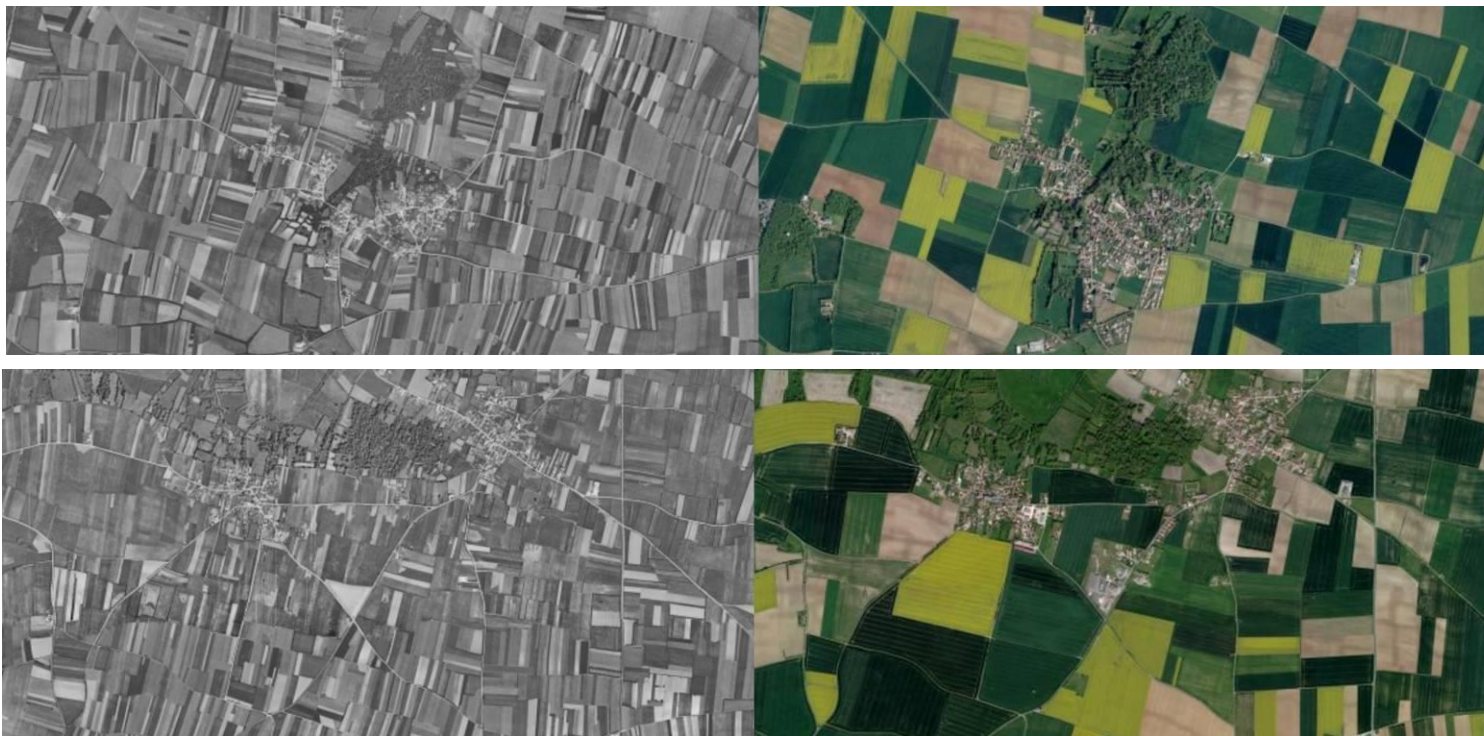
La révolution agricole du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle a transformé le territoire d'Aunis Atlantique. Après la Seconde Guerre mondiale, il est nécessaire de reprendre la production de denrées alimentaires. Ajouté à la pénurie de nourriture de l'après-guerre, le phénomène des « baby-boomers » exige de produire plus de nourriture ce qui entraîne les politiques à encourager d'autres modes de production agricole.

La stratégie est alors de **moderniser l'agriculture avec un remembrement et une augmentation des productions** pour réduire les coûts de production et améliorer la productivité du foncier et du travail. Dans une logique mercantile, la mécanisation est utilisée pour réduire le travail par exploitation et par surface.

Entre 1968 et 2013, **les activités principales qui rythmaient le territoire ont alors complètement évolué**. Alors qu'en 1968 l'agriculture était la profession principale en Aunis Atlantique, elle est devenue mineure en 2013. Les paysans vont alors laisser place aux agriculteurs, et ces derniers vont ensuite diminuer au profit des ouvriers agricoles.



EXEMPLE DE REMEMBREMENT AGRICOLE AUX ALENTOURS DE LONGÈVES ET LUCHÉ (SAINT-JEAN DE LIVERSAY) ENTRE LE MILIEU DU XXE ET DÉBUT XXIE



SOU  
RCE  
:  
IGN

## UNE MUTATION SOCIOPROFESSIONNELLE DE 1968 À 2013 : DU MONDE AGRICOLE À CELUI DE L'EMPLOYÉ

Le passage du règne de l'agriculteur à celui de l'ouvrier marque une réelle transition. Les ouvriers englobent aussi les ouvriers agricoles ainsi que ceux issus des domaines de l'artisanat ou encore de l'industrie. De 1968 à 1982, les actifs sont majoritairement ouvriers ou agriculteurs. Après cette période on observe un tournant :

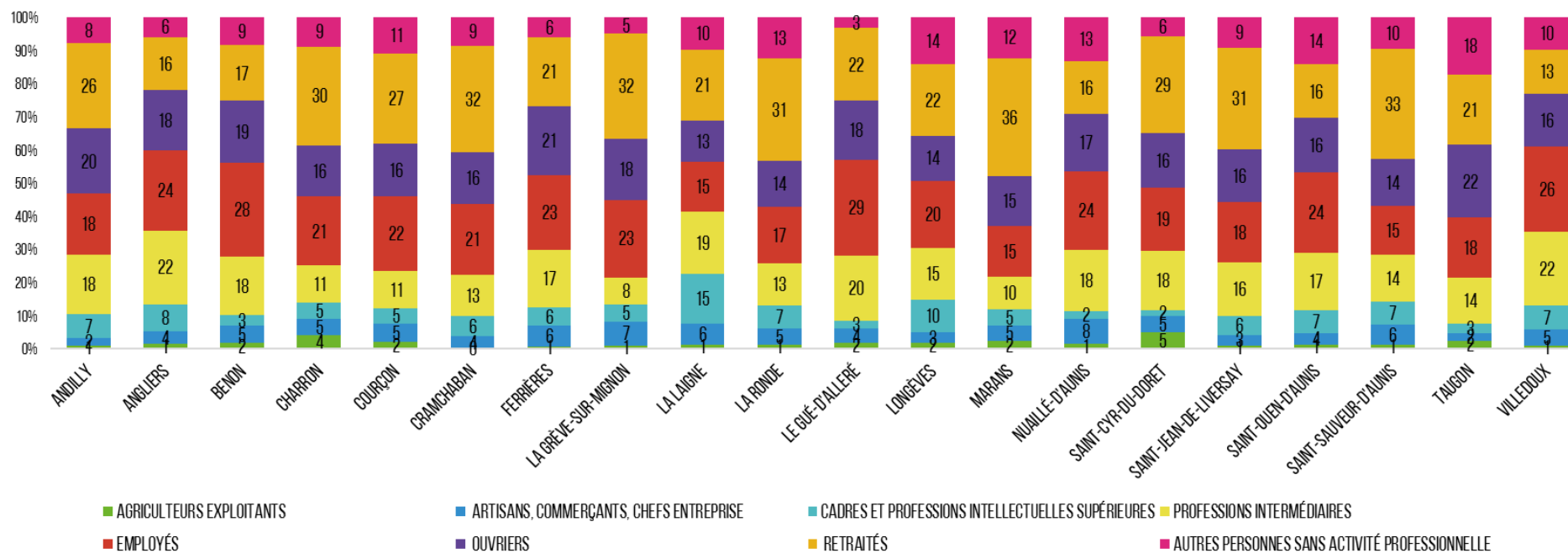
**La catégorie socio professionnelle des employés va être de plus en plus présente.** Elle va même devenir en 2013 la PCS la plus représentée d'Aunis Atlantique.

## LA DIVERSIFICATION PROFESSIONNELLE : FACTEURS GLOBAUX, FACTEURS LOCAUX ET IMPACTS

La diversification professionnelle du territoire d'Aunis Atlantique est un phénomène global constaté à l'échelle nationale. Ce processus prend naissance dans les années 60.

Le besoin en main-d'œuvre agricole ralentissant, les personnes se dirigent vers d'autres domaines. Il s'agit souvent d'une **population non qualifiée ce qui va entraîner un glissement des métiers agricoles vers les métiers industriels.** Le nombre d'ouvriers va ainsi augmenter suivant les ouvertures d'usines. La période industrielle va alors s'essouffler et les usines fermeront leurs portes. Le monde agricole et

PART DES CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES À AUNIS ATLANTIQUE EN 2013

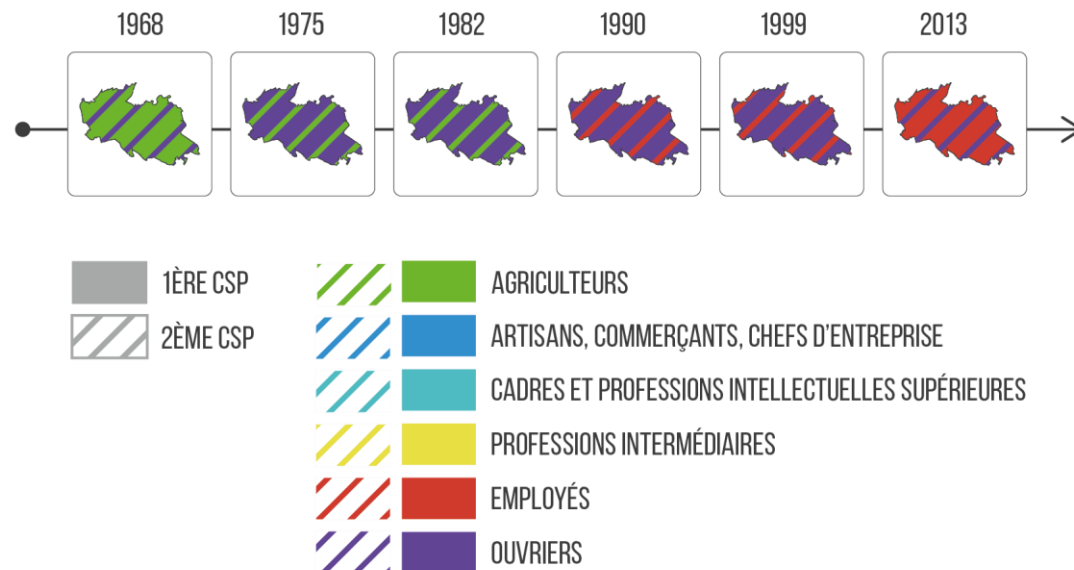


celui de l'industrie ralentissant, une nouvelle mutation socioprofessionnelle s'opère.

L'accès à l'enseignement se facilitant, la population va pouvoir augmenter son niveau d'études. **Le niveau et les domaines d'étude évoluent engendrant une mutation des métiers.** C'est alors que les professions et catégories socioprofessionnelles vont se diversifier.

**Cette diversification implique des changements de population.** La population n'est plus la même que celle d'hier : **les modes de vie, les revenus et les besoins changent.** La manière de pratiquer, de vivre et de connaître son territoire est en mutation.

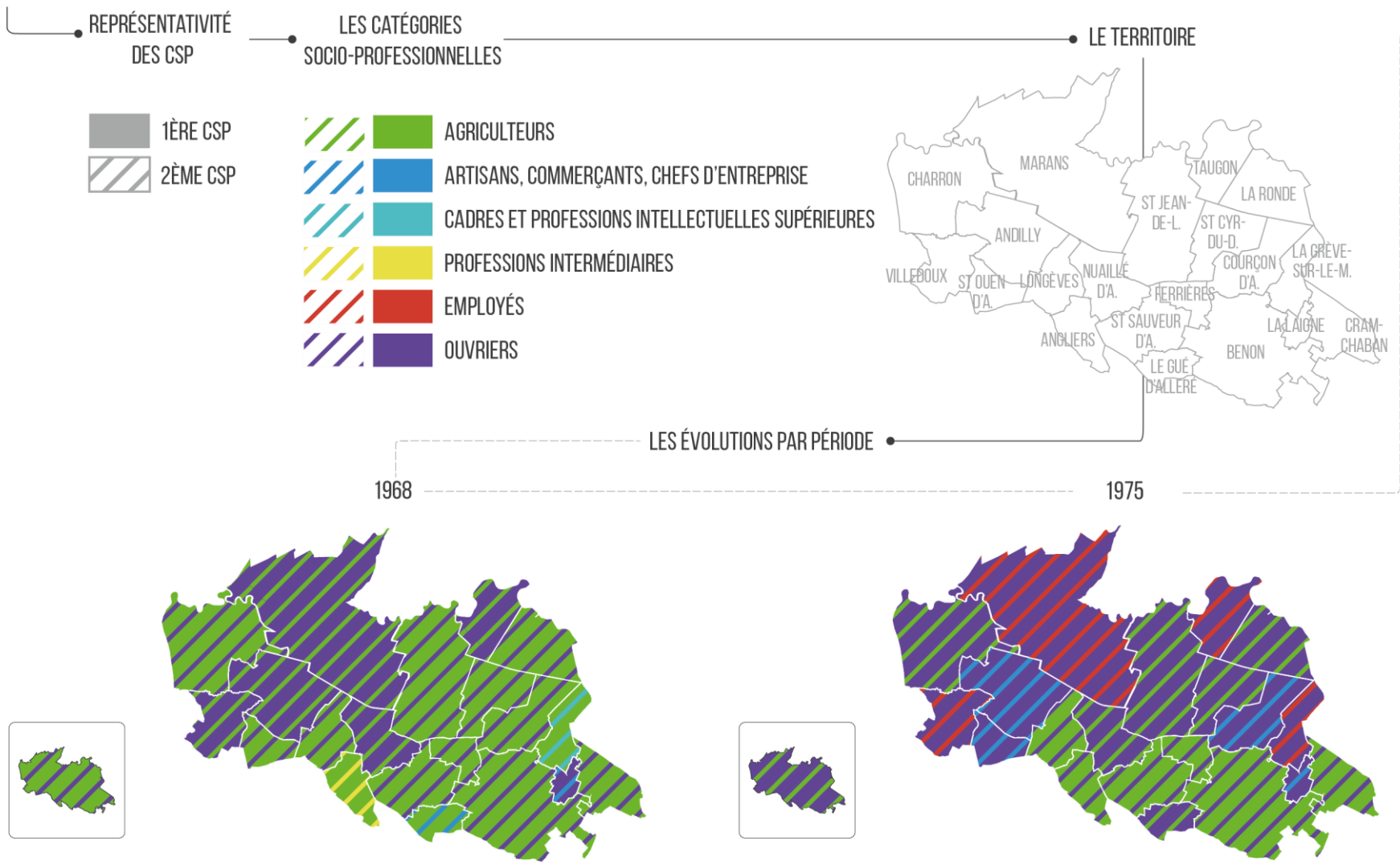
#### EVOLUTIONS DES CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE DE 1968 À 2013

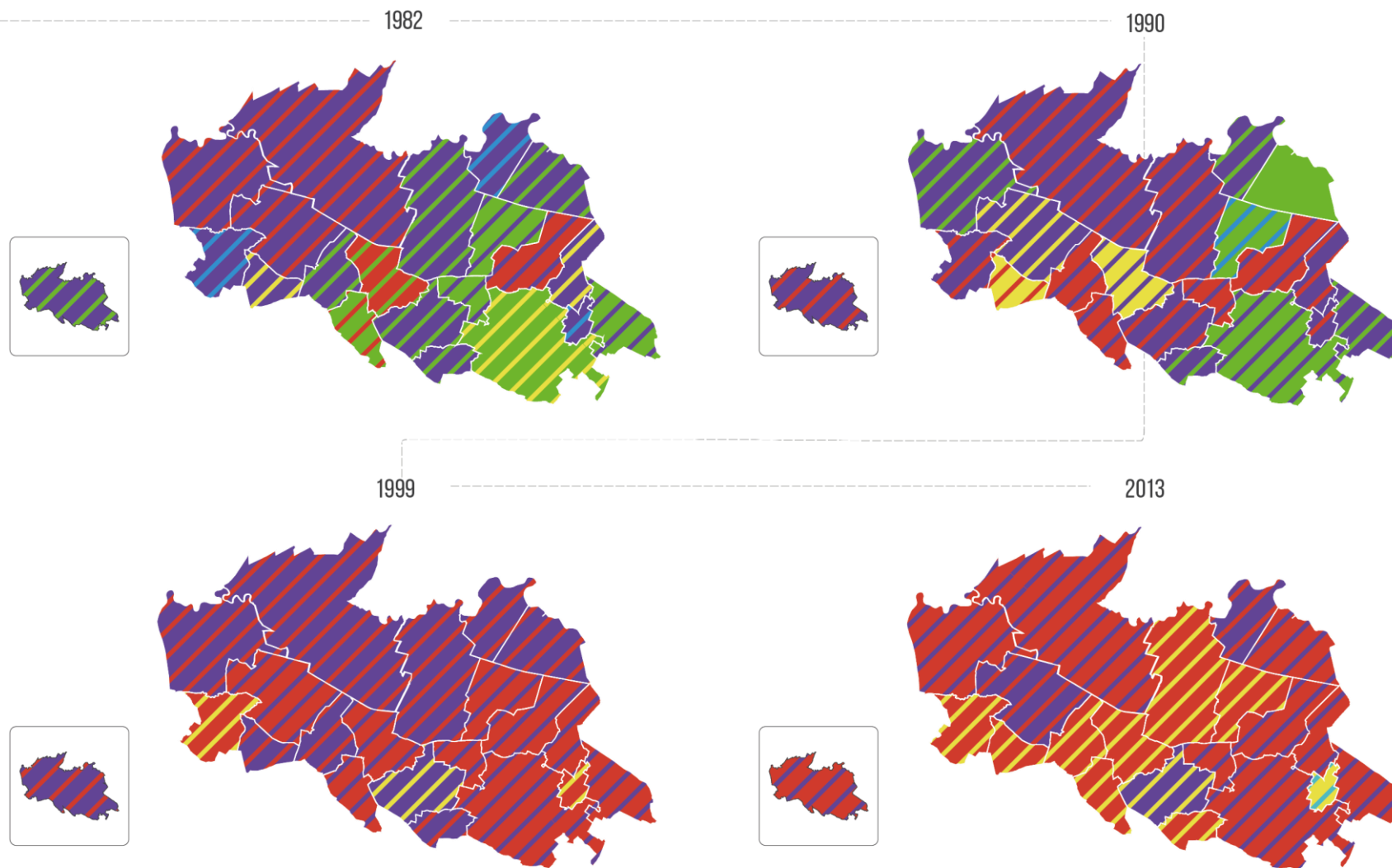


SOURCES : INSEE - RP 1968, 1975, 1982, 1990, 1999, 2008, 2013, IGN - GEOFILA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



### EVOLUTIONS DES CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES DES COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE DE 1968 À 2013





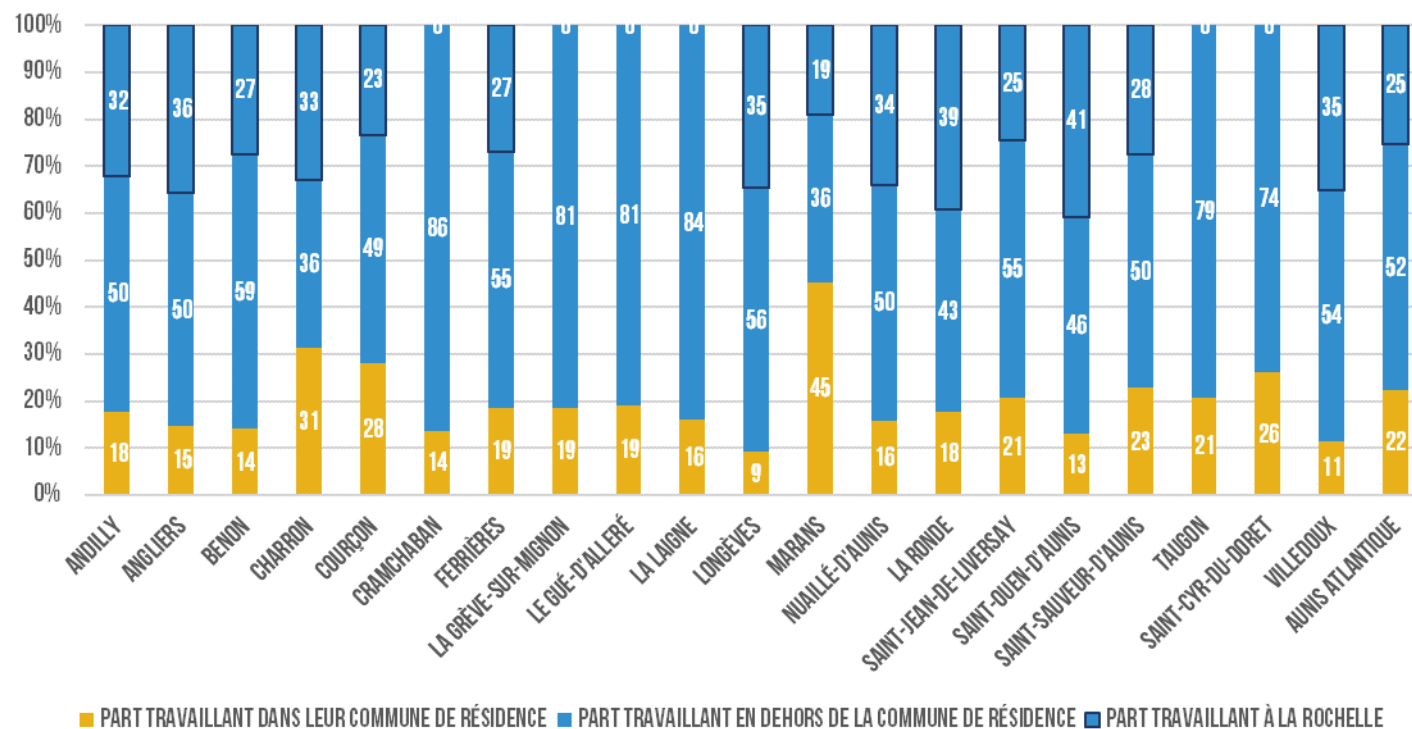
SOURCES: INSEE - RP 1966, 1975, 1982, 1990, 1999, 2006, 2013; IGN - GEPI LA 2016; RÉALISATION: ATELIER URBANOVA, 2017

## OÙ TRAVAILLENT-ILS ?

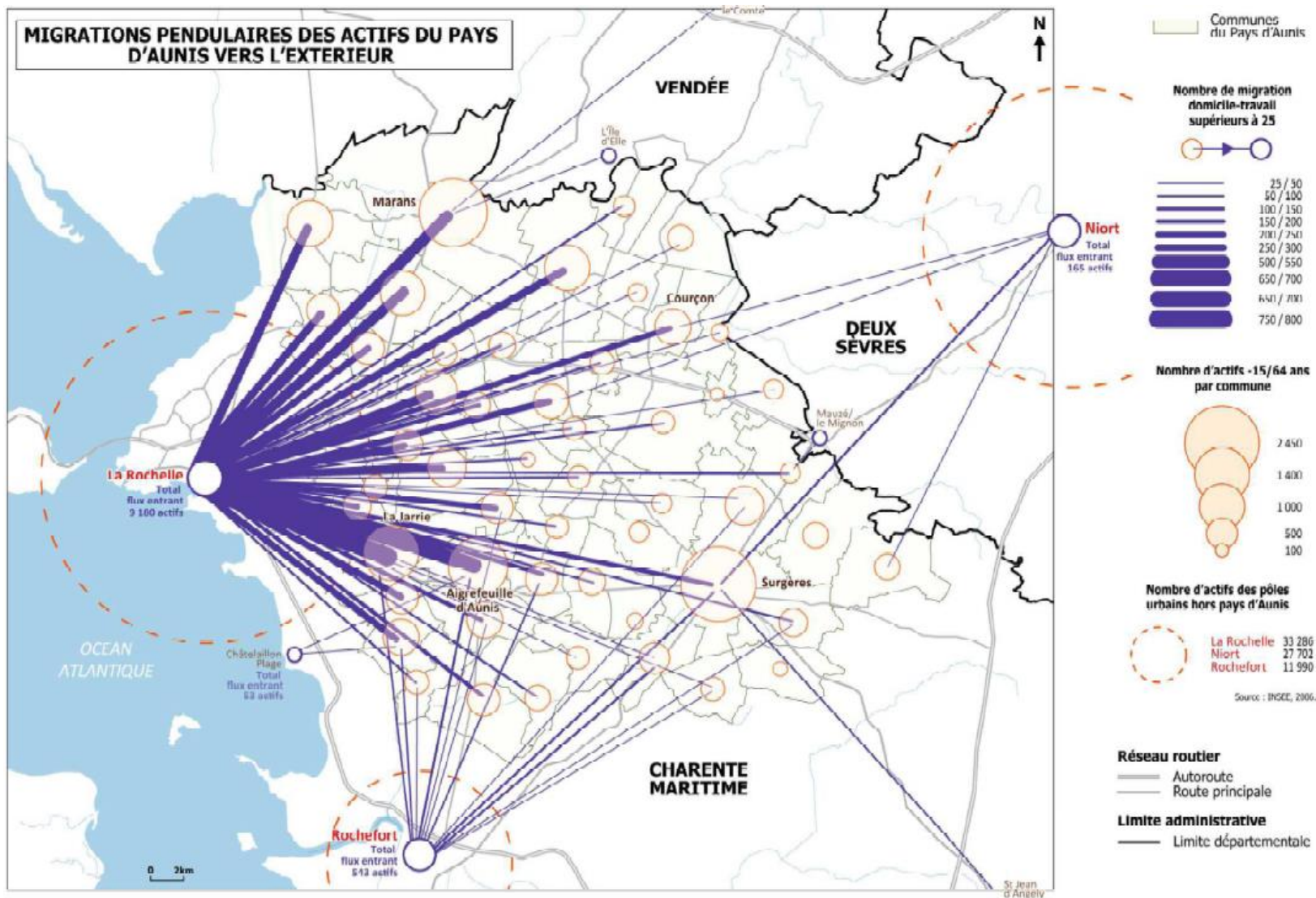
Les trois quarts des actifs de la communauté de communes travaillent en dehors de leur commune de résidence et 25 % travaillent à La Rochelle, soit un actif sur quatre. Seule la commune de La Rochelle ressort comme lieu de travail. Les données de l'INSEE utilisées pour cette analyse prennent en compte les flux de plus de cent actifs. Ceci signifie que la commune de La Rochelle est le bassin d'emploi principal d'Aunis Atlantique.

**Peu d'actifs travaillent dans leur commune de résidence.** Seule la commune de Marans a presque la moitié de ses actifs résidents qui travaille sur la commune.

LA MOBILITÉ PROFESSIONNELLE DES ACTIFS D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2013







### 3. DEUX TENDANCES : ENTRE LE VIEILLISSEMENT ET LE RAJEUNISSEMENT DES POPULATIONS

#### PASSAGE DES « BABY-BOOMERS » AU « POPY-BOOMER »

Le territoire connaît une augmentation globale de l'âge médian entre 1968 et 2013. Ce phénomène de vieillissement global de la population, qui a aussi lieu à l'échelle nationale, est engendré par les « baby-boomers ». Ces bébés issus du pic de natalité entraînent sur la première période (1968-1975) un rajeunissement global de la population. Ils ont entre 8 et 25 ans. Seulement, sur les périodes qui vont suivre, **les « baby-boomers » vont continuer à vieillir jusqu'à devenir des « popy-boomers »**. Ce phénomène engendre un nombre très important de départs à la retraite surtout à partir de 2006. Au-delà de la question de l'emploi, cela soulève des questions liées à **l'équipement et l'aménagement du territoire pour offrir une gamme de services à cette population** (structures spécialisées, accessibilité, etc.).

De plus, le phénomène d'exode rural qui a touché la partie est du territoire a accentué le vieillissement de la population. **L'exode rural entraîne le départ des actifs, soit celui des personnes âgées de moins de 65 ans**. Ce mécanisme engendre alors un **vieillissement global de la population**.

#### UN TERRITOIRE JEUNE ENTRE PÉRIURBAINS ET « MINI-BOOMERS » DES ANNÉES 2000

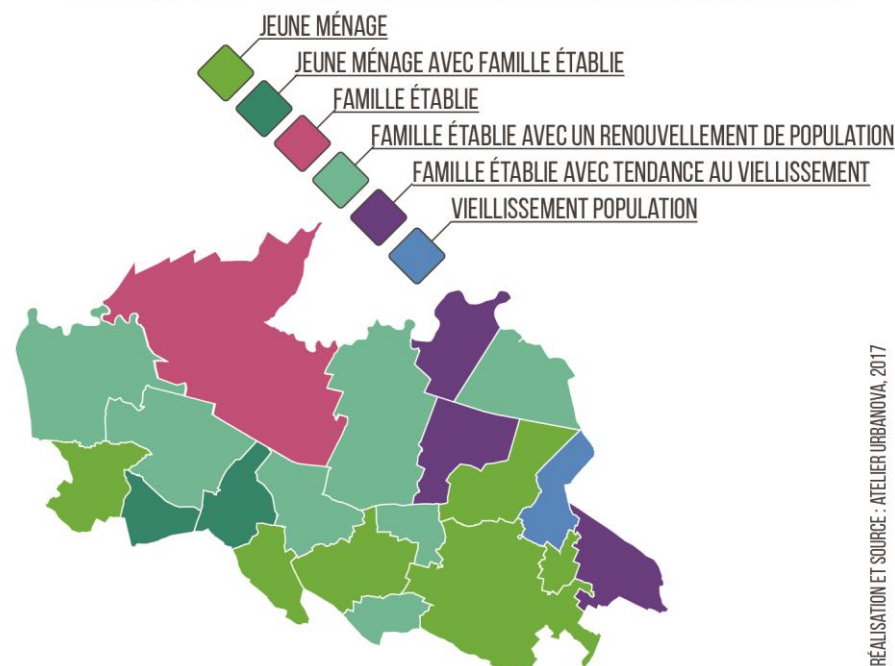
Nouveau phénomène ? Même si le territoire connaît un vieillissement de la population, Aunis Atlantique reste **un territoire jeune comparé**

à l'échelle nationale. Cette jeunesse s'explique principalement par deux phénomènes :

- La périurbanisation avec l'arrivée de jeune ménage et l'élévation du solde naturel par le biais de naissance
- « Baby-boom » des années 2000, soit un pic de natalité

Par rapport au territoire national, Aunis Atlantique apparaît comme un territoire jeune composé de jeunes adultes et d'enfants, soit de familles nouvelles. En moyenne en France, les ménages ont un premier enfant à 30 ans. Les 15-24 ans, soit les adolescents et étudiants, sont peu présents sur le territoire.

LES PROFILS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DES COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2013



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVIA, 2017

## LES PROFILS ET TENDANCES SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES COMMUNES

Les âges des habitants des communes d'Aunis Atlantique permettent d'identifier des profils sociodémographiques des communes. Sur le territoire d'Aunis Atlantique, trois profils se dégagent :

- Les **jeunes ménages : commune dont** la part des jeunes adultes et des enfants de moins de cinq ans est importante. Cela suppose que les familles établies ne restent pas sur le territoire.
- Les **familles établies** concernent des communes où la proportion de familles avec adolescents et/ou jeunes adultes est importante.
- Le **vieillissement de la population** : commune où la part des plus de 60 ans est élevée.

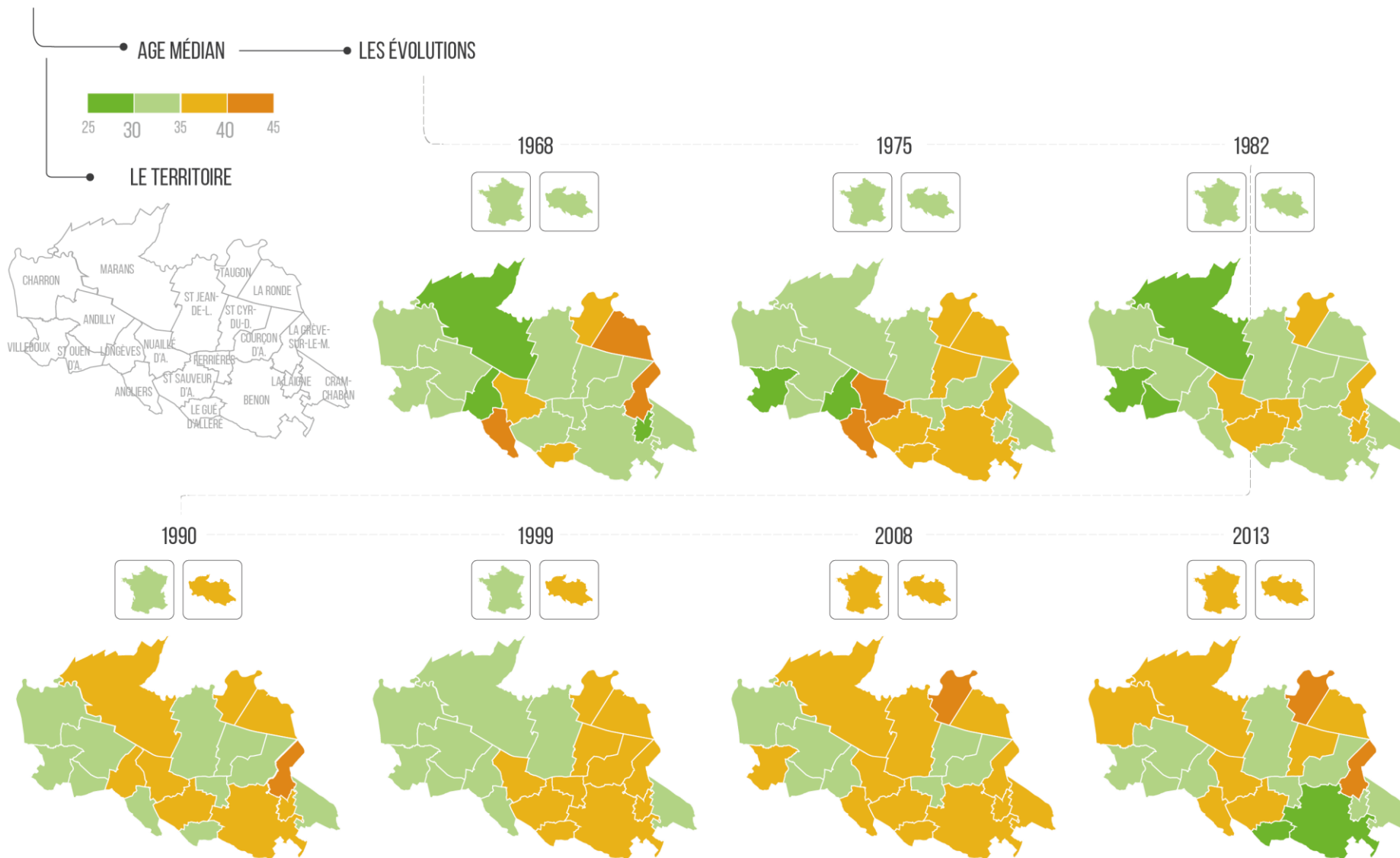
À ces profils peuvent être ajoutées deux tendances :

- Renouveau de population : des jeunes ménages sont aussi présents sur le territoire. Cet apport permet alors de pérenniser la démographie du territoire.
- Tendance au vieillissement de la population : les familles établies sont couplées à **une tendance au vieillissement**, cela

suppose que l'apport de plus jeunes populations n'équilibre pas le processus de vieillissement des populations.

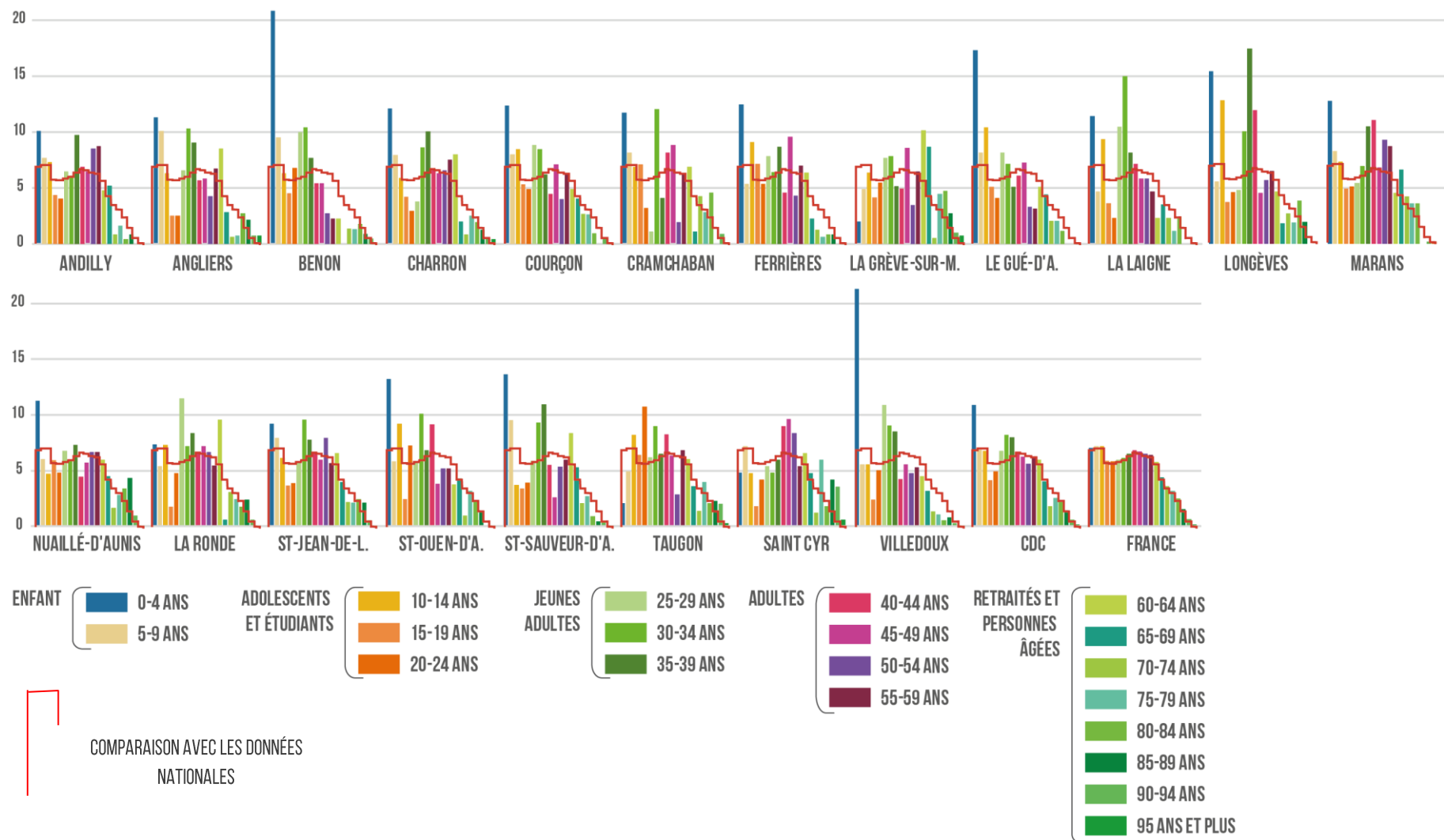


### EVOLUTION DE L'ÂGE MÉDIAN DES COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE DE 1968 À 2013 : UN TERRITOIRE JEUNE



SOURCES : INSEE - RP 1968, 1975, 1982, 1990, 1999, 2008, 2013, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANDOVA, 2017

### LES ÂGES DES HABITANTS D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2013



SOURCE : INSEE - RP 2013, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Une dynamique très forte de l'accroissement de la population constatée par rapport aux territoires voisins.
- Une évolution démographique liée aux migrations depuis les années 2000 avec une tendance récente vers une augmentation de la natalité due à l'arrivée de couples jeunes
- Les mutations socio professionnelles en lien avec la fin de la prépondérance du monde agricole et avec le développement du secteur tertiaire et artisanal.
- Une grande mobilité professionnelle induisant de nombreuses migrations pendulaires vers l'agglomération de La Rochelle, grand bassin d'emploi.
- Entre vieillissement à l'est et rajeunissement à l'ouest, l'axe de la RN11 influe fortement sur le visage démographique du territoire.



## E. UN TERRITOIRE, TROIS DYNAMIQUES SOCIALES

### 1. DES INDICES SOCIAUX AUX ESPÈCES D'ESPACES

DES POIDS DÉMOGRAPHIQUES QUI REFLÈTENT LES DEGRÉS D'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

L'évolution des poids démographiques d'un territoire est une **clé de lecture pour comprendre les dynamiques territoriales** :

- La **croissance** du poids démographique implique un regain d'attractivité,

- Un **déclin** implique une désertification
- Une **stabilité** suppose une certaine pérennité.

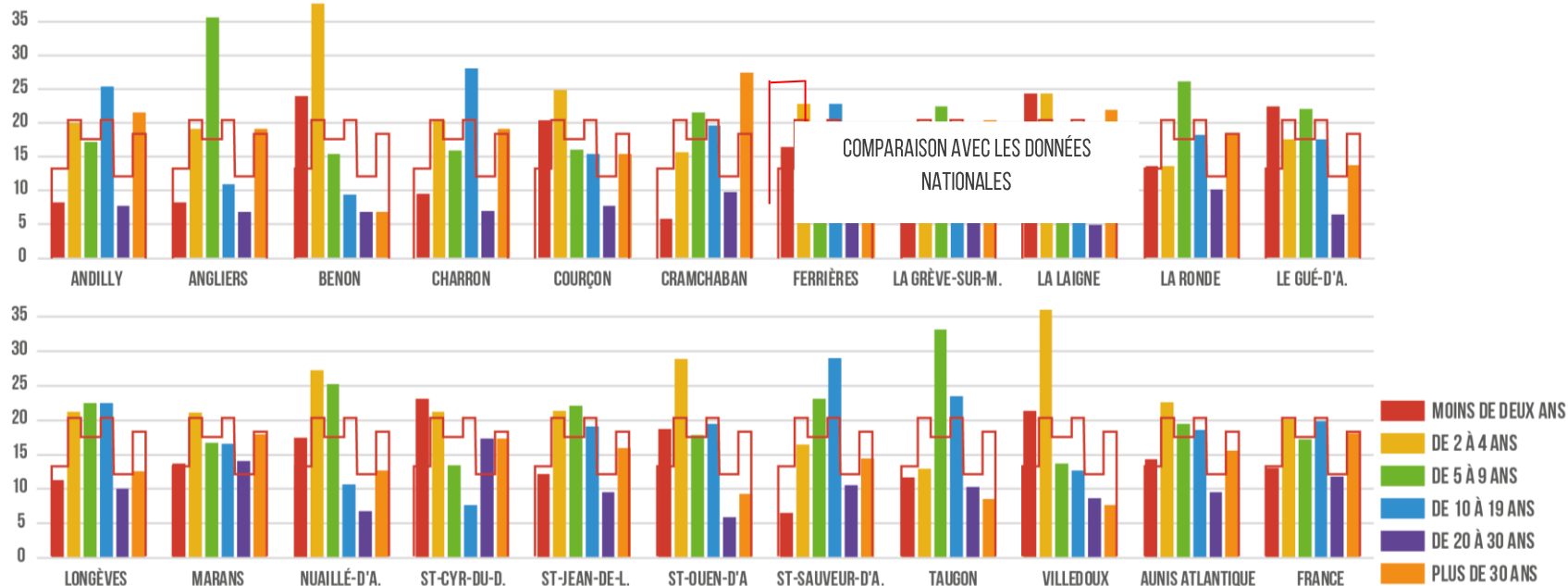
Entre 1968 et 2013, ces trois tendances sont observées sur le territoire d'Aunis Atlantique.

#### L'ANCIENNETÉ RÉSIDENTIELLE COMME INDICE D'ANCRAGE TERRITORIAL

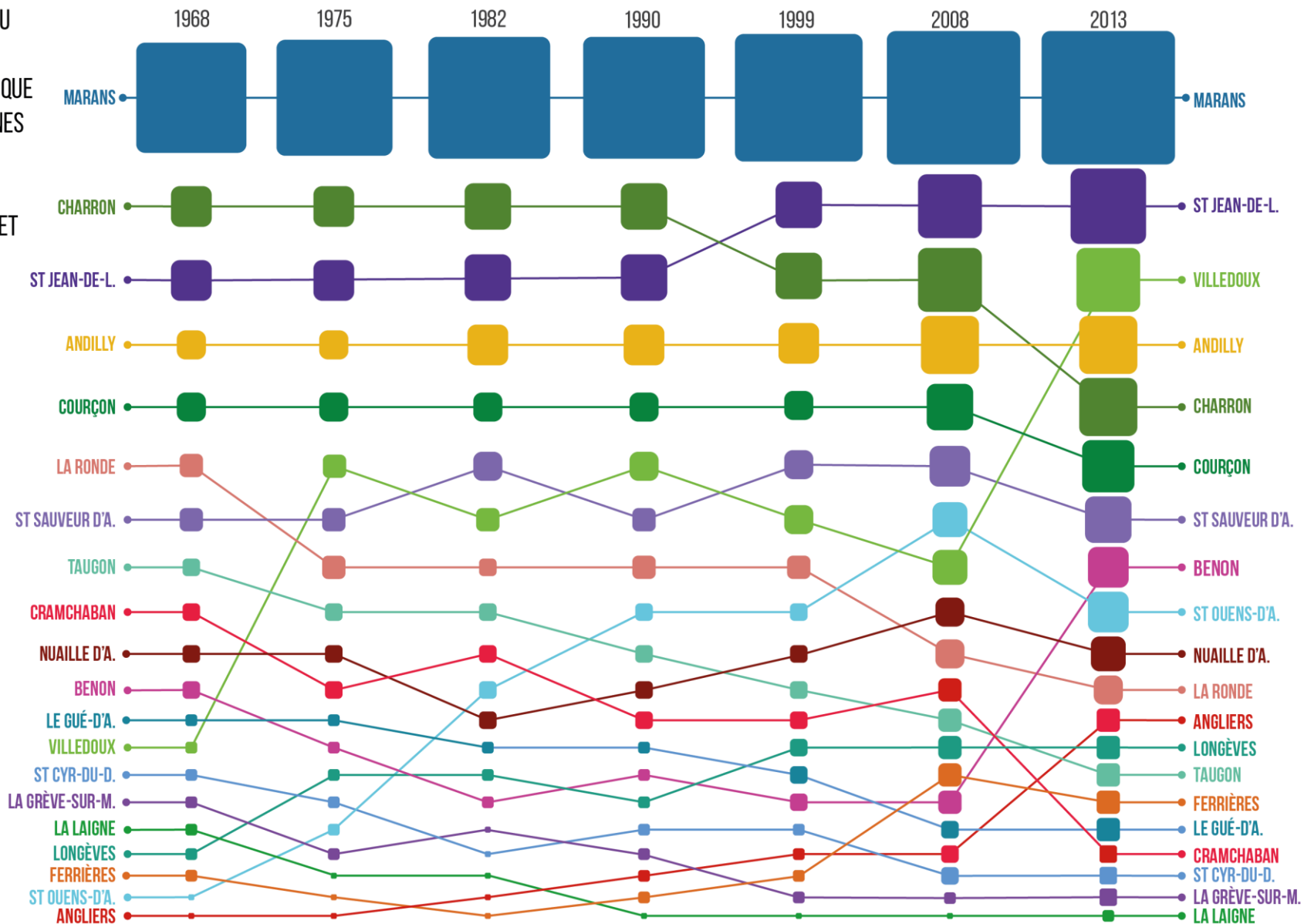
En comparaison avec le territoire national, Aunis Atlantique observe des **anciennetés résidentielles basses**. Cette ancienneté résidentielle permet de déterminer la « **fidélisation** » des habitants à un territoire.

De manière générale, lorsqu'un ménage s'installe sur un territoire et y fonde sa famille, il se développe une appropriation territoriale. La famille va être attachée à son territoire du fait de l'expérience qu'elle y a vécue.

L'ANCIENNETÉ RÉSIDENTIELLE DES HABITANTS D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2013



EVOLUTION DU  
POIDS  
DÉMOGRAPHIQUE  
DES COMMUNES  
D'AUNIS  
ATLANTIQUE  
ENTRE 1968 ET  
2013

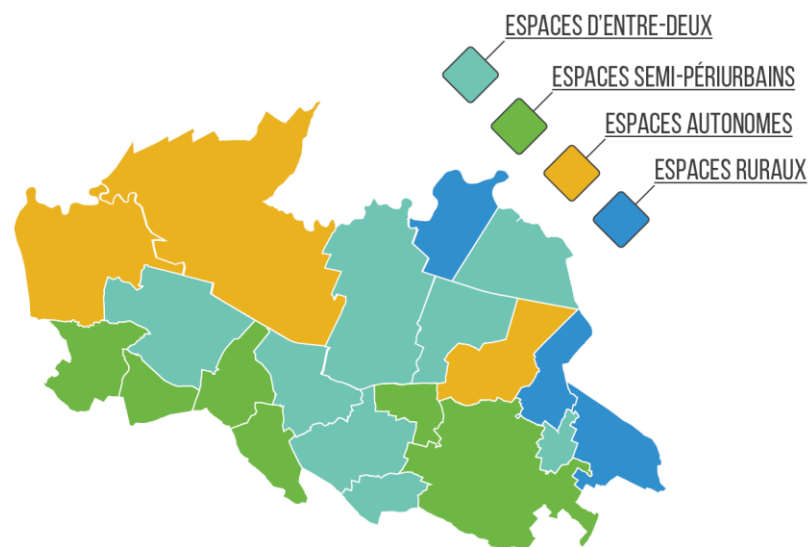


SOURCES: CARTOGRAPHIE: IGN, DÉMOGRAPHIE: BHESS, RÉALISATION: ATELIER URBAINDVA, 2017

## DES INDICES SOCIAUX NAISSENT DES ESPÈCES D'ESPACES EN AUNIS ATLANTIQUE

Analyser les populations, leur migration et leurs profils, permet de comprendre les dynamiques territoriales, de catégoriser les espaces. En compilant toutes les données sociodémographiques relatives à Aunis Atlantique, il est possible **d'identifier trois grands types d'espaces**.

LES PROFILS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DES COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE  
EN 2013



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVA, 2017



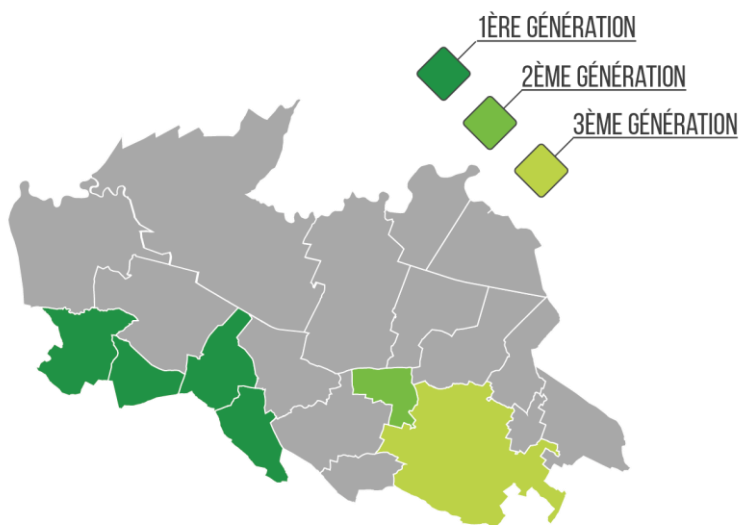
## 2. LES ESPACES SEMI-PÉRIURBAINS

### CARACTÉRISATION DES ESPACES SEMI-PÉRIURBAINS

Les espaces semi-périurbains sont des espaces qui se sont développés en lien avec La Rochelle. Ils correspondent aux communes caractérisées par :

- De fortes hausses démographiques grâce à un solde migratoire positif entraînant une croissance nette de leur poids démographique entre 1968 et 2013
- Une part importante d'actifs travaillent à La Rochelle (plus de 25 %).

ZOOM SUR LES ESPACES SEMI-PÉRIURBAINS : TROIS GÉNÉRATIONS SUR UN TERRITOIRE



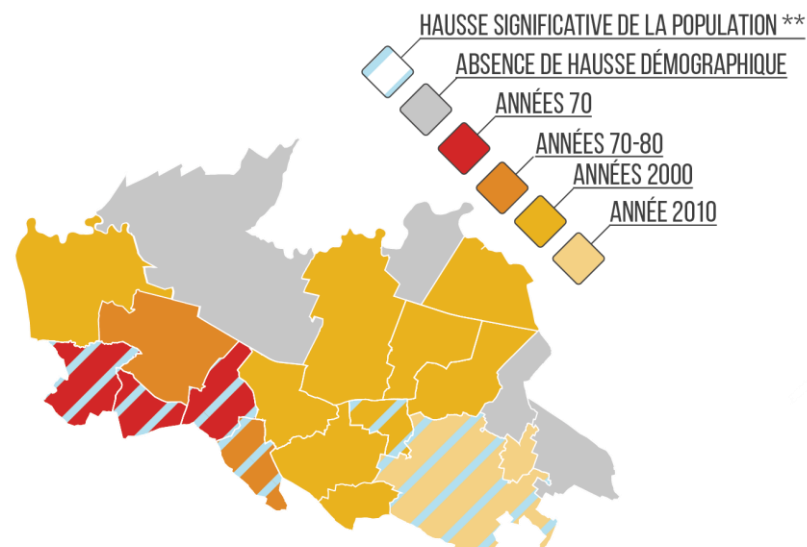
RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVA, 2017

- Une ancienneté résidentielle moyenne faible
- Des ménages principalement jeunes, ce qui entraîne un âge moyen des habitants bas et un faible taux de retraités.

Mis à part la commune de Saint-Ouen d'Aunis, ce ne sont pas des communes périurbaines de La Rochelle à proprement parler. Selon l'INSEE, les communes périurbaines sont des communes « dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle [La Rochelle] ou dans les communes attirées par celui-ci » (source : site de l'INSEE)

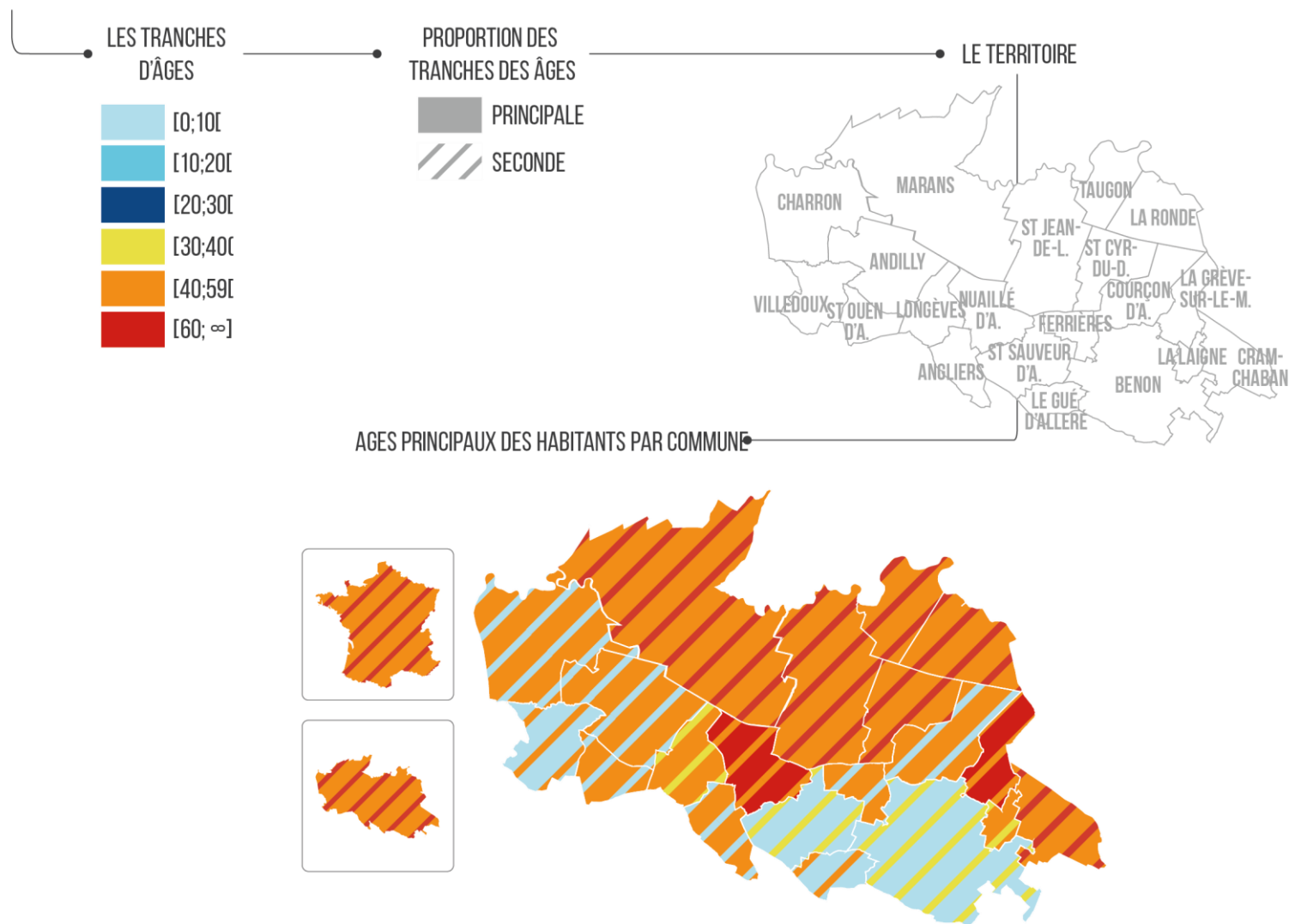
Il existe différentes générations d'espaces semi-périurbains qui dépendent des « vagues » de hausses démographiques. En fonction des générations, le processus de périurbanisation est plus ou moins ancré dans le territoire. Ces rythmes impliquent des enjeux et des problématiques différents.

PREMIÈRE « VAGUE » DE HAUSSE DÉMOGRAPHIQUE PAR COMMUNE ENTRE 1968 ET 2013 \*



\* DONT LE TAUX DE VARIATION ANNUEL EST SUPÉRIEUR À CELLE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE  
 \*\* DONT LA POPULATION A AUGMENTÉ DE PLUS DE 100 % ENTRE 1968 ET 2013

### LES ÂGES LES PLUS REPRÉSENTÉS DE LA CDC AUNIS ATLANTIQUE EN 2013



SOURCES : INSEE - RP 2013, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

## PREMIERS ENJEUX

Ces espaces sont confrontés à des enjeux endémiques. Ces enjeux sont principalement liés à l'arrivée d'une nouvelle population et de la prolifération des lotissements pavillonnaires.

Les élus retranscrivent une « **difficulté d'intégrer les nouveaux arrivants à la vie du village** ». Certains nouveaux habitants peuvent ne pas s'assimiler à la vie locale: n'ayant pas l'impression « d'appartenir » au territoire, ils ne s'investissent pas dans sa construction. L'enjeu est donc de convier les nouveaux habitants à s'approprier le territoire. Dans le cas contraire, cela peut entraîner une perte de l'identité et de la dynamique locale. C'est alors que la seconde crainte apparaît: **l'appréhension que ces espaces ne deviennent des cités-dortoirs**, soit des territoires résidentiels où le marché du travail est faible et le dynamisme économique s'essouffle.

Si l'arrivée de nouvelle population peut interroger sur ces phénomènes, il n'en reste pas moins que **cela entraîne une dynamique démographique**. Les ménages qui s'installent sur les territoires semi-périurbains sont souvent de jeunes couples qui souhaitent fonder une famille. Cela implique une hausse des natalités et un maintien des équipements de proximité en matière d'enseignement et de loisirs.

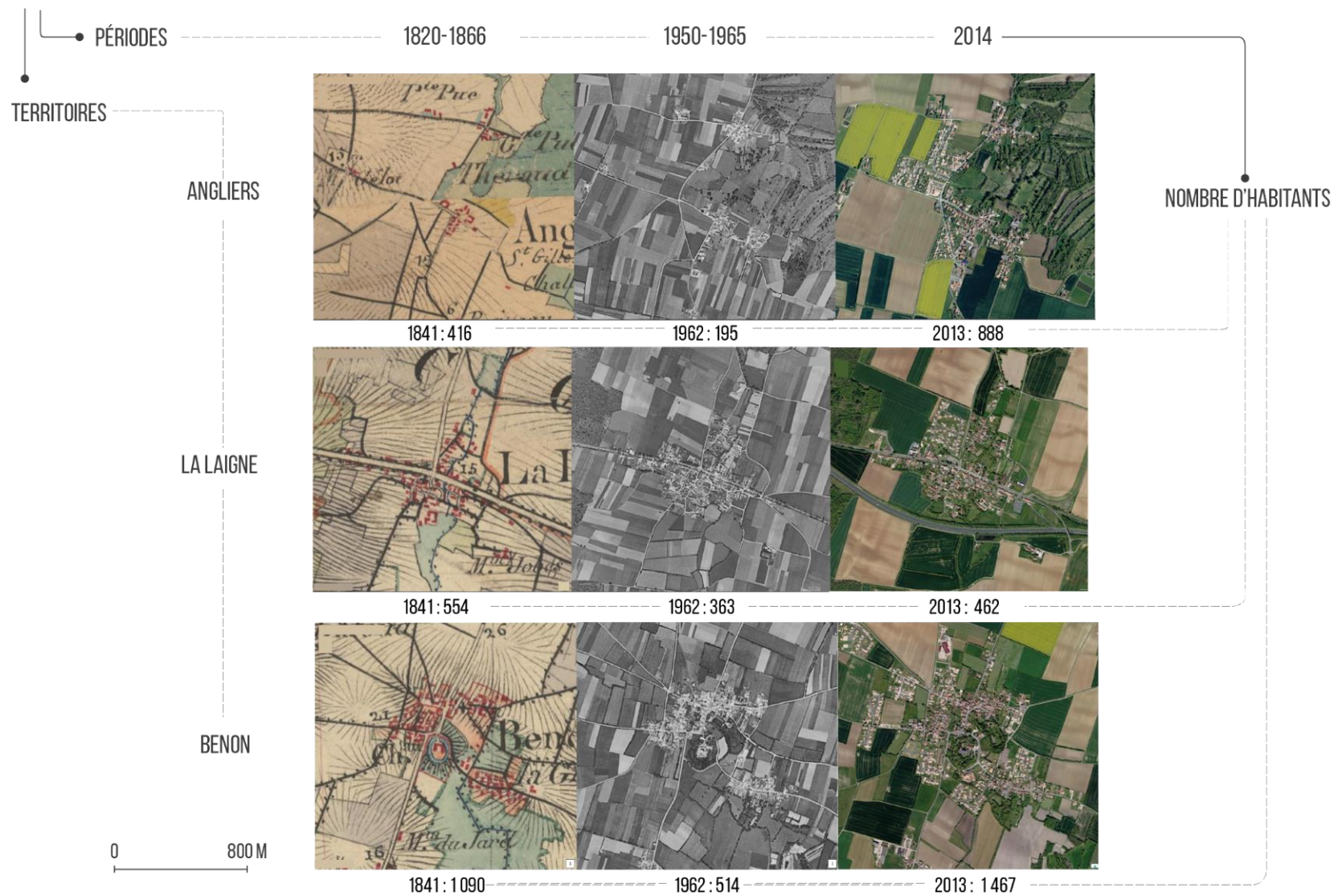
**Les formes pavillonnaires et la maison individuelle sont le schéma dominant.** Souvent déconnectés du bourg et en rupture avec la forme urbaine ainsi que l'architecture locale, les nouveaux lotissements s'étalent de part et d'autre des bourgs. Au-delà de l'insertion paysagère, ce schéma est consommateur d'espace.

« Ne pas livrer notre territoire aux promoteurs. »  
Parole d'élus

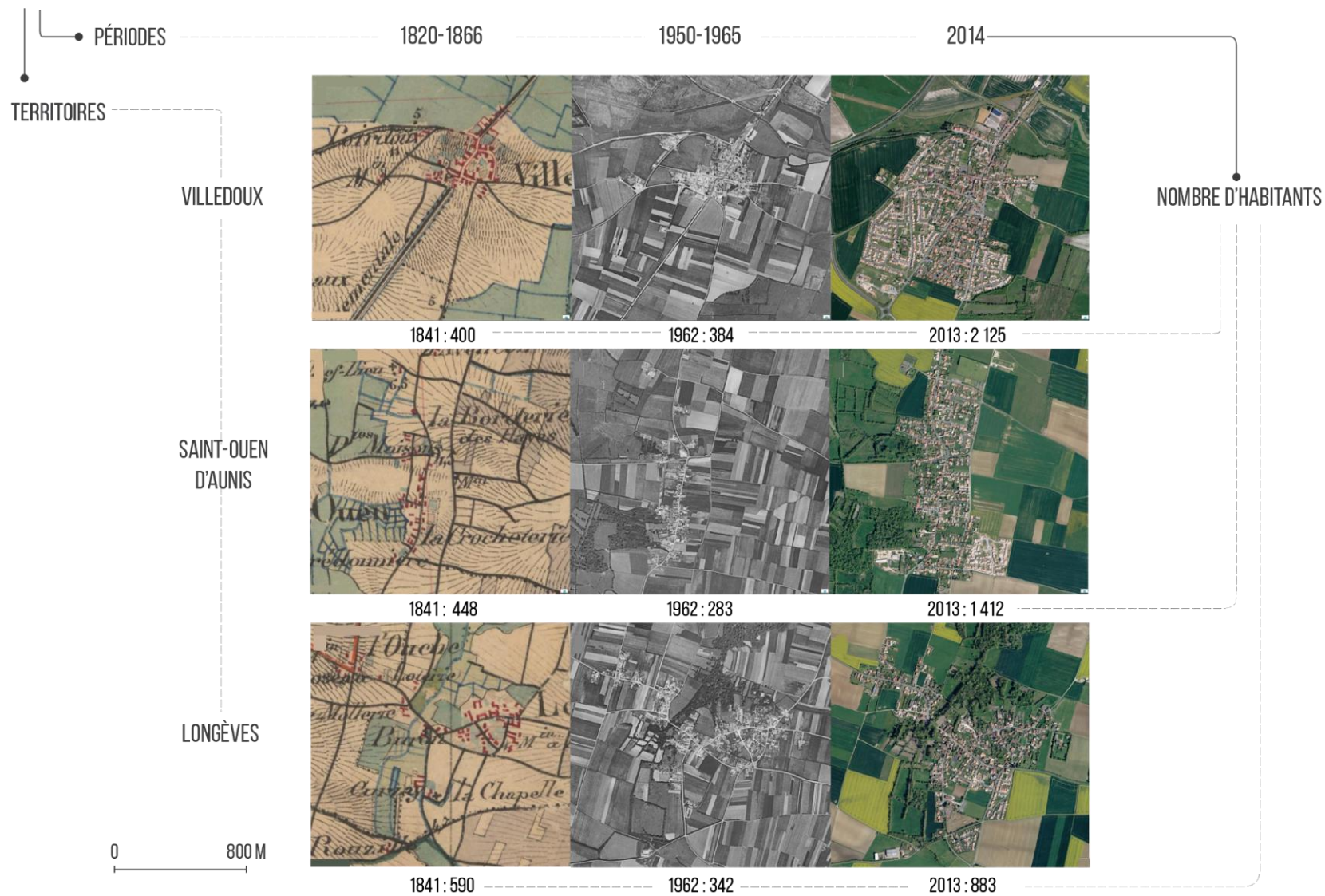




DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS DU 19ÈME AU 21ÈME SIÈCLE :  
DES ESPACES SEMI-PÉRIURBAINS QUI S'ARTIFICIALISENT



DÉVELOPPEMENT URBAIN DU 19ÈME AU 21ÈME SIÈCLE :  
DES ESPACES SEMI-PÉRIURBAINS QUI S'ARTIFICIALISENT



### 3. LES ESPACES RURAUX

#### CARACTÉRISATION DES ESPACES RURAUX

Les espaces ruraux sont des espaces qui sont restés longtemps agricoles. Ils se situent entre La Rochelle et Niort. Ils se caractérisent par :

- Une absence de hausses démographiques significatives.
- Un vieillissement de la population
- Un déclin du poids démographique depuis 1968
- Une urbanisation majoritairement constituée de bâti ancien

Depuis 1968, le nombre d'habitants n'a pas augmenté de manière significative. Ainsi le besoin et la production en logement sont restés stables. Les territoires n'ont alors pas connu d'étalement urbain significatif et les formes urbaines ont été préservées.

#### PREMIERS ENJEUX

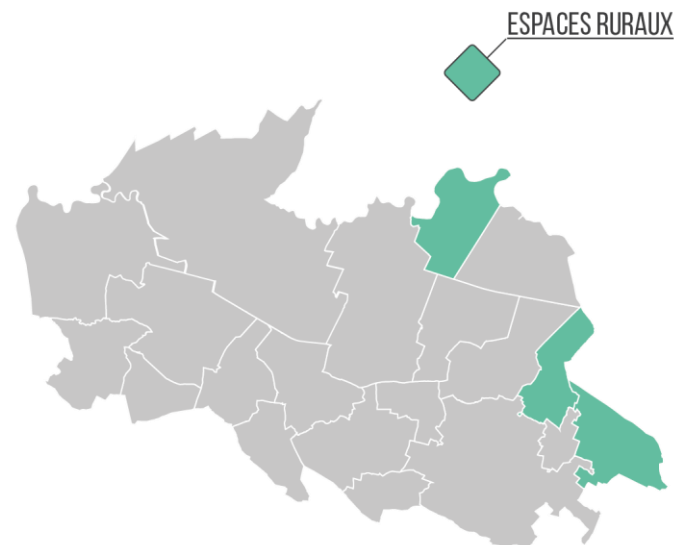
Couplé au déclin démographique, le vieillissement de la population implique **une hausse de la part des personnes âgées** chez les habitants. L'augmentation de la part des personnes âgées interroge ici

sur l'adaptabilité de ces territoires à leur besoin (accessibilité de l'espace public, nécessité d'avoir une offre de proximité [santé, commerces, services, etc.] ou encore des logements ou des structures adaptés à ce public).

Au-delà de l'adaptabilité des territoires, un déclin démographique interroge les territoires sur leur dynamique démographique. La pérennité en apport de population de ces territoires est alors mise à mal. Cela interroge **la capacité d'attractivité** de ces espaces et leur capacité à se réinventer.

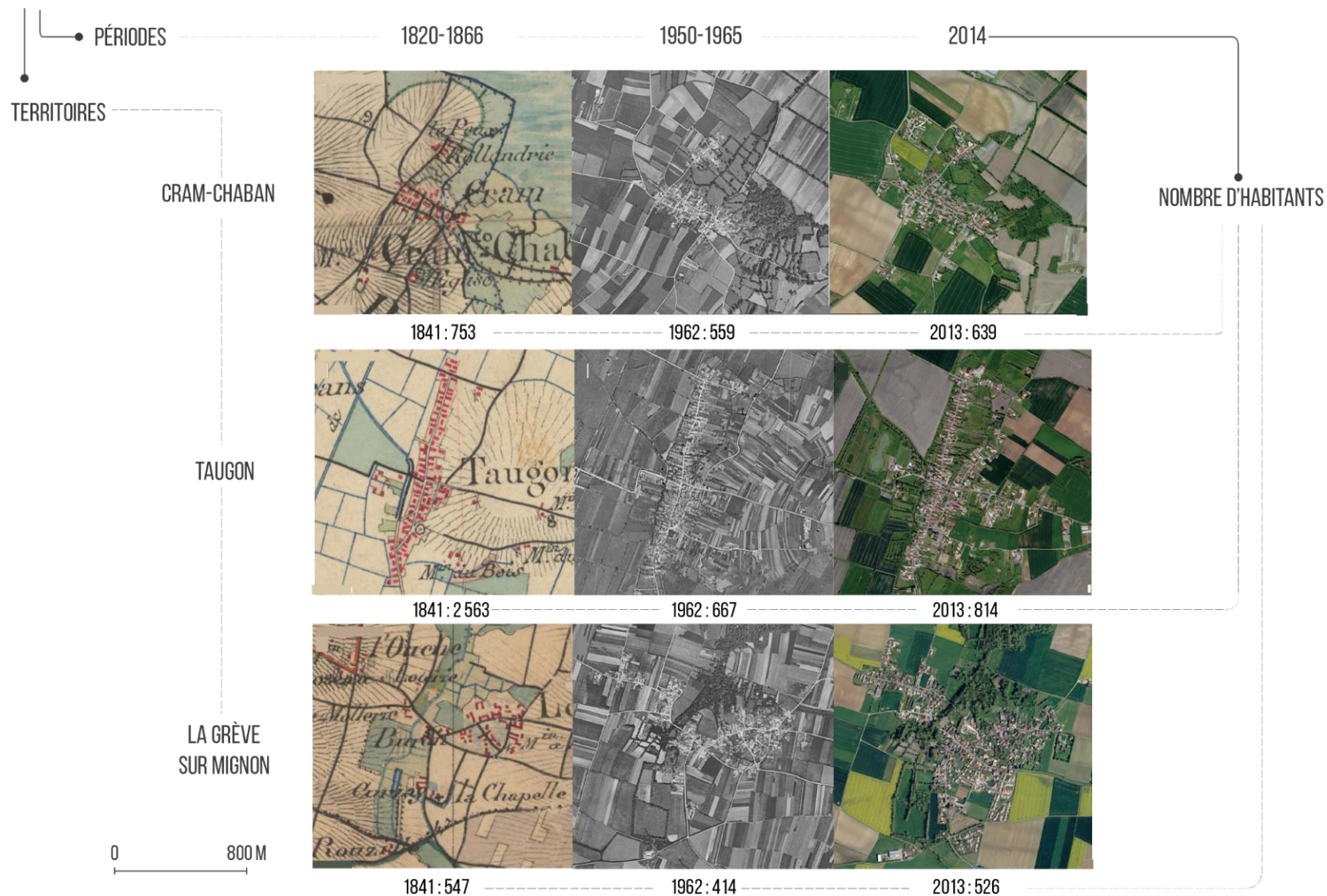
**La revalorisation et la redynamisation démographique** de ces espaces sont une question centrale.

ZOOM SUR LES ESPACES RURAUX





DÉVELOPPEMENT URBAIN DU 19ÈME AU 21ÈME SIÈCLE DANS LES ESPACES RURAUX :  
DES FORMES URBAINES CONSERVÉES



## 4. LES ESPACES AUTONOMES

### CARACTÉRISATION DES ESPACES AUTONOMES

Les espaces autonomes se démarquent par :

- Un poids démographique important et stable. Il s'agit alors d'espaces dont l'attractivité démographique est pérenne.
- Un taux de personnes habitant depuis plus de 30 ans sur leur territoire important
- Une part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence supérieure à 25 %

De cette attractivité démographique sont nés de réels noyaux urbains. Contrairement à l'espace périurbain qui a connu de réels

étalements urbains entre 1968 et 2013, les espaces autonomes se sont urbanisés de manière continue dans le temps.

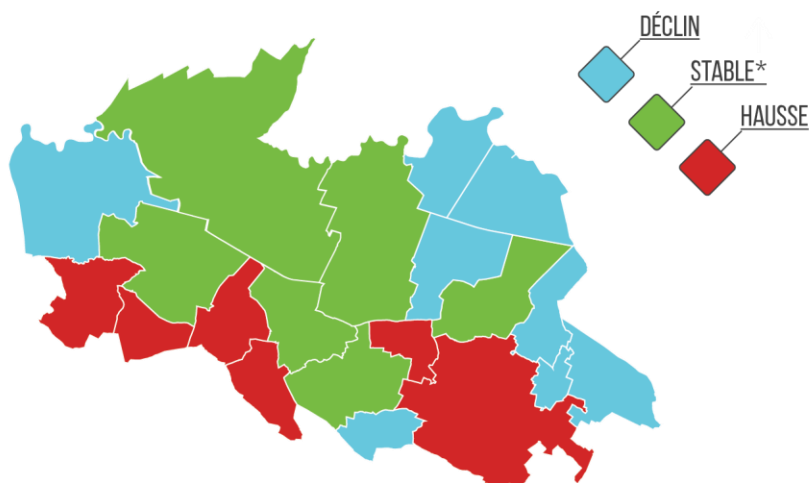
Cette constance dans l'attractivité permet aux espaces d'anticiper l'urbanisation et d'avoir un plan d'ensemble cohérent. En revanche, les espaces qui connaissent une hausse démographique instantanée ne permettent pas d'anticiper les besoins. On assiste alors à des urbanisations par à-coups.

### PREMIERS ENJEUX

Dans les espaces autonomes, deux tendances ressortent.

Il y a tout d'abord les communes de Courçon et de Charron qui sont

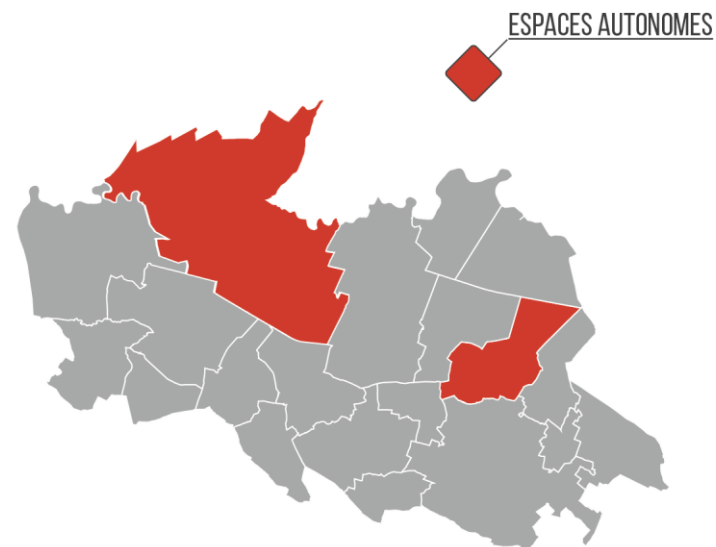
TYPE D'ÉVOLUTION DU POIDS DÉMOGRAPHIQUE ENTRE 1968 ET 2013



\* DONT LA POSITION N'AUGMENTE OU NE BAISSE PAS AU-DELÀ DE DEUX PLACES EN FONCTION DE LA POSITION INITIALE

RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVA, 2017

ZOOM SUR LES ESPACES D'ENTRE-DEUX : DEUX RYTHMES

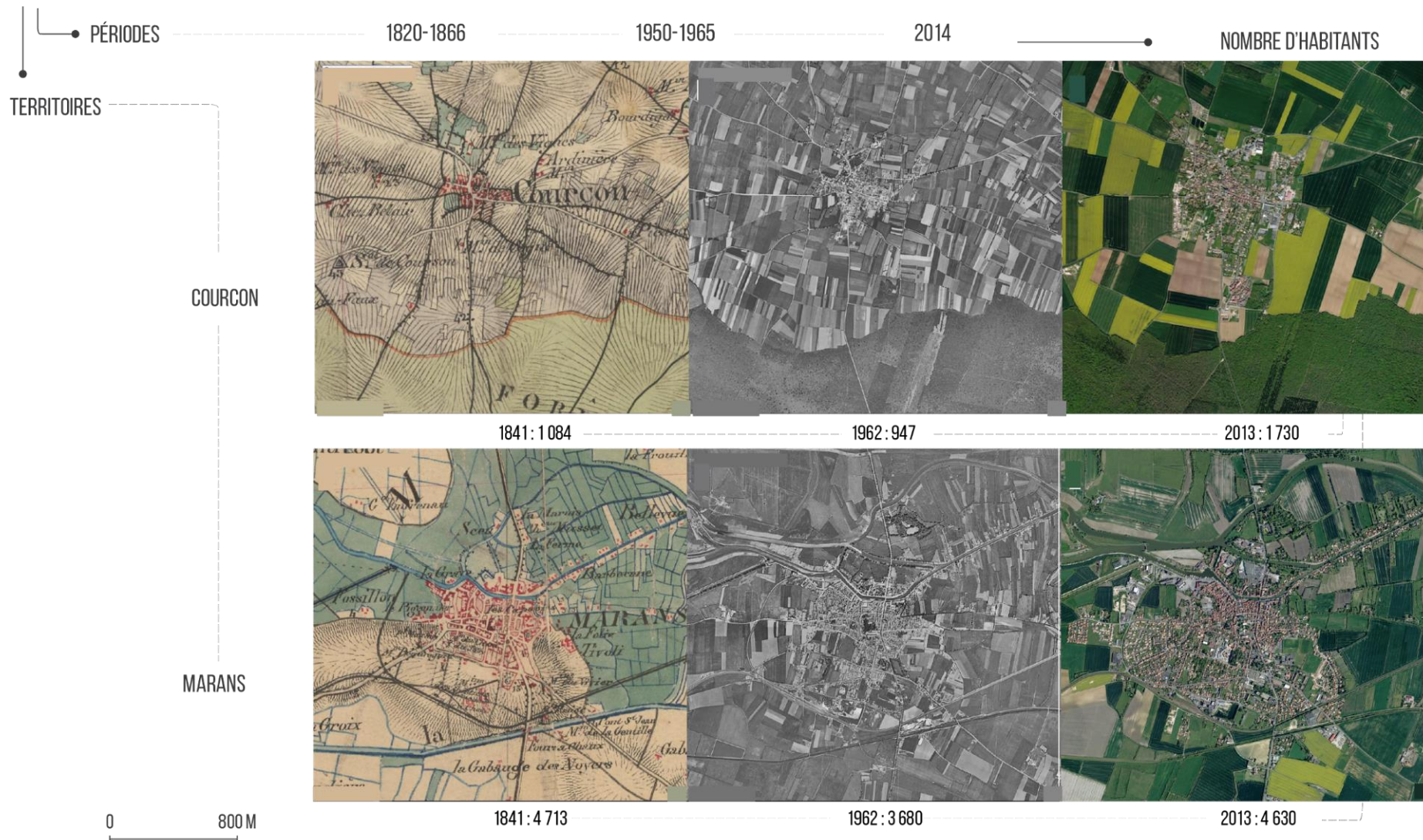


soumises depuis les années 2000 à un phénomène de **périurbanisation**. Cela implique un gain de la population avec l'apport de jeune ménage et une augmentation des natalités ainsi qu'un développement urbain en périphérie des agglomérations.

Puis, il y a la commune de Marans qui observe une dynamique différente. En dépit d'un poids démographique important et stable à l'échelle de la communauté de communes, le nombre d'habitants de la commune est en baisse. Ceci est principalement dû à un ralentissement du solde naturel. Aujourd'hui, le profil prédominant des habitants est celui de la « famille établie ». Seulement, si la commune ne bénéficie pas d'un renouvellement de la population, **elle risque de devoir faire face à son vieillissement avec les mêmes problématiques que celles dans les espaces ruraux.**



DÉVELOPPEMENT URBAIN DU 19ÈME AU 21ÈME SIÈCLE DES ESPACES AUTONOMES :  
DES CARREFOURS URBAINS



SOURCES: IGN, EHSS, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

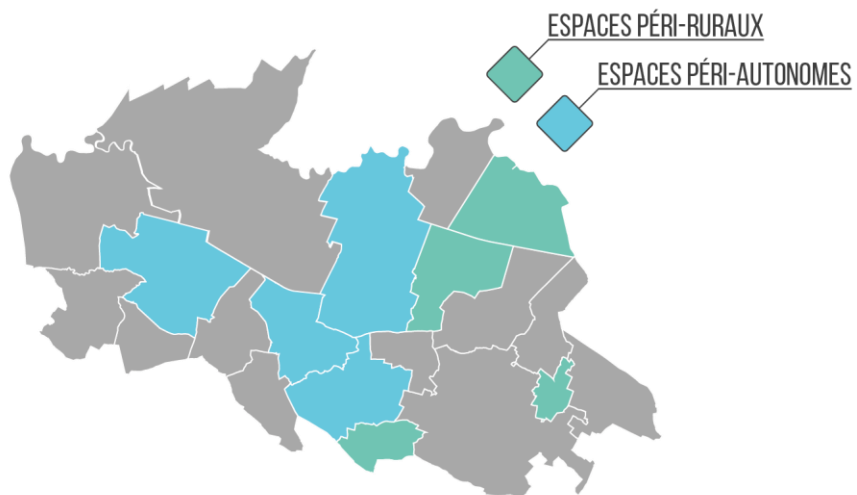
## 5. LES ESPACES D'ENTRE-DEUX

### CARACTÉRISATION DES ESPACES D'ENTRE-DEUX

Les espaces d'entre-deux sont des espaces en cours de mutation. Il s'agit d'espaces à l'origine ruraux (périoruraux) ou autonomes (périautonomes) qui ont connu des phénomènes de périurbanisation ou sont en voie de périurbanisation.

Dans les deux cas, ces espaces connaissent un étalement urbain marqué entre 1968 et 2013. La consommation foncière entre 1999 et 2008 est plus marquée dans les espaces périautonomes que dans ceux périoruraux.

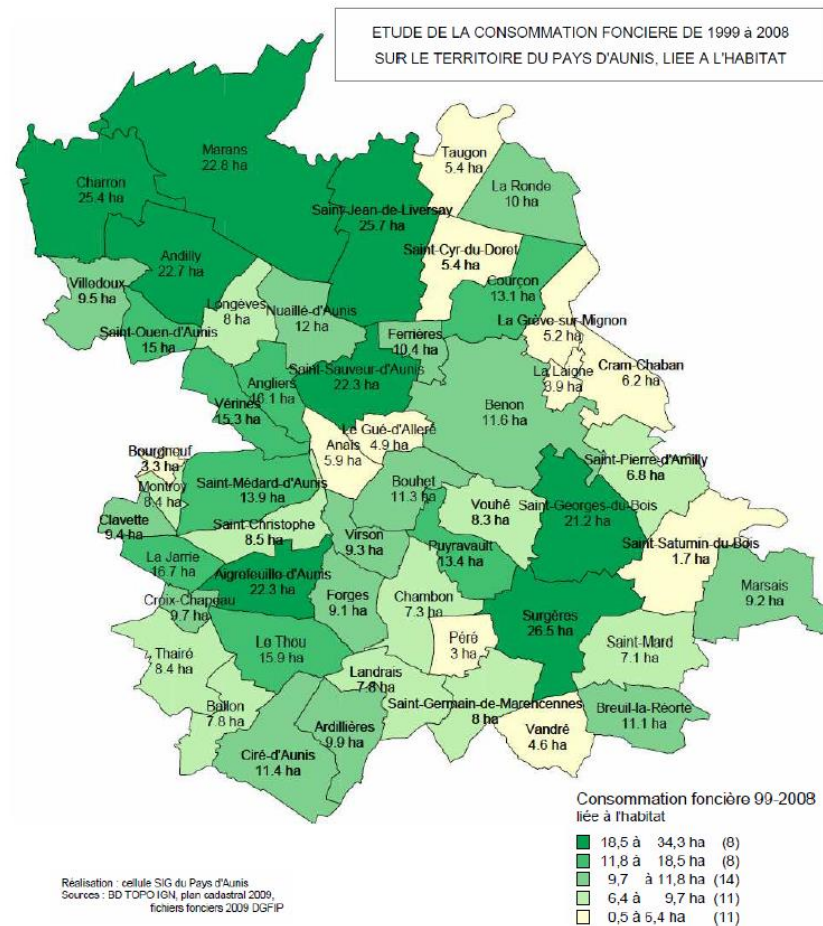
ZOOM SUR LES ESPACES D'ENTRE-DEUX : DEUX RYTHMES



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVA, 2017

### PREMIERS ENJEUX

Ces espaces seront soumis aux mêmes problématiques et enjeux que les espaces semi-périurbains.



### DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS DU 19ÈME AU 21ÈME SIÈCLE : LES ESPACES PÉRI-RURaux ENTRE ÉTALEMENT URBAIN ET FORMES ORIGINElLES



SOURCES: IGN, EHESS, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



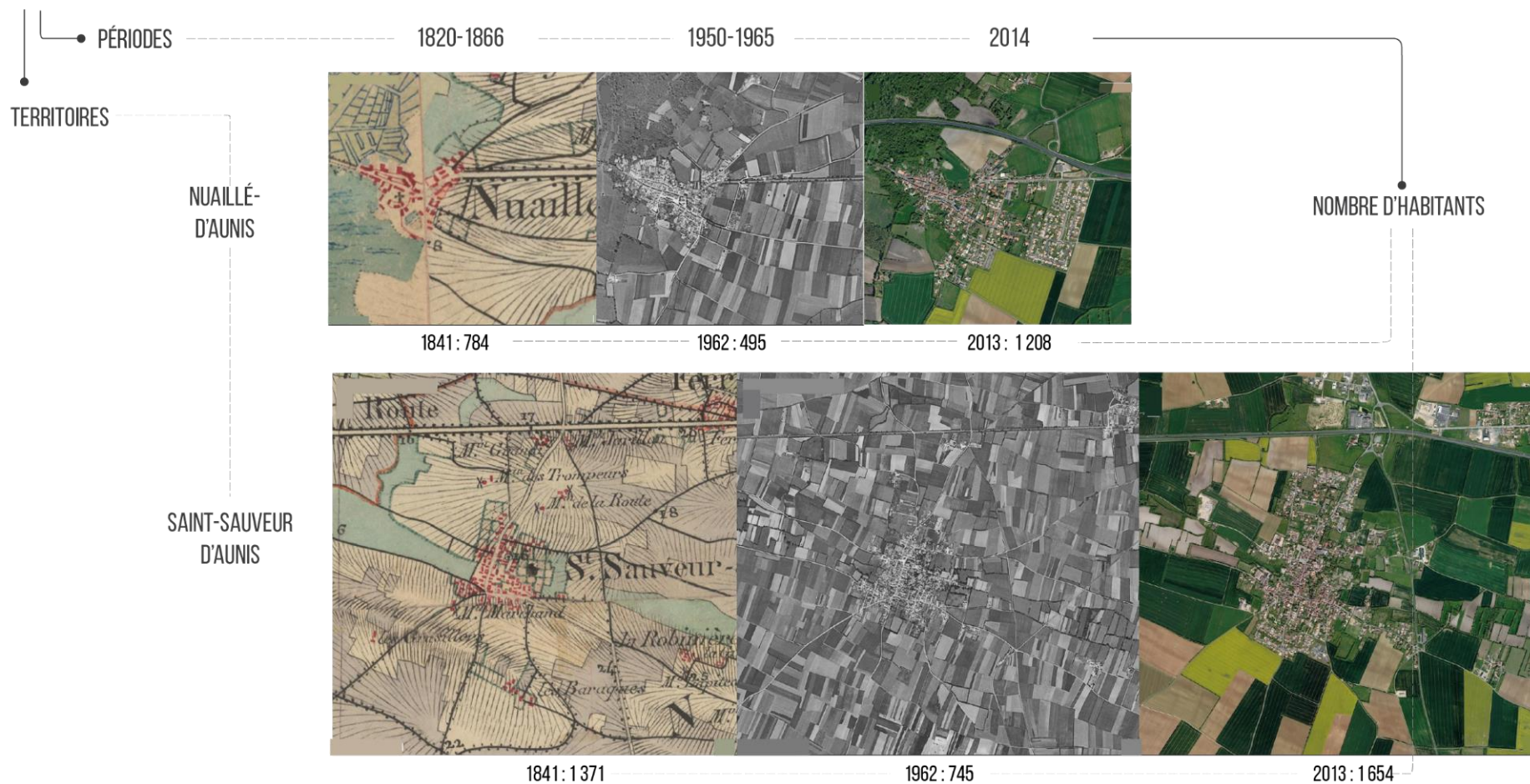
DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS DU 19ÈME AU 21ÈME SIÈCLE :  
LES ESPACES PÉRI-RURAUX ENTRE ÉTALEMENT URBAIN ET FORMES ORIGINELLES



SOURCES: IGN, EHESS, RÉALISATION: ATELIER URBAND'VA, 2017

DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS DU 19<sup>E</sup> AU 21<sup>E</sup> SIÈCLE :

LES ESPACES PÉRIAUTONOMES ENTRE PÉRIURBANISATION ET CONFIRMATION DE BOURG



0 800 M

SOURCES: IGN, EHESS, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS DU 19<sup>E</sup> AU 21<sup>E</sup> SIÈCLE :

LES ESPACES PÉRIAUTONOMES ENTRE PÉRIURBANISATION ET CONFIRMATION DE BOURG



SOURCES: IGN, EHESS, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



DÉVELOPPEMENT URBAIN DES BOURGS DU 19<sup>E</sup> AU 21<sup>E</sup> SIÈCLE :

LES ESPACES PÉRIAUTONOMES ENTRE PÉRIURBANISATION ET CONFIRMATION DE BOURG



SOURCES: IGN, EHESS, RÉALISATION: ATELIER URBANOVA, 2013

**SYNTHÈSE ET ENJEUX :**

Différents types d'espaces aux dynamiques socio démographiques contrastées :

- **Espaces semi périurbains** sous aire d'influence de l'agglomération rochelaise : dynamique démographique, pavillonnaire dominant, enjeux d'appropriation du territoire
- **Espaces ruraux** : vieillissement, capacité d'attractivité à interroger
- **Espaces autonomes** : périurbanisation des bourgs et risque de vieillissement
- **Espaces d'entre deux** : en mutation vers la périurbanisation avec un étalement urbain marqué

# PARTIE 3. LES DYNAMIQUES TERRITORIALES EN AUNIS ATLANTIQUE

## A. TRANSPORT ET ACCESSIBILITÉ : UN RÉSEAU TOURNÉ VERS L'EXTÉRIEUR

### 1. UN TERRITOIRE CONNECTÉ

#### UN MAILLAGE ROUTIER INTERNE MANQUANT DE CENTRALITÉ

En comparaison aux autres territoires, le **maillage apparaît moins dense et moins structuré**. Le réseau ne forme pas de maillage en étoile comme on le retrouve souvent sur d'autres territoires. **Cette structure ne met pas en lumière de centralités urbaines sur le territoire.**

**Deux routes importantes structurent le territoire** : un axe est-ouest avec la RN 11 et la RD 137 dans son axe nord-sud. La route nationale permet de rejoindre aisément La Rochelle et Niort. Quant à la route départementale, elle fait la jonction en la Charente-Maritime et les Pays de la Loire. Elle permet de rejoindre l'autoroute.

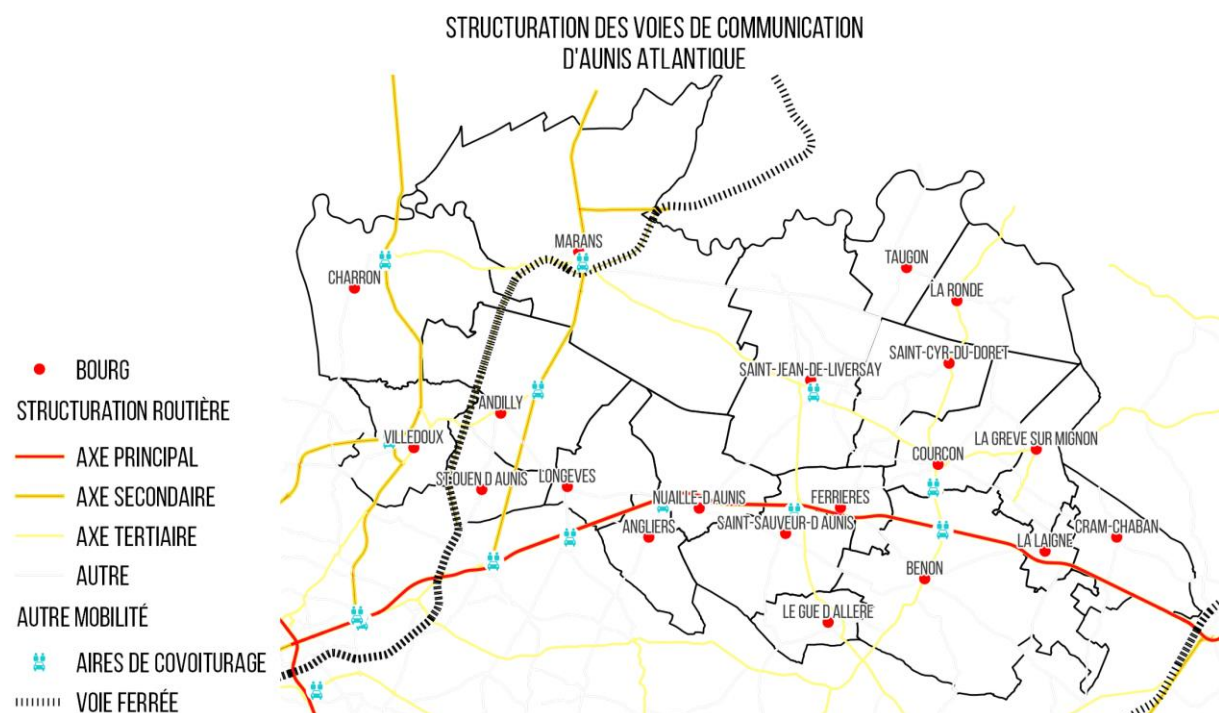
#### UNE STRUCTURATION DISPARATE

À l'est, le territoire dispose d'un maillage de réseau secondaire qui permet de relier les bourgs les uns aux autres aisément alors que la partie ouest est desservie essentiellement par les routes départementales.

#### DES ACCÈS AUX AUTRES TERRITOIRES RAPIDES

Longtemps resté enclavé, le territoire d'Aunis Atlantique est aujourd'hui connecté aux autres territoires.

**Cette connexion s'observe à plusieurs échelles : elle est locale et nationale.** Les grands axes de circulation permettent aux habitants de



SOURCE : IGN - BD TOPO, 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



se rendre rapidement à La Rochelle ou encore à Niort. Puis la proximité du territoire aux autoroutes apporte une connexion nationale.

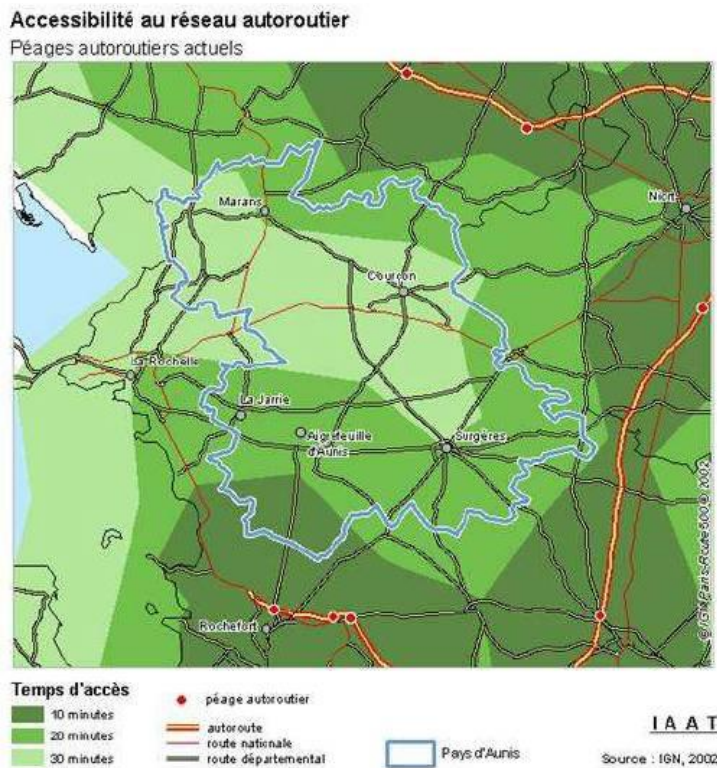
### UN TERRITOIRE DE PASSAGE

Le territoire d'Aunis Atlantique s'avère être **un territoire avec un trafic important**. Le trafic est tel que les transports représentent la

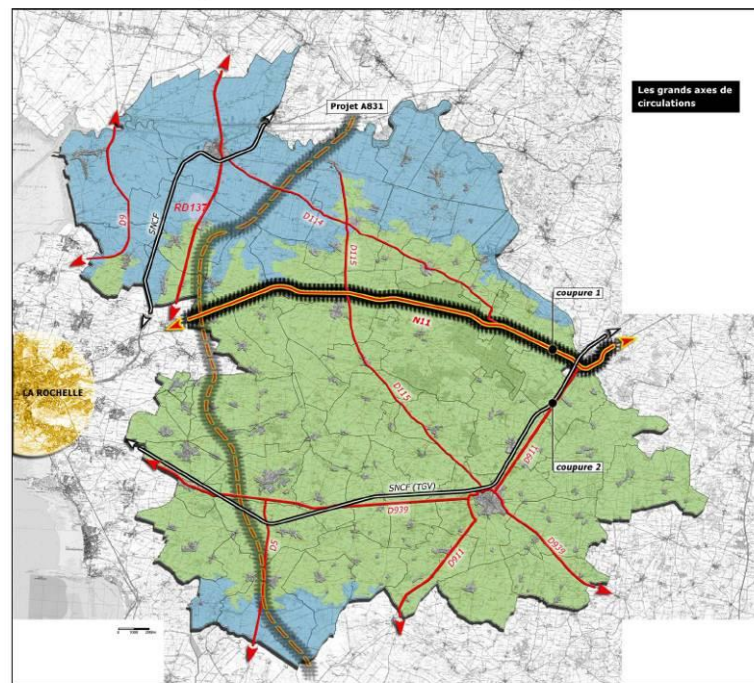
première cause de Gaz à Effet de Serre (GES) sur le territoire. Sur la plupart des territoires, c'est le logement qui est le premier générateur de GES.

La route nationale 11 engendre beaucoup de flux, car elle permet de relier les territoires de La Rochelle et à Niort. Ces flux sont aussi très importants sur les routes départementales. Il s'agit de routes autorisées à la circulation des poids lourds.

### UN TERRITOIRE CONNECTÉ AUX RÉSEAUX ROUTIERS



### Les grands axes de circulation sur le Pays d'Aunis



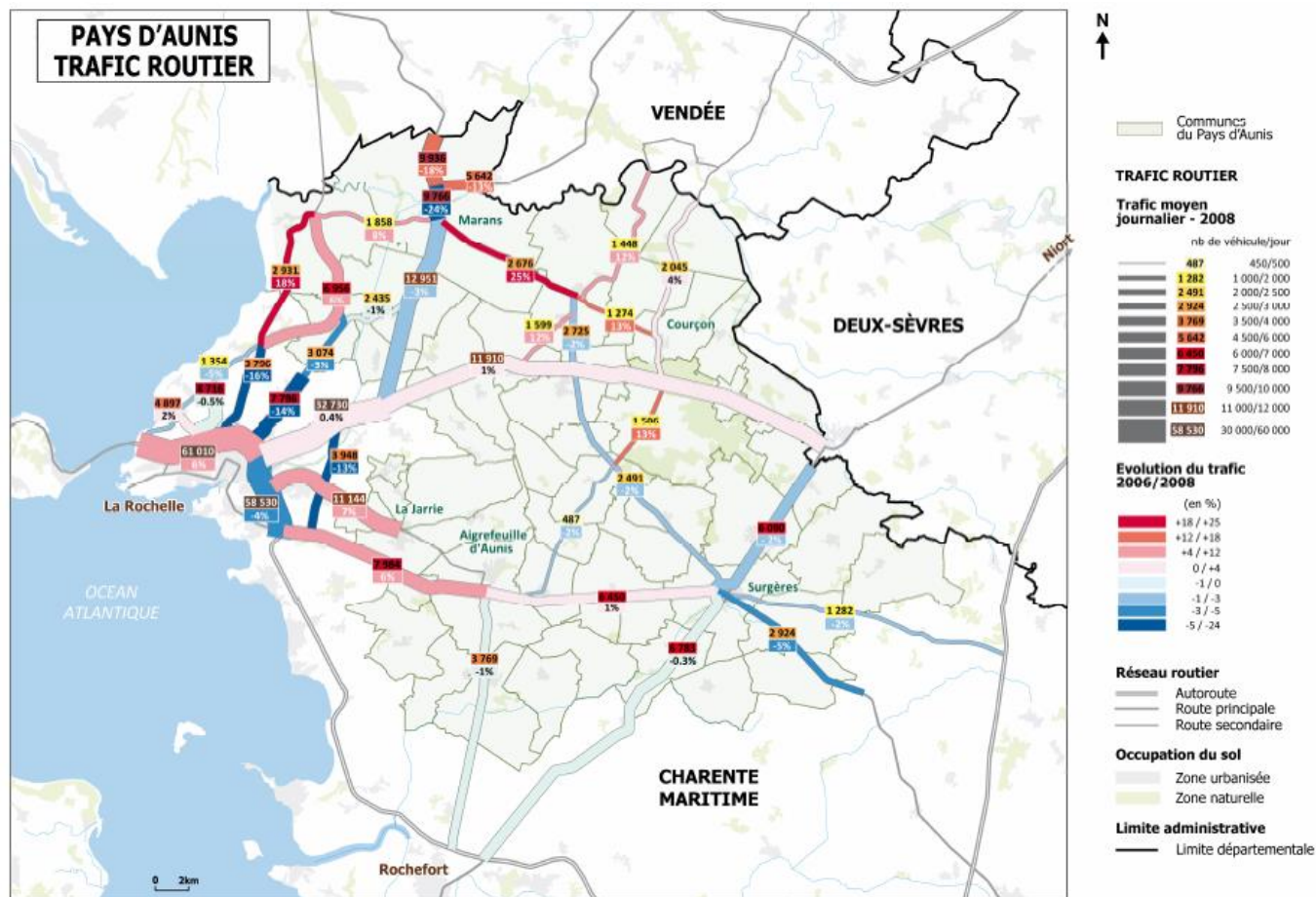
SOURCE ETUDE DEPLACEMENT, 2010

De plus, les axes nord/sud permettent aux habitants des Pays de la Loire d'entrer en Charente-Maritime. De ce fait, **les flux saisonniers** occasionnés par le tourisme entraînent des congestions. Elles sont d'autant plus subies par les habitants de Marans, car la route départementale n° 137 traverse le bourg. Cela crée des problèmes environnementaux ainsi que des conflits d'usages. En outre, le **territoire ne profite pas de retombées économiques** puisque les automobilistes ne s'arrêtent pas.

**DE L'IMPORTANCE DES FLUX NAÎT LE CONFLIT.**

La sécurité du réseau routier à l'échelle du Pays d'Aunis semble défailante. Les deux roues sont les plus vulnérables.

**AUNIS ATLANTIQUE, UN TERRITOIRE DE FLUX**



Source : DIRA (Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques)

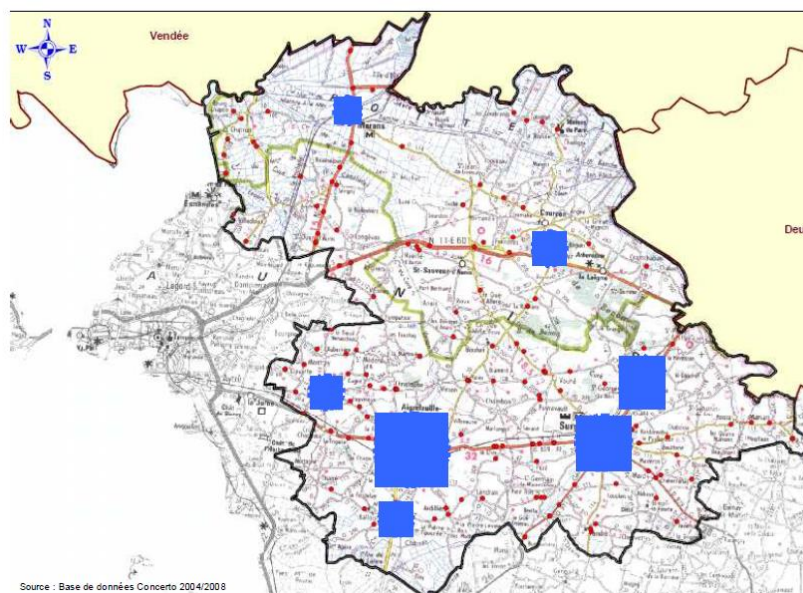
SOURCE ÉTUDE DÉPLACEMENT, 2010



Concernant les déplacements en voiture, la traversée de Marans est un espace conflictuel. Le bourg est très fréquenté par tout type de véhicules. Les poids lourds sont très présents au quotidien. Cette surfréquentation routière dans un tel espace entraîne des conflits d'usages et des accidents.

### DU CONFLIT D'USAGES AUX ESPACES ACCIDENTOGÈNES : DES NŒUDS NÉVRALGIQUES EN AUNIS ATLANTIQUE

Répartition des accidents sur le Pays d'Aunis (période 2004-2008)



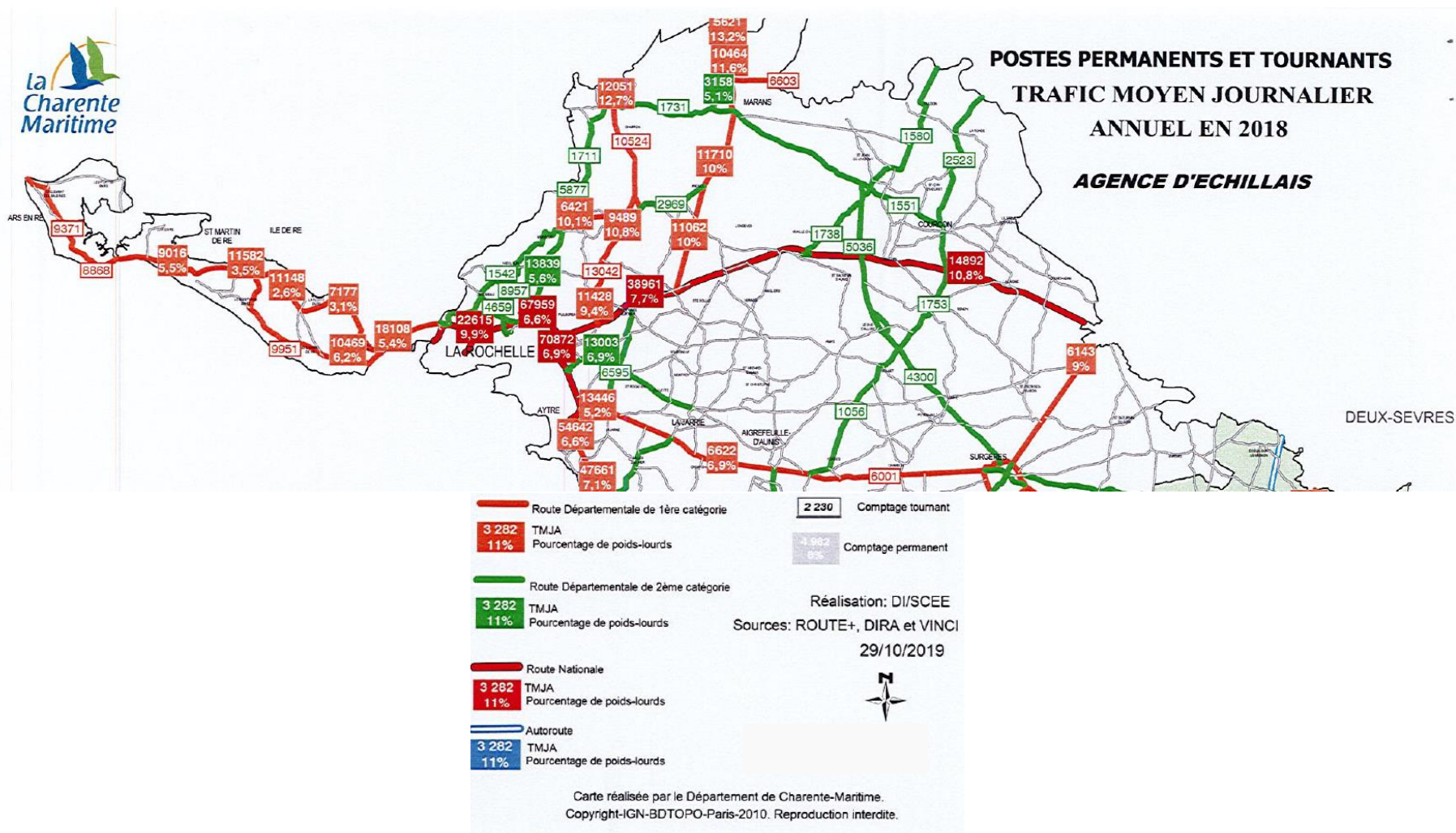
Les trafics routiers avec les parts poids lourds sur le département de la Charente-Maritime, notamment à Marans 11,8% de poids lourds comptabilisés.



SOURCE ÉTUDE DÉPLACEMENT, 2010



LE PAYS D'AUNIS, UN TERRITOIRE DE TRAFIC ROUTIER IMPORTANT



## 2. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL PRINCIPALEMENT AUTOMOBILES

### DES HABITANTS NAVETTEURS

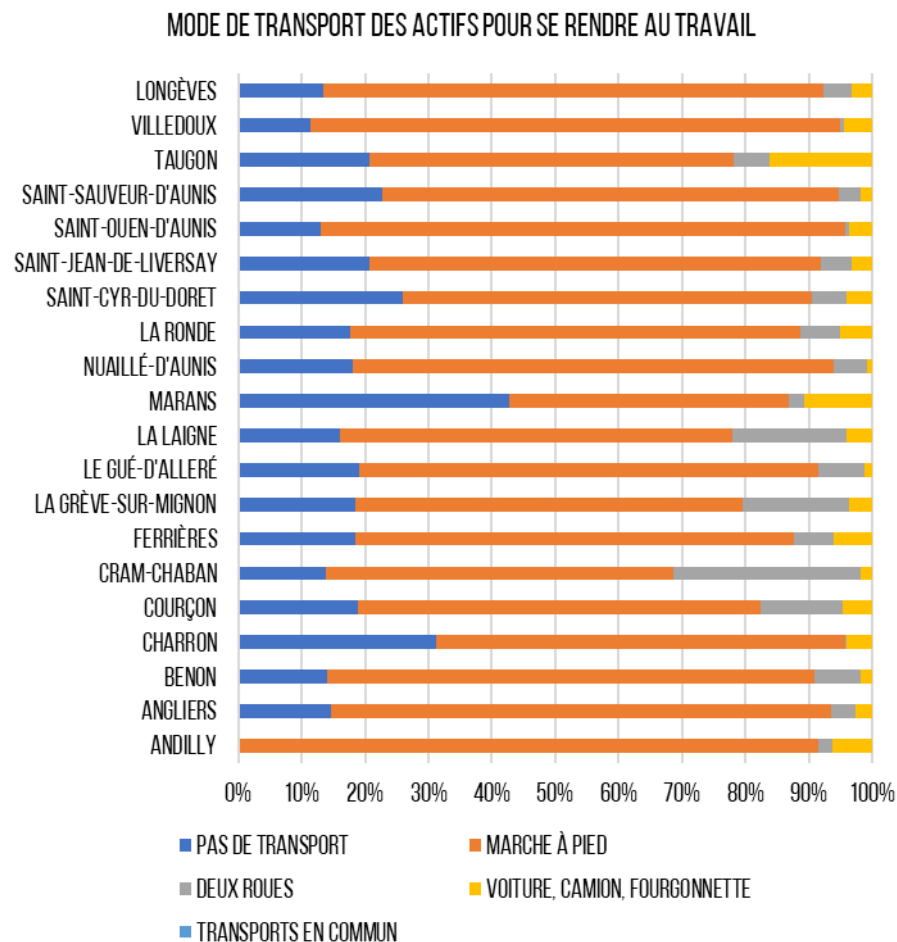
Sur le territoire d'Aunis Atlantique, les **trois quarts des actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence** (INSEE, 2013). Les actifs de plus de 15 ans d'Aunis Atlantique utilisent majoritairement la voiture comme mode de transport pour se rendre à leur travail. Cependant, certaines communes comme Marans, Courçon ou encore La Laigne ont une part non négligeable d'actifs se rendant à pied à leur travail. Les transports en commun sont un mode de déplacement minoritaire pour se rendre sur le lieu de travail.

Ces actifs ayant un emploi en dehors de leur commune de résidence sont appelés les « navetteurs ». A contrario, les personnes qui travaillent dans leur commune de résidence sont appelées les « stables ». Cette nomenclature fait essentiellement référence à leur mobilité professionnelle.

### DES DISTANCES PARCOURUES TOUJOURS PLUS GRANDES

Les **navetteurs ne cessent d'augmenter et de parcourir des distances de plus en plus longues**. Ceci s'explique par la volonté des personnes d'accéder à un logement plus grand et/ou à la propriété et par l'augmentation du prix du foncier des communes proches des aires urbaines. Seule la commune de Marans observe un fort de taux d'actifs « stables » avec presque un Marandais sur deux travaillant à Marans.

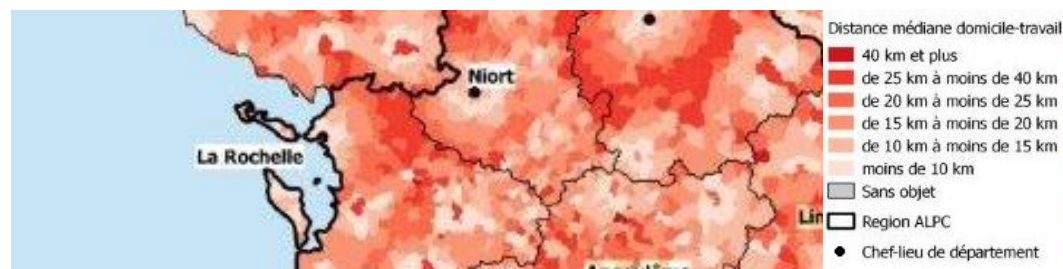
Ces migrations pendulaires vers la communauté d'agglomération de La Rochelle **engendrent des problèmes de déplacements globaux** : (congestion du réseau routier en entrée et dans l'agglomération).



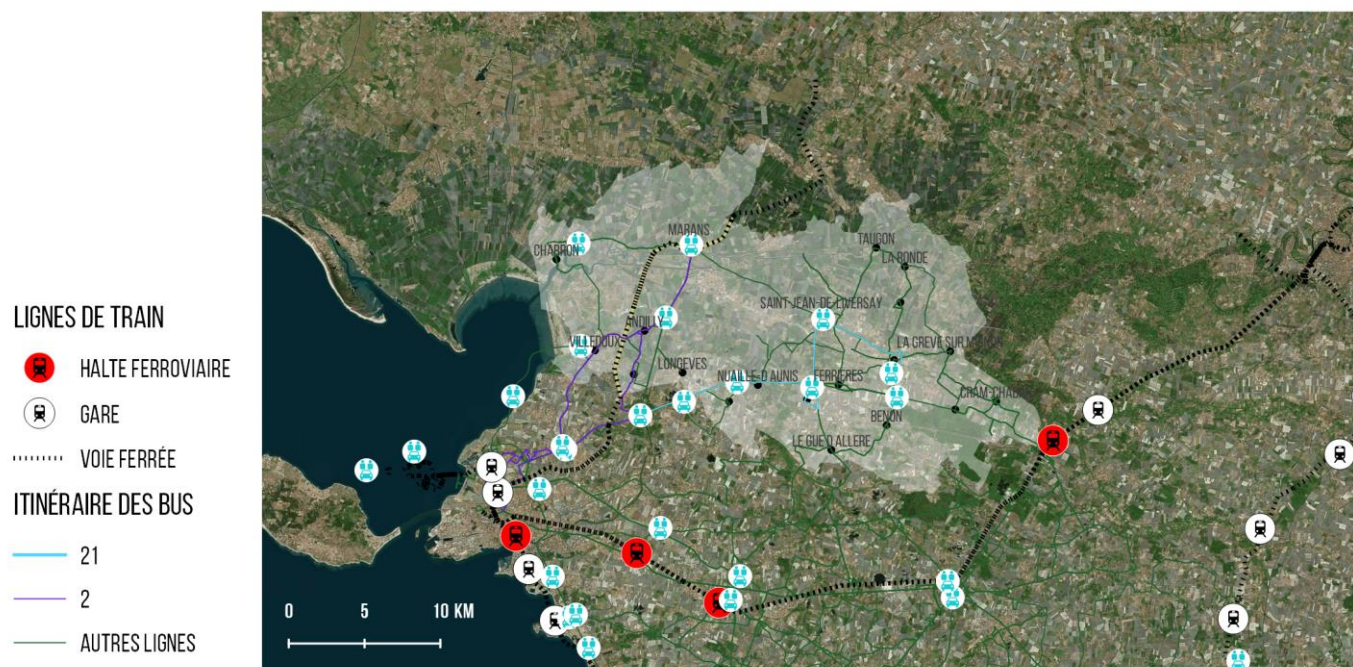
## LES AIRES DE COVOITURAGE POUR PALLIER LE MANQUE DE TRANSPORT EN COMMUN

Face au manque de transports en commun et aux coûts de la mobilité individuelle, de nombreuses **aires de covoiturage** ont pris place le long des axes structurants menant à La Rochelle.

Un projet de quatre bornes électriques est mené par le Syndicat Département d'Électrification et Équipement Rural de la Charente-Maritime. Les élus souhaitent installer d'autres bornes sur le territoire.



### UN MANQUE EN TRANSPORT EN COMMUN COMPENSÉ PAR LE COVOITURAGE



SOURCES : BINGMAP, CG17 ET OSM 2017. RÉALISATION : ATELIER URBAINDOVA, 2017



### 3. DES DÉPLACEMENTS CONTRAINTS POUR LES NON-MOTORISÉS

#### UN MANQUE DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LES HABITANTS

Il y a peu d'offres de transports en commun. Seules deux lignes scolaires permettent de rejoindre La Rochelle.

Au début du XXe siècle, tout un réseau ferroviaire existait sur le territoire permettant de connecter les bourgs. **Aujourd'hui, il ne reste**

**plus qu'une ligne ferroviaire.** Cette ligne, reliant La Rochelle à Nantes, permet aux trains de circuler sur le territoire. Néanmoins, **ils ne desservent aucune gare ni halte ferroviaire sur le territoire.**

#### DES LIAISONS DOUCES CARENCÉES

Un manque d'aménagements pour les modes de déplacement doux est constaté. Les itinéraires cyclables ne sont pas aménagés en sites propres, ce qui ne permet pas aux cyclistes de se sentir en sécurité.

#### UN BESOIN D'AMÉNAGER DES PISTES CYCLABLES PARTAGÉ PAR LES ENFANTS



AUJOURD'HUI

DEMAIN

SOURCE : ATELIER DE CONCERTATION AVEC LES ENFANTS, 2017

**Les liaisons douces sont manquantes à plusieurs échelles.** Tout d'abord à l'échelle des centres-bourgs. La mise en place de liaisons douces permettrait de réaliser les trajets du quotidien (école, commerces de proximité, etc.). À l'échelle intercommunale, voire extra-intercommunale, les connexions douces sont aussi défectueuses. Dans un espace où l'offre de transports en commun fait défaut, il serait intéressant de développer ces axes doux. Ils permettraient de connecter les bourgs les uns avec les autres et de rejoindre les équipements structurants.

Le projet Cycl' Aunis mis en place par le conseil de développement a pour volonté de relier toutes les pistes cyclables entre elles.

### LES DÉPLACEMENTS DANS LES BOURGS : DES PIÉTONS ET CYCLISTES QUI PEINENT À TROUVER LEUR PLACE

Le piéton n'a plus sa place dans les bourgs. Il est important de revaloriser l'espace public pour que chacun puisse circuler librement et en sécurité.

### UNE REPONSE « DOUCE » AUX MOBILITES DU QUOTIDIEN : LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DU TERRITOIRE AUNIS ATLANTIQUE SERA VALIDÉ 2021 OU LA STRATÉGIE CYCLABLE DU TERRITOIRE

Le territoire d'Aunis Atlantique dispose à ce jour de très peu de liaisons cyclables. Elles sont principalement d'ordre touristique avec : 2 véloroutes traversant le territoire :



« Aujourd'hui, il existe très peu de liaisons douces ou elles sont mal signalées. Il y a des difficultés pour se déplacer à l'intérieur des centres-bourgs pour les piétons, les Personnes à Mobilité Réduite et les cyclistes. »

Parole d'institutionnels

« Demain, il faudrait développer, aménager et diversifier des voies cyclables et piétonnes qui permettent un accès facilité aux équipements structurants et l'autonomie dans les déplacements quotidiens. »

Parole d'institutionnels



- La VéloFrancette, permettant de relier Niort à La Rochelle. Elle longe la Sèvre Niortaise jusqu'à Marans, pour ensuite descendre sur les communes d'Andilly et Saint-Ouen-d'Aunis.

- La Vélodyssée longe le nord de Charron pour marquer un arrêt à Marans, et finalement redescendre sur Andilly-les-Marais et Saint-Ouen-d'Aunis.

6 boucles cyclables touristiques sont référencées sur la partie Nord du territoire, (boucles de 11 à 32 km).

En dehors de ces quelques itinéraires touristiques, il existe très peu de pistes cyclables sur le territoire. Ces aménagements sont souvent mis en œuvre sur des secteurs ponctuels, sans liaisons avec les

« pôles » de proximités (centre-bourg de la commune, zone commerciale de la commune voisine, ...).

### Principaux enjeux autour du réseau et de sa cyclabilité :

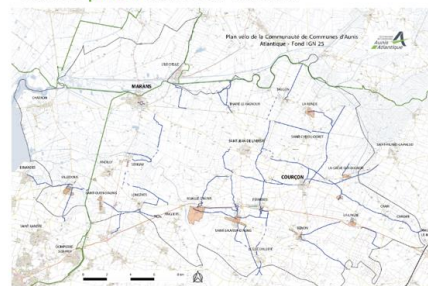
- Profiter des **2 véloroutes structurantes** du territoire (Vélodyssée et Vélo Francette) en assurant **davantage de rabattements sur ces axes**.
- Permettre un **franchissement efficace et sécurisé des grands axes routiers** (N11, D137, D9 et D10 principalement) pour limiter les effets de rupture du territoire.
- **Jalonner les itinéraires calmes existants** et leur assurer une continuité vers les lieux stratégiques par des aménagements.
- Accentuer l'**apaisement des bourgs** en généralisant la mise en place de zones de circulation apaisées, les accompagner d'aménagements de réduction de vitesse et d'une modification du plan de circulation lorsque cela est nécessaire.
- Pour les liaisons vers les pôles stratégiques et les points d'intermodalité, mettre en place des **aménagements cyclables sécurisés en site propre sur les grands axes routiers lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est possible**.

Au regard de ce principaux enseignements, le diagnostic terrain ci-dessous a donc permis de repérer le versant dit positif (itinéraires propices à la pratique et à l'aménagement cyclables) et le versant dit négatif (itinéraires identifiés comme trop dangereux pour une pratique cyclable ou nécessitant des travaux d'ampleur) :

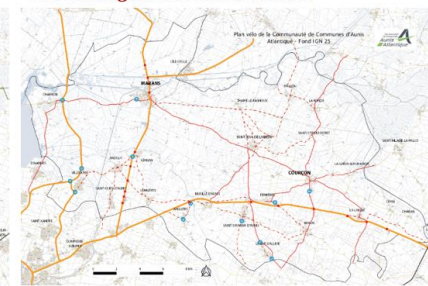
## Analyse de l'offre

### Cyclabilité du réseau existant

Versant **positif** du réseau existant



Versant **négatif** du réseau existant



#### DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE L'OFFRE CYCLABLE - CCAA - LEGENDE DES CARTES

NIVEAU DE CYCLABILITE	AMENAGEMENTS FAVORABLES A L'USAGE DU VELO	FRANCHISSEMENTS D'OBSTACLES
Voie verte existante	Voie calme avec revêtement en mauvais état	Zone 30
Piste / bande cyclable existante	Voie dangereuse	Zone de de rencontre
Projet de piste / bande cyclable	Voie à risque	Zone piétonne
Voie calme	Grand axe routier formant une rupture importante	Carrefours et franchissements dangereux
		Franchissement praticable à vélo
		Grand rond-point

Source : Concertation carte de Gulliver, février 2020 et visites de terrain

CC Aunis Atlantique – Plan vélo intercommunal – Diagnostic

Le travail d'identification réalisé repose sur la concertation avec les habitants, les entretiens avec les maires et partenaires du territoire, ainsi que sur le repérage de terrain par l'équipe. Le code couleur (cartes page précédente) permet de visualiser le niveau de cyclabilité de chaque tronçon :

- **Orange** : Les grands axes routiers interdits au vélo (N11) ou avec un trafic routier trop important et une largeur limitée pour être envisagés en toute sécurité (D137, D9, D10), à moins d'aménagements en sites propres protégés du trafic motorisé.

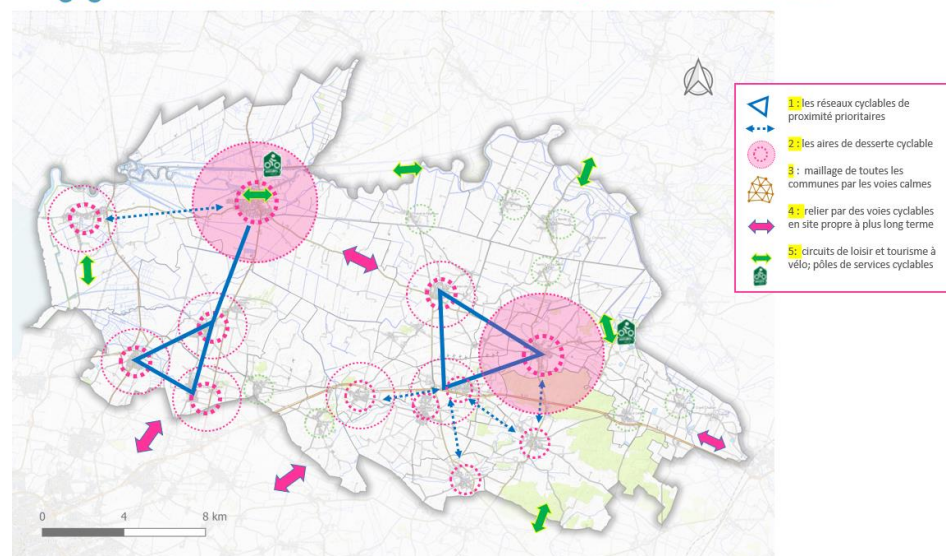


- **Rouge** : Les sections de routes jugées dangereuses à aménager ou à proscrire, dont le trafic et la vitesse automobile sont moins importants que les axes indiqués en orange mais suffisants pour présenter un danger. Les tronçons en pointillés représentent les voies à risque, envisageables à vélo mais occasionnellement sujettes à des situations dangereuses.
- **Vert** : Les itinéraires voies vertes et véloroutes existants qui peuvent servir au réseau utilitaire (Vélodyssée et Vélo Francette).
- **Cyan** : Les pistes cyclables existantes, très peu nombreuses sur le territoire. Il existe également quelques bandes cyclables, mais elles sont souvent mal entretenues ou mal positionnées, et moins sûres qu'une piste.
- **Bleu** : Repérage des routes à faible trafic pouvant servir d'itinéraire jalonné pour éviter les départementales trop passantes et difficilement aménageables. Les tronçons avec un revêtement en mauvais état sont indiqués en pointillés.

La carte recense également les zones de circulation apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne), favorables à l'usage du vélo, ainsi que les franchissements d'obstacles majeurs (grands ronds-points, franchissements et carrefours avec les axes majeurs).

Le schéma directeur cyclable de territoire d'Aunis Atlantique s'inscrit dans plusieurs démarches de planification et de projets. Il doit être articulé avec les démarches déjà engagées qui forment une stratégie d'ensemble pour assurer un développement harmonieux du territoire tout en étant à la hauteur des enjeux de la transition écologique.

 Schéma directeur cyclable : les orientations stratégiques à horizon 2025-2030



### 1/ Le schéma directeur cyclable s'inscrit dans les axes stratégiques du PCAET, en cohérence avec les démarches TEPOS et TEPCV

Le programme d'actions du PCAET pour la période 2020/2026 est en cours d'élaboration. L'axe 4 de sa stratégie « Un territoire qui encourage les mobilités économes et alternatives pour améliorer la qualité de l'air » contient notamment 2 ambitions autour du vélo : offrir des alternatives multimodales à la voiture qui permettent un

maillage fin du territoire et développer les liaisons douces intra et intercommunales.

L'objectif fixé est de réduire les consommations énergétiques du transport de 30% d'ici 2030 et de 67% d'ici 2050 par rapport à 2015. Le développement du vélo utilitaire contribuera fortement à l'atteinte de cet objectif.

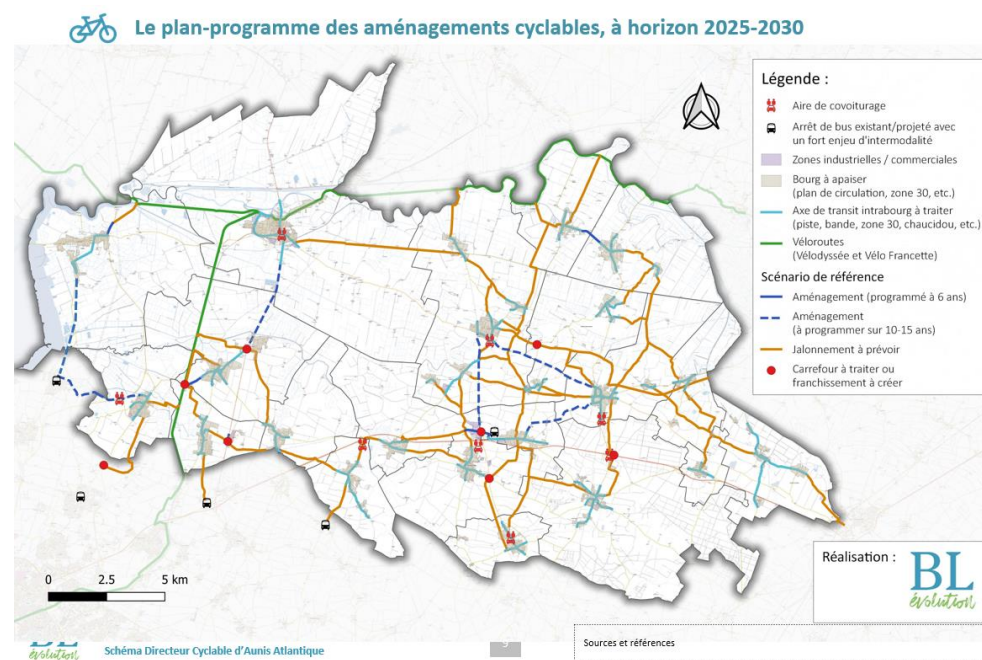
## 2/ Le schéma cyclable et les outils de planification urbaine : PLUi

En juillet 2018, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi a été validé par les élus communautaires. Dans son orientation n°3, il prévoit notamment la promotion des déplacements propres et l'organisation de la mobilité communautaire, la création d'espaces de transport multimodaux, l'offre d'un maillage de cheminements doux... En mars 2019, Aunis Atlantique s'est donc doté des compétences nécessaires à la mise en place de son programme d'action sur la mobilité (TEPOS et PADD).

3/ Plusieurs projets d'urbanisme et de développement sont également à prendre en compte dans la démarche du Schéma directeur cyclable. Le plus important étant sans doute l'extension de la zone de l'Aunis comprenant l'extension de la zone d'activités avec aménagement d'un espace de stationnement multimodal (aire de covoiturage, arrêt de bus, bornes de chargement de véhicules électriques...), et la création d'une nouvelle zone pour l'accueil d'activités tertiaires avec la construction d'un Pôle de services publics regroupant notamment le siège de la Communauté de Communes, le Trésor Public, l'Office de Tourisme...

4/ Enfin, le schéma directeur cyclable doit aussi être pensé en relation avec les territoires voisins, pour assurer les meilleures continuités futures en termes de mobilités pour les habitants, visiteurs, cyclotouristes qui ne connaissent pas les frontières

administratives. Les grands itinéraires cyclotouristiques de la Véloodyssée et de la Vélofrancette, mais aussi des continuités cyclables à créer avec les Communautés voisines (CA du Niortais et de Le Rochelle essentiellement) sont des enjeux inter-territoriaux majeurs pour la transition écologique à long terme.



## 4. DES DÉPLACEMENTS IMPORTANTS, DONC DES STATIONNEMENTS EN NOMBRE.

### Le stationnement public

Abstraction faite des stationnements sauvages sur la voie publique, le stationnement est organisé de différentes façons sur le territoire :

#### LE PARKING PUBLIC, PLACE ERNEST COGNACQ, MARANS



#### LE STATIONNEMENT LONGITUDINAL LE LONG DES VOIES (GRANDE RUE, COURÇON)



En fonction du caractère dominant des noyaux bâtis de chaque commune, un de ces deux types de stationnement sera plus représenté. A Marans et Courçon, il existe de grands parkings publics qui d'ailleurs sont bien souvent, d'anciennes places publiques transformées en parc de stationnement.

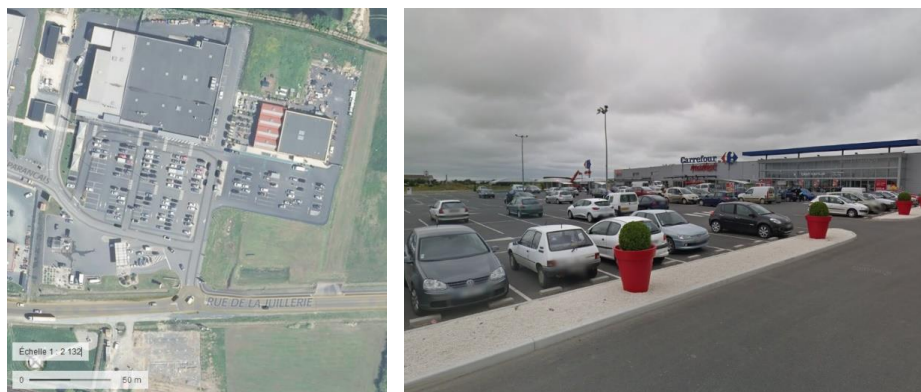
Sur les autres communes, plus rurales, le stationnement longitudinal est plus fréquent car les places publiques sont parfois inexistantes, parfois trop petites.



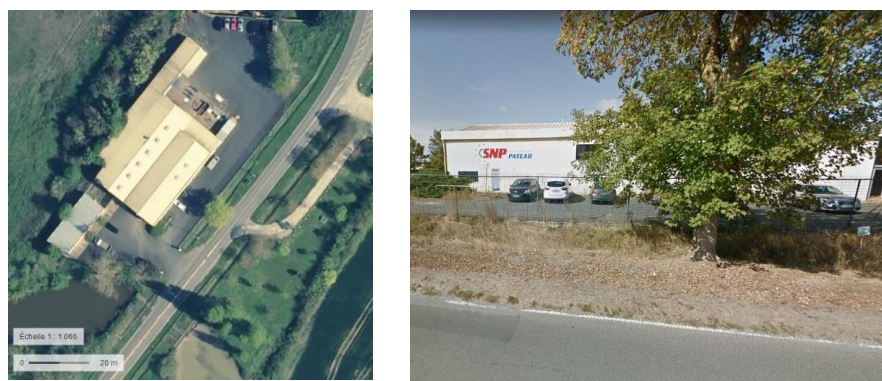
### Le stationnement privé

Il existe également sur le domaine privé un certain nombre de stationnement. Hormis, le garage privé ou la place de stationnement sur la parcelle de chaque habitation qui sont réservées à un usage strictement privé, d'autres stationnements ont une vocation collective.

#### LE PARKING DE SUPERMARCHÉ (CARREFOUR MARKET, FERRIÈRES)



#### LE PARKING D'ENTREPRISES À DESTINATION DES EMPLOYÉS (ENTREPRISE SNP À VILLEDoux)



Indépendamment du PLUi-h, se pose souvent la question de la concurrence dans l'espace public entre le stationnement et des espaces de convivialité. Certaines places publiques sont réservées aux stationnements alors qu'elles pourraient offrir des espaces de vie agréables aux habitants.

De plus, le stationnement est une thématique importante de la partie réglementaire du PLUi-h. Globalement, plus les densités seront élevées, plus il sera intéressant de prévoir du parking public ou des poches de stationnement privées mais collectives. Plus la densité est basse, plus le stationnement peut être prévu au sein des parcelles privées. La mutualisation pourra également être prévue.

En ce qui concerne les véhicules électriques, des bornes de rechargement seront installées sur le futur site d'hébergement de la Communauté de Communes. Elles seront accompagnées de stationnements spécifiques.

Les vélos sont pour la plupart stationnés sur les espaces privés. Il existe devant les services publics et les grands commerces des stationnements permettant aux usagers d'attacher leur vélo.

**Au total, le territoire compte plusieurs milliers de places de parkings. Il n'y a pas de problème majeur sur cette question hormis, des engorgements de stationnement lors de certaines manifestations de grande envergure.**

COMMUNES	STATIONNEMENT						
	EVALUATION DU NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT PUBLIC VOITURE SUR LA COMMUNE	EVALUATION DU NOMBRE TOTAL DE PARC DE STATIONNEMENT POUR LES VELOS SUR LA COMMUNE	EVALUATION DU NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR VOITURES ELECTRIQUES (avec bornes) SUR LA COMMUNE	EVALUATION DU NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR LES CAMPINGS-CARS SUR LA COMMUNE	PRESENCE D'UNE AIRE DE COVOITURAGE SUR VOTRE COMMUNE (OUI / NON)	SI OUI, EST-CE UNE AIRE MATERIALISEE OFFICIELLEMENT OU LIEE A DES HABITUDES OU USAGES DES HABITANTS ?	EVALUATION DU NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT PUBLIC POSSIBLES SUR CETTE AIRE DE COVOITURAGE
Andilly Les Marais	400	10	0	0	Non		
Angliers	191	parc à vélo 4	0	0	oui	oui	10
Benon	60	15	0	0	oui	oui matérialisée	12
Charron	220	27	0	1 aire de camping cars pour 2	non		
Courçon d'Aunis	60 places	5	0	1 aire de camping cars pour 6	oui	oui, aire enherbée 15 places	15
Cram-Chaban	PLACE DE LA MAIRIE = 10 +1 handicapée ECOLE= 12+1	1 rail pour 6 velos	néant - pas de borne électrique	néant	non		
Ferrières	40 plus trottoir supe	8 à l'école	1 borne électrique pour 2 places	0	Non		
La Grève sur Mignon	140	8	0	0	Non		
La Laigne	126	2	0	1 borne de vidange	1	Aire liée à des habitudes d'usagers : situé sur le parking poids-lourds	4
La Ronde	129			1 borne de vidange 20	non		
Le Gué d'Alléré	110	2	0	0	oui	matérialisée	16
Longèves	213	3	0	0	non		
Marans	1435	75	1 borne électrique pour 2 places	1 aire (10 12 places)	oui	matérialisée	15
Nuillé d'Aunis	305	0	0	2 +10 sans vidange	non	néant	néant
Saint-Ouen d'Aunis	222	16	0	0	Non		
Saint-Jean de Liversay	450	13	0	5	oui	matérialisée officiellement	15
Saint Cyr du Doret	20	0	0	0	Non		
Saint-Sauveur d'Aunis	397	25	0	0	oui	matérialisée officiellement	20
Taugon	40	10	0	0	non		
Villedoux	70	0	0	0	oui	matérialisée	10



## Mobilités Électriques



### Bornes de recharge voitures électriques

Dont deux bornes accessibles au grand public à Marans, place Saint-Christophe et à Saint-Sauveur-d'Aunis dans la zone commerciale (parking du magasin de produits fermiers).

### Bornes de location de vélos à assistance électrique

Place du port - 17230 MARANS

### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Des axes routiers structurants qui connectent le territoire aux territoires voisins.
- Des déplacements essentiellement routiers
- Des mobilités tournées vers La Rochelle essentiellement mais aussi vers Niort
- Des habitants navetteurs
- Un trafic routier très important : premier générateur de GES sur le territoire
- Une quasi absence de transport en commun partiellement compensée par la mise en place d'aires de covoiturage



## B. UNE CONSTRUCTION ÉCONOMIQUE DÉPENDANTE DES TERRITOIRES VOISINS

### 1. UNE OFFRE D'EMPLOI FAIBLE

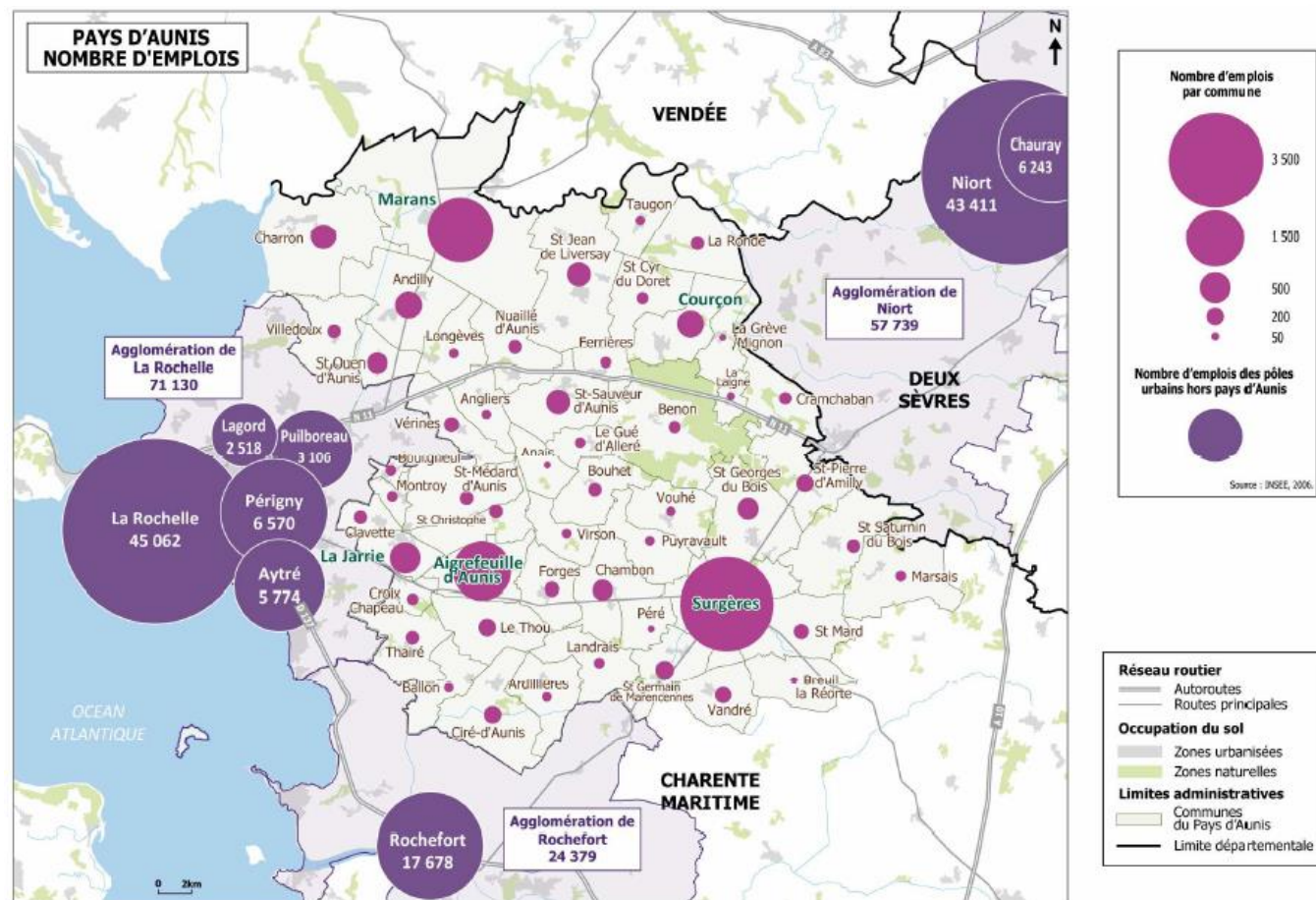
#### UN PETIT BASSIN D'EMPLOIS

Aunis Atlantique rassemble en 2013 environ 5 400 emplois (salariés et non-salariés).

L'indicateur de concentration d'emplois renseigne sur l'attractivité économique du territoire. Par exemple, si le nombre d'emplois sur un territoire est inférieur au nombre de résidents y ayant un emploi, ce territoire est qualifié de résidentiel. C'est le cas d'Aunis Atlantique qui a un indicateur de 44,5. À titre de comparaison, les indicateurs de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et d'Aunis Sud sont respectivement de 119,2 et de 65,7.

Cette disparité engendre une dichotomie entre une façade littorale rochelaise dynamique et un arrière-pays plus passive.

#### DES EMPLOIS CONCENTRÉS À MARANS



SOURCE ÉTUDE DÉPLACEMENT, 2010

## UNE CONCENTRATION DE L'EMPLOI FAIBLE

L'indice de concentration de l'emploi est le rapport entre les habitants actifs d'une commune et les emplois qu'une commune détient. **Cet indice permet de rendre compte du potentiel d'emploi d'une commune et de sa dynamique économique.** En dessous de 50, l'indice est considéré comme étant faible, le territoire est qualifié de résidentiel.

**De manière générale à Aunis Atlantique, l'indice de concentration de l'emploi est faible (44).** Seules trois communes ont des indices supérieurs à 50 et deux gravitent aux alentours de 50.

### DES EMPLOIS CONCENTRÉS À MARANS

Les emplois sont concentrés à **Marans**. **La commune rassemble les deux tiers des emplois d'Aunis Atlantique.**

Les communes de Courçon, Charron, Saint-Sauveur d'Aunis, Andilly et Saint-Jean de Liversay, réunissent quant à eux entre 7 et 9 % des emplois.

### LES SERVICES DE PROXIMITÉ COMME ACTIVITÉ PRÉDOMINANTE

Plus du tiers des emplois concernent l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale. Les emplois liés au commerce, transport et service divers sont aussi très présents (30 %). L'agriculture, la sylviculture et la pêche représentent 9 % des emplois, ce

DÉTAIL DES EMPLOIS, DE L'INDICE DE CONCENTRATION D'EMPLOIS DANS CHAQUE COMMUNE D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2013

COMMUNES	NOMBRE EMPLOI (PRINC.)	NOMBRE ACTIFS OCCUPÉS	INDICE DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI	POIDS DE L'OFFRE AU SEIN DE LA CDC
MARANS	1725	1716	101	32
COURÇON	432	725	60	8
SAINT-SAUVEUR-D'AUNIS	407	729	56	8
SAINT-CYR-DU-DORET	121	247	49	2
CHARRON	386	811	48	7
GRAMCHABAN	102	252	40	2
ANDILLY	371	981	38	7
SAINT-JEAN-DE-LIVERSAY	424	1156	37	8
FERRIÈRES	139	385	36	3
SAINT-OUEN-D'AUNIS	224	698	32	4
LA GRÈVE-SUR-MIGNON	62	214	29	1
LE GUÉ-D'ALLERÉ	100	350	29	2
LA RONDE	127	433	29	2
BENON	183	674	27	3
LA LAIGNE	52	200	26	1

qui est un pourcentage élevé par rapport à la moyenne nationale (3 %).

### PRÉSENCE IMPORTANTE DES PROFESSIONS D'ARTISANS, COMMERÇANTS, CHEFS D'ENTREPRISE ET DES AGRICULTEURS EXPLOITANTS.

Les emplois proposés sur le territoire d'Aunis Atlantique concernent principalement des employés. Les emplois de cadres et professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires sont peu représentés en comparaison des chiffres nationaux.

En revanche, les emplois d'artisans, commerçants et chefs d'entreprises ainsi que d'agriculteurs exploitants sont importants.

**Il y a très peu d'emplois métropolitains supérieurs.** Si les catégories sociales les plus aisées sont les cadres supérieurs et professions libérales, les employés et ouvriers ont des niveaux de vie mensuels moindres.

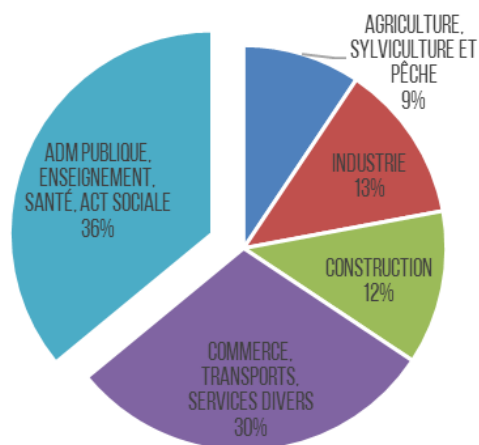
### LE POIDS FINANCIER DES NAVETTEURS

Le fait que les personnes ne travaillent pas sur leur commune de résidence interroge **la mobilité** et ses conséquences. La majorité des personnes utilisent **la voiture** pour se rendre sur son lieu de travail engendrant alors des problèmes environnementaux, mais aussi sociaux. Pour un ménage cela implique d'avoir deux véhicules à entretenir et à approvisionner en essence. **Ce coût de la mobilité individuelle** peut-être très important pour un ménage.

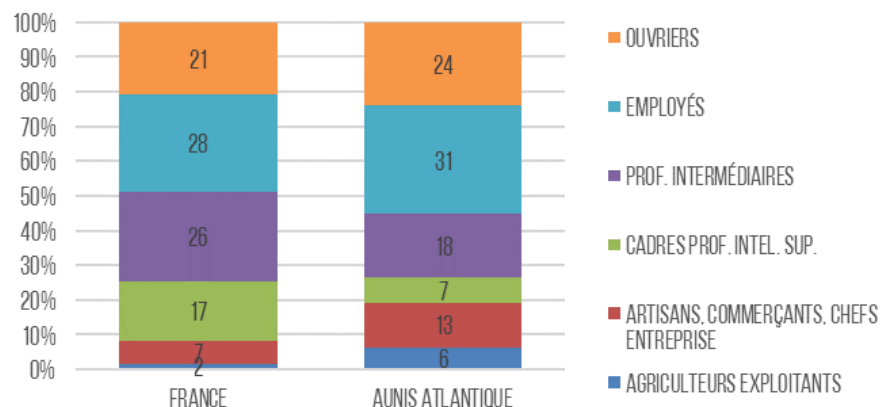
Plus la distance parcourue est grande, plus le coût financier est élevé. Ceci entraîne **une inégalité spatiale à Aunis Atlantique**. **L'éloignement est d'autant plus subi pour les communes à l'est du territoire** dont la distance médiane peut atteindre 40 km. Ce phénomène reflète tout le paradoxe de la périurbanisation. Les ménages viennent s'installer sur des territoires de plus en plus éloignés de leur lieu de travail, le prix du foncier y étant plus intéressant. Seulement, le coût de transport individuel est tellement élevé que les ménages se retrouvent en difficulté financière.

Ce phénomène **peut conduire une partie de la population dans un processus de paupérisation ou l'incite à déménager**.

RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR DOMAINE D'ACTIVITÉ



RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR PCS





## DES TERRITOIRES SUBIS ?

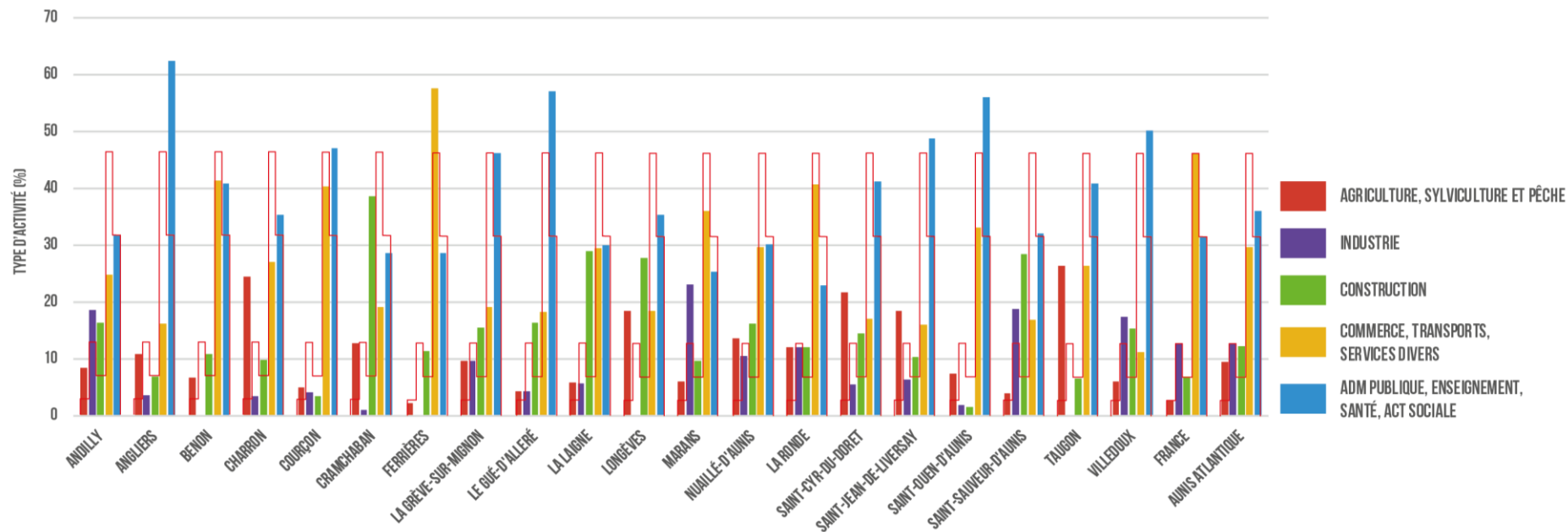
Le prix du foncier (très élevé) sur le territoire de la CDA de la Rochelle permet peu aux actifs d'y acquérir un terrain ou un logement. De ce fait, ils s'éloignent vers des territoires plus abordables : les communes d'Aunis Atlantique. **Ce choix forcé implique que les territoires soient vécus comme « subis ».**

Les personnes sont propriétaires par défaut et au gré d'opportunités foncières. Ceci implique qu'il n'y ait pas une réelle envie d'y habiter. Ce désintérêt peut, soit créer une non-appropriation territoriale, soit être désamorcé en invitant les nouveaux habitants à découvrir.

« Il faut que nos territoires subis deviennent des territoires choisis. »  
Parole d'élus



RÉPARTITION DES EMPLOIS SELON LES DOMAINES D'ACTIVITÉS



SOURCE : INSEE 2013, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

## 2. UN APPAREIL COMMERCIAL TOURNÉ VERS LA PROXIMITÉ

### UNE OFFRE TOURNÉE VERS LA PROXIMITÉ

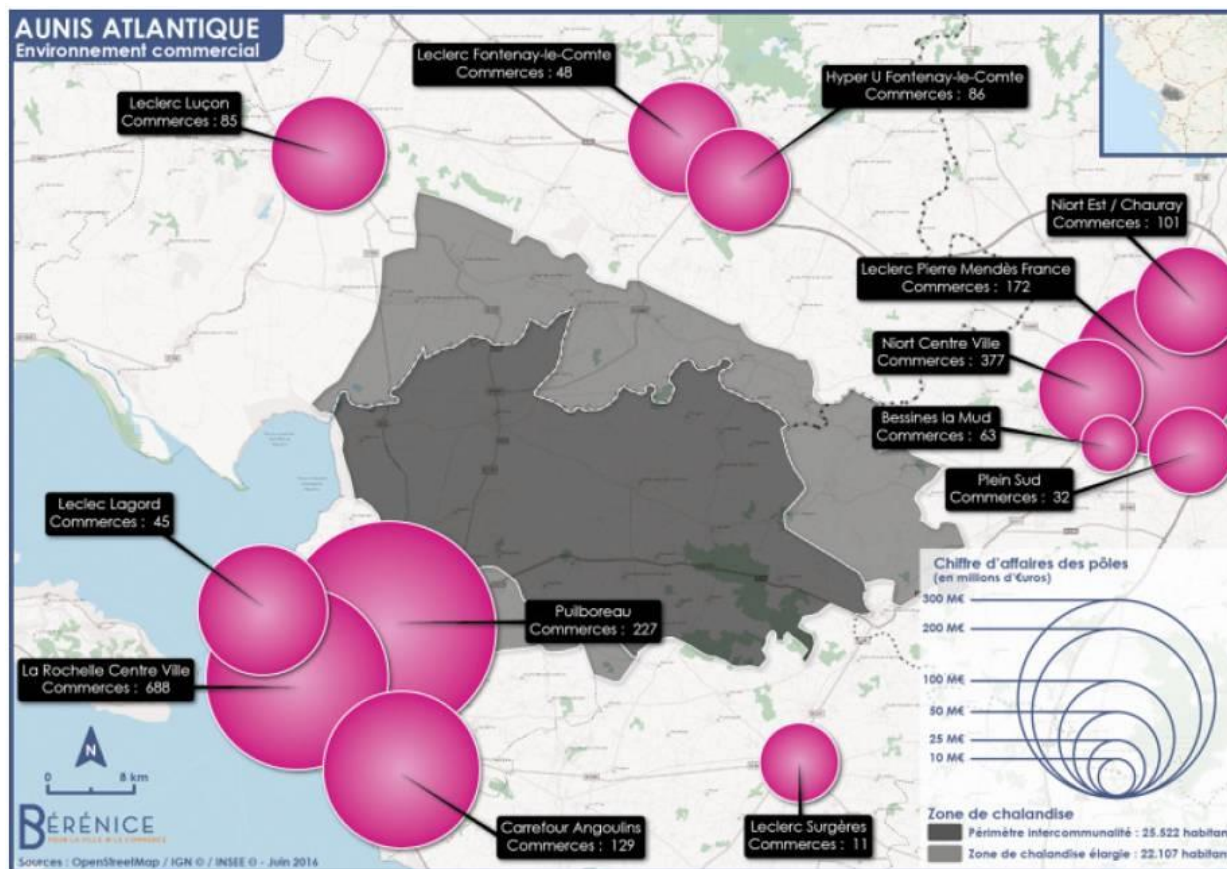
À Aunis Atlantique, l'offre commerciale actuelle est tournée vers une gamme de proximité (cf. illustration de la page suivante). Seule la commune de Marans dispose d'une offre intermédiaire diversifiée. De même, la commune de Ferrières a une gamme intermédiaire diversifiée. Cette gamme est en essor avec la zone commerciale de l'Aunis. Cette zone, située à proximité d'une bretelle de la RN 11, permet d'attirer aisément les flux.

### UNE OFFRE VOISINE FORTE ET ATTRACTIVE

La communauté de communes Aunis Atlantique se situe entre la CDA de La Rochelle et la CDA de Niort. Il s'agit de territoires attractifs et rayonnants économiquement. Par exemple, la zone de Puilboreau draine beaucoup de flux et propose des commerces variés et nombreux. La diversité et la multiplicité commerciale des territoires voisins créent de réels pôles

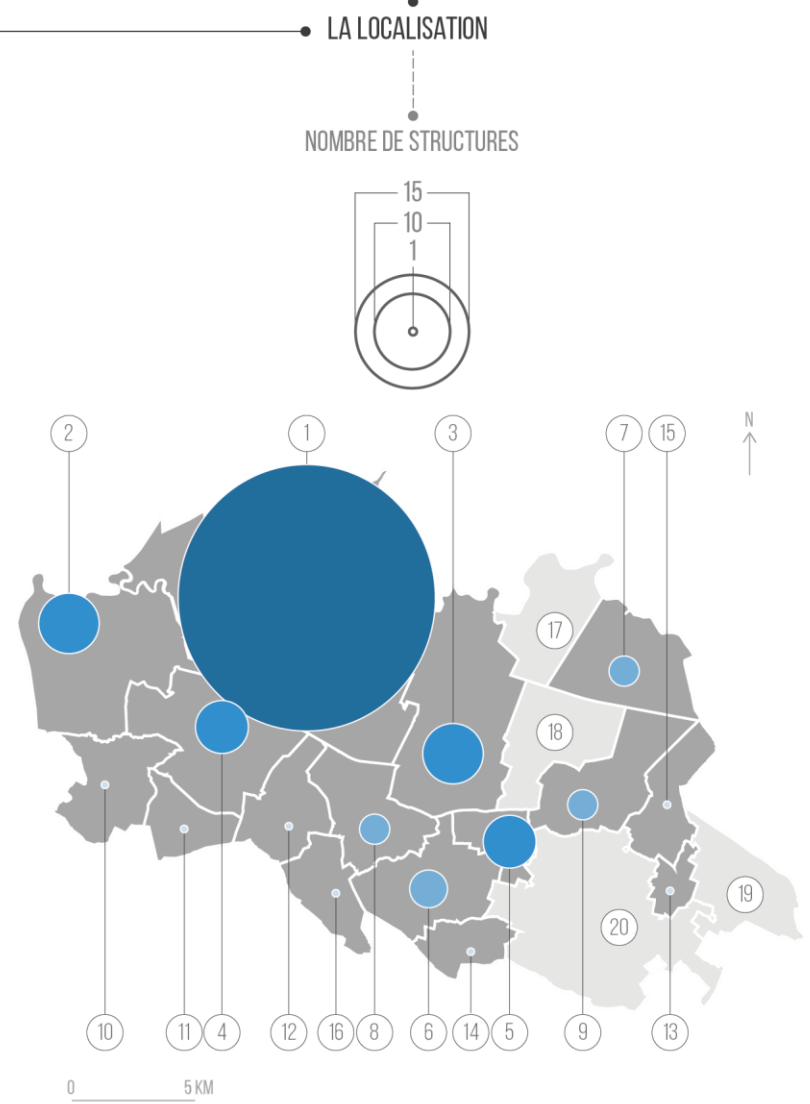
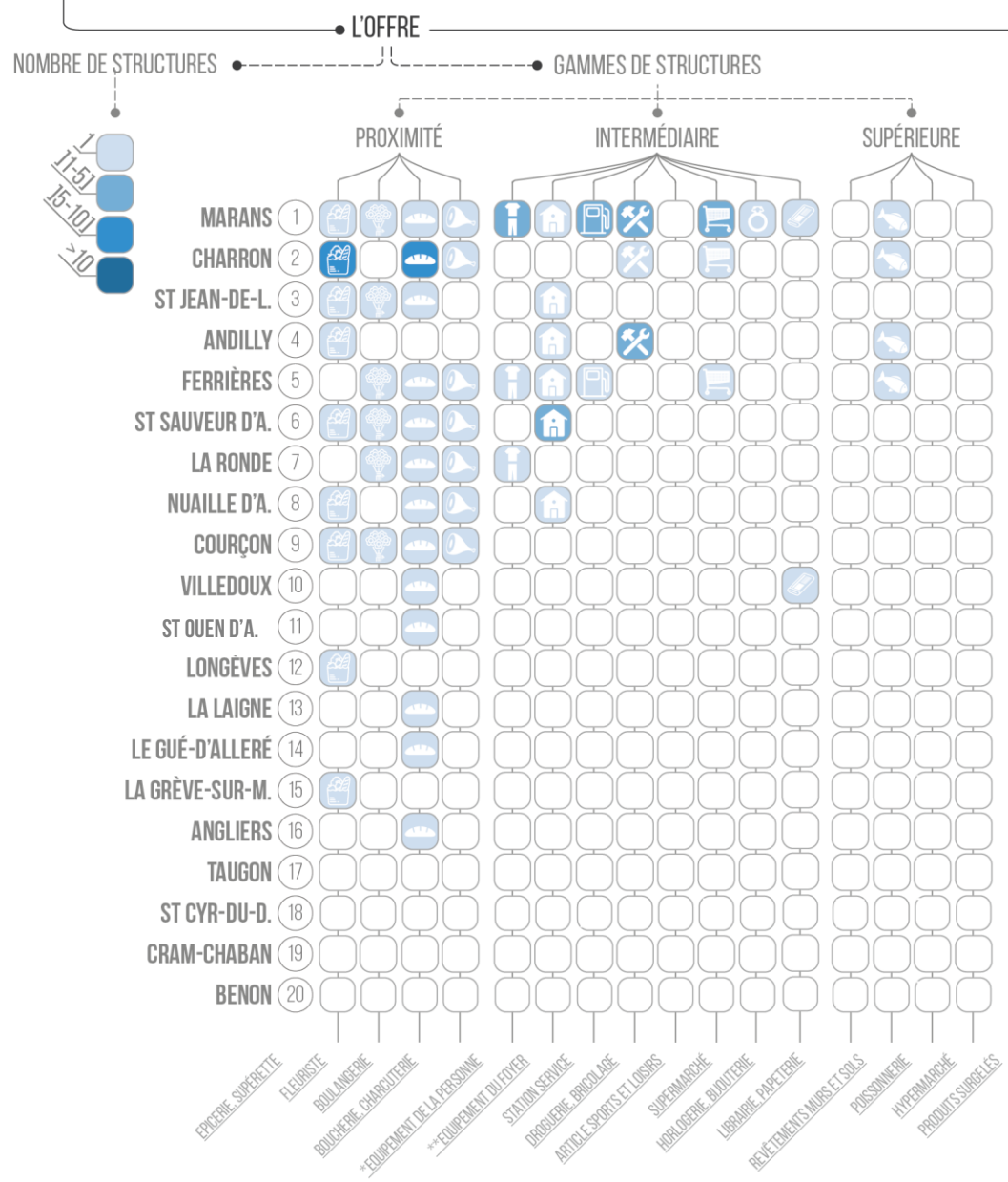
commerciaux avec lesquels Aunis Atlantique est en concurrence. Relativement à cette forte attractivité, il est difficile de construire une dynamique commerciale.

L'OFFRE COMMERCIALE DES TERRITOIRES LIMITROPHES ET D'AUNIS ATLANTIQUE



SOURCE : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

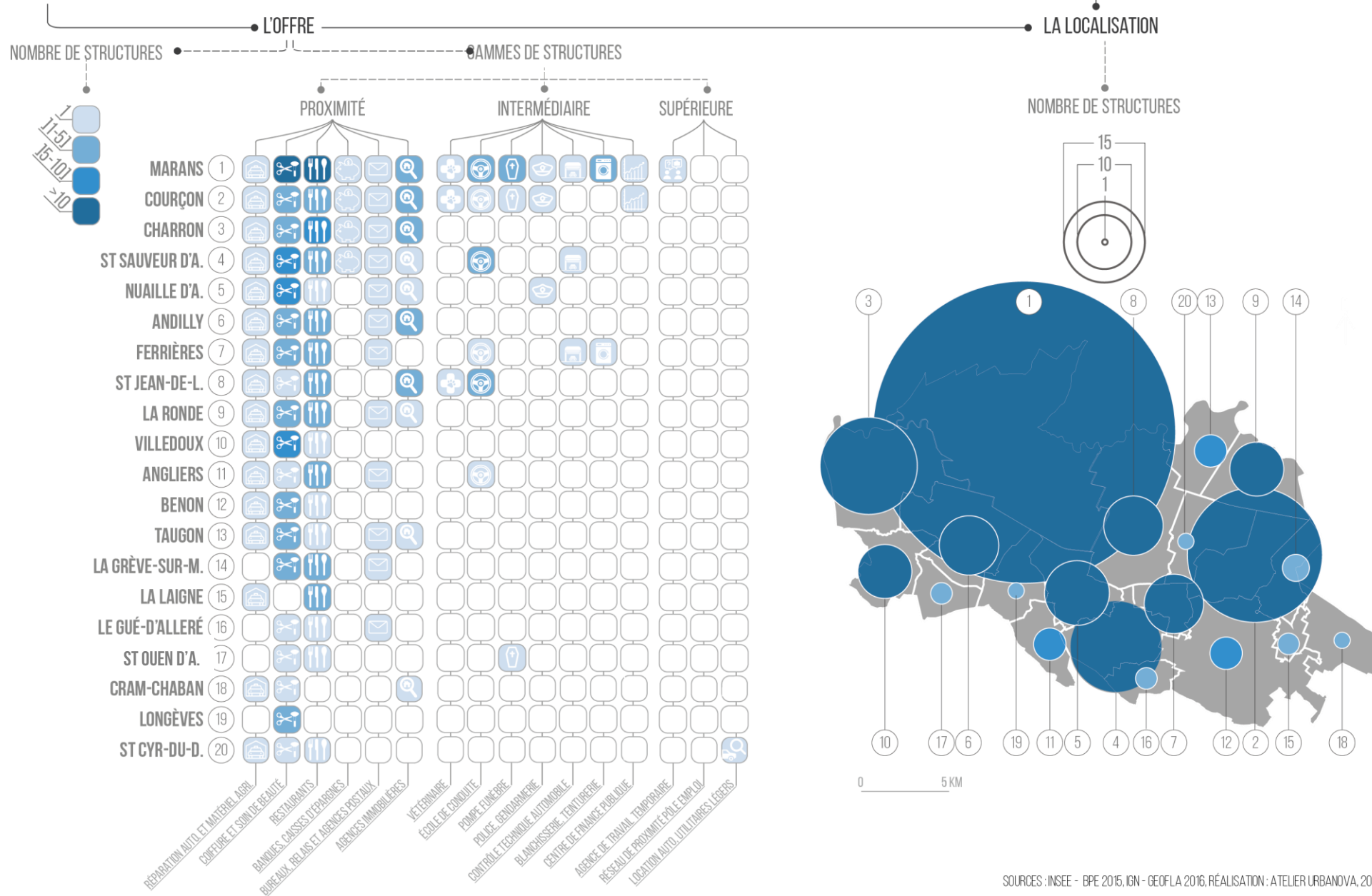
L'OFFRE COMMERCIALE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE



\* COMPREND LES MAGASINS DE VÊTEMENTS, DE CHAUSSURES, D'OPTIQUE ET LES PARFUMERIES  
 \*\* COMPREND LES MAGASINS DE MEUBLES, D'ÉQUIPEMENTS DU FOYER, D'ÉLECTROMÉNAGER ET DE MATÉRIEL AUDIO-VIDÉO  
 SOURCES : INSEE - BPE 2015, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



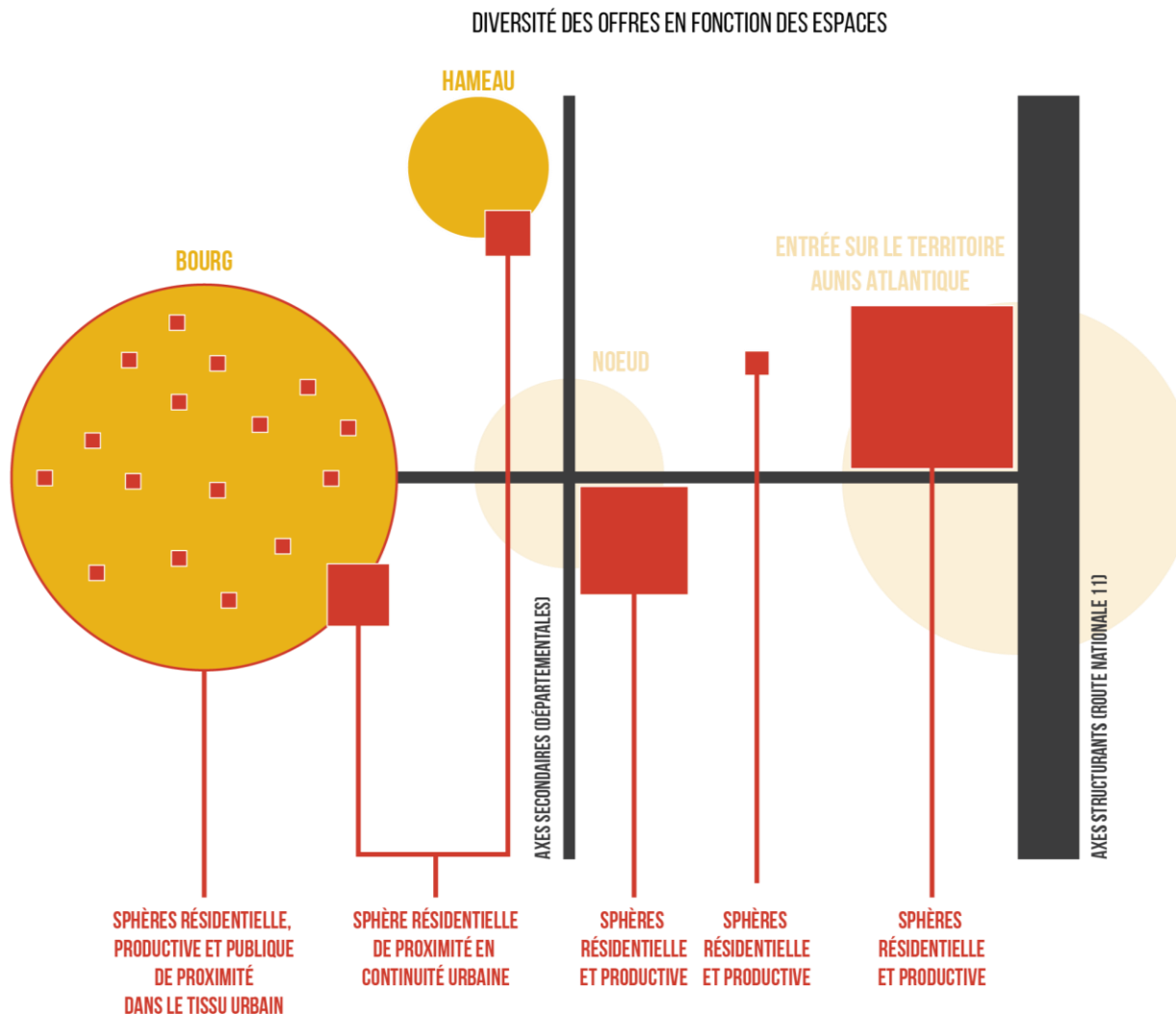
L'OFFRE DE SERVICES AUX PERSONNES DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE (HORS ARTISANAT ET MÉTIERS DU BÂTIMENT)



SOURCES : INSEE - BPE 2015, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

L'ORGANISATION DE L'OFFRE DE SERVICES ET DE COMMERCES À AUNIS ATLANTIQUE: UNE OFFRE DIVERSE.

L'organisation spatiale de l'offre en Aunis Atlantique propose **différentes formes de commerces et services**. Sont présents des commerces et services en centre-bourg en rez-de-chaussée ou à l'entrée de bourgs sous forme de *retail-park*, de parc d'activités commerciales. En périphérie de bourg, se trouvent des centres commerciaux et enfin, en proximité des grands axes des zones commerciales.



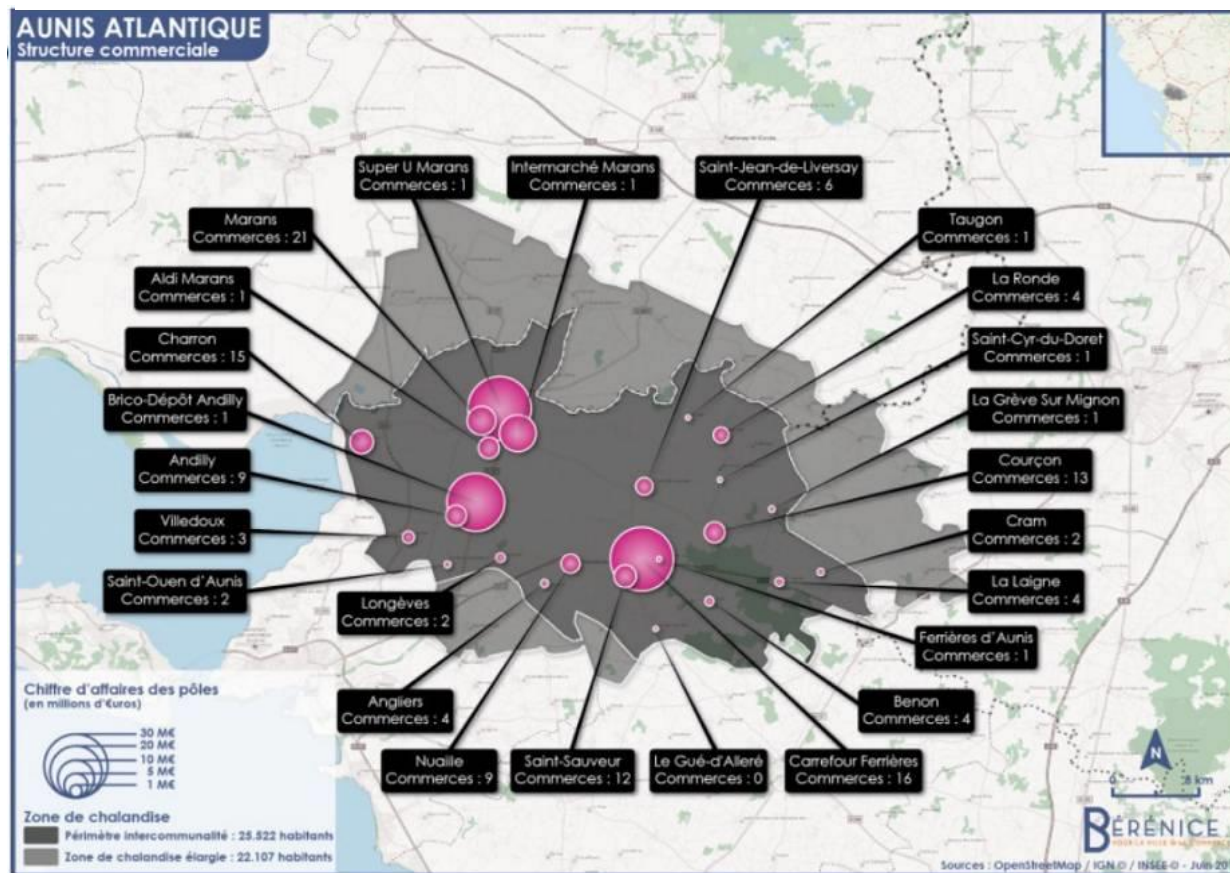
SOURCE : SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL, 2010 RÉALISATION : AUNIS ATLANTIQUE, 2017

## UN RAYONNEMENT COMMERCIAL PLUS DÉVELOPPÉ SUR LES TERRITOIRES NORD

La zone de chalandise de la communauté de communes a un **rayonnement commercial plus élargi sur la partie nord, tourné vers le territoire vendéen**. La zone de chalandise se définit par la zone de provenance de la majorité de la clientèle d'un point de vente.

Le projet commercial ne doit pas s'arrêter à une échelle intercommunale ni même une échelle départementale, mais bien **une échelle interdépartementale pour prendre en compte les besoins et les concurrences des différents territoires**.

## UNE ZONE DE CHALANDISE PLUS RAYONNANTE AU NORD



SOURCE : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

## UNE VOLONTE POLITIQUE D'ACTUALISER LA STRATEGIE COMMERCIALE POUR LE MANDAT 2020-2026



Le service développement économique a mené en 2016, dans le cadre de la construction de son schéma de développement économique, une étude de diagnostic portant notamment sur : la structure commerciale du territoire, le paysage commercial du territoire, les zones de chalandise, l'analyse des marchés.

Dans ce cadre, un certain nombre de chiffres clés et d'indicateurs ont pu être définis (nombre d'unités commerciales, répartition commerces de centre bourg / de périphérie, chiffre d'affaires total et répartition géographique).

Ainsi, il ressort dès 2016 que la structuration commerciale du territoire d'Aunis atlantique est marquée par la prédominance de deux axes forts que sont la D137 et la N11 autour desquels sont structurés les pôles marchands majeurs (Marans, Andilly, Ferrières) tout en proposant une offre marchande en centre bourg qui a été qualifiée selon plusieurs critères allant de « à faible rayonnement » à « moderne et compacte ».

Concernant la zone de chalandise, l'analyse portée met en exergue un bassin de consommation caractérisé par le desserrement de la métropole rochelaises avec une très forte croissance démographique et une croissance notable des revenus moyens.

Notons enfin la forte évasion commerciale du territoire évaluée à 77 M€. Ainsi, à titre d'exemple, le marché de l'équipement de la personne n'est couvert qu'à hauteur de 6% et si la couverture du marché de la culture / loisirs est identifiée comme suffisante en volume, elle n'est pour autant pas de qualité suffisante.

Ces données et analyses, consultables sur demande, ont orienté les choix de la collectivité en matière de planification des espaces économiques et en particulier commerciaux.

Néanmoins, compte-tenu d'une part des évolutions rapides des dynamiques du territoire et d'autre part de la crise économique liée à la crise sanitaire, ces données sont aujourd'hui à actualiser.

Dans le cadre du projet de territoire actuellement en cours de construction au sein de la CdC AA pour le mandat 2020-2026, le service développement économique a pour objectif sur cette première partie de mandat de réaliser une actualisation du schéma de développement économique particulièrement sur sa partie commerciale. Un focus sur les équilibres commerciaux en centres bourgs et en périphérie a d'ores et déjà été identifié comme enjeu majeur pour le territoire.

Ainsi, les indicateurs précités actualisés et agrémentés d'indicateurs plus fins sur le taux de vacance des cellules commerciales, la situation économique actuelle des commerces et l'emploi généré par ces activités permettront d'ajuster la stratégie commerciale du territoire.

### 3. DES ACTIVITÉS ENTRE TERRE ET MER

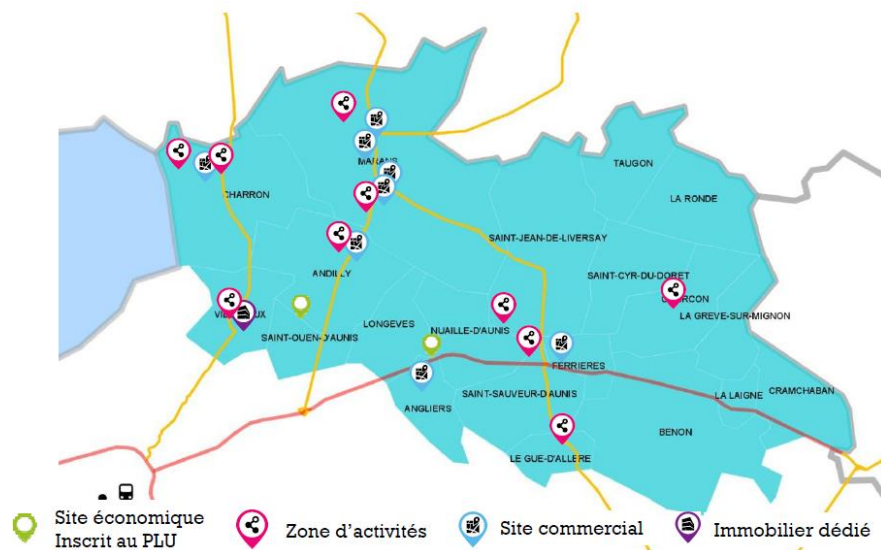
#### DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES ET ÉTABLISSEMENTS

Un quart des entreprises sont tournées vers le secteur commercial, du transport, de l'hébergement et de la restauration. De même, les créations concernent presque un tiers des entreprises créées en 2015 dans ce domaine.

#### DES ZONES D'ACTIVITÉS ET DES SITES COMMERCIAUX MANQUANT DE STRUCTURATION

Les zones d'activités sont concentrées sur les parties ouest et sud du

LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITÉS ET DES SITES COMMERCIAUX



SOURCE : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

territoire. Elles longent de grandes voies de communication et principalement les routes départementales créant des axes nord-sud. **Ce maillage ne montre pas une structuration claire.** Si Marans polarise les emplois, notamment grâce à ses industries, **la commune ne constitue pas une centralité fédératrice.**

NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS ET D'ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN AUNIS ATLANTIQUE

	Entreprises		Établissements	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	1 407	100,0	1 577	100,0
Industrie	128	9,1	177	11,2
Construction	322	22,9	329	20,9
Commerce, transport, hébergement et restauration	348	24,7	406	25,7
Services aux entreprises	295	21,0	326	20,7
Services aux particuliers	314	22,3	339	21,5

CRÉATION D'ÉTABLISSEMENTS ET D'ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN AUNIS ATLANTIQUE

	Entreprises		Établissements	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	195	100,0	235	100,0
Industrie	10	5,1	28	11,9
Construction	33	16,9	36	15,3
Commerce, transport, hébergement et restauration	60	30,8	68	28,9
Services aux entreprises	43	22,1	45	19,1
Services aux particuliers	49	25,1	58	24,7

SOURCE : INSEE, REE, 2015

La localisation des zones d'activités est aussi **déterminée par la connexion aux réseaux**. L'est du territoire Aunis Atlantique est moins bien desservi et équipé (cf. carte « Couverture du réseau 4G »). Ce sous-équipement n'incite pas les entreprises à s'implanter.

## UN SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL

Dans le respect des orientations du document d'aménagement commercial de 2011, la Communauté de Communes s'est investie dans l'élaboration d'un schéma de développement économique et commercial qui a été approuvé début 2017 par le Conseil Communautaire.

Ce schéma arrête la stratégie économique et commerciale à court et moyen terme sur le territoire.

Il définit les sites économiques qui pourraient être soit densifiés (Andilly, Ferrières), soit être requalifiés (Marans, Andilly, Ferrières) ou encore

muter (Marans). Ce schéma sera donc décliné dans le PLUiH tout en prenant en compte les objectifs de modération de la consommation de l'espace dédié à l'économie.

### AXE 1

## LES FUTURS PÔLES ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE

**Aunis Atlantique souhaite accompagner l'émergence de nouveaux types de produits et solutions pour anticiper les futurs besoins des entreprises. Ces produits innovants résulteront de partenariats entre les acteurs privés et publics.**

### → LA CARTE

### 1

#### → LE PÔLE « ÉQUIPEMENT DE LA MAISON »

Un espace showroom mutualisé et des locaux d'activités pour les artisans et les activités de négoce liées à l'équipement de la maison.

### 2

#### → DES PÔLES « ENTREPRISES »

Une offre immobilière dédiée pour l'accueil des porteurs de projets, des télétravailleurs et des co-workers avec une offre de services et équipements mutualisés.

### 3

#### → LE PÔLE ÉCONOMIQUE D'ANGLIERS

Un parc d'activités orienté sur les services à l'industrie.

### 4

#### → LE CŒUR DE VILLE DE MARANS

Une opération urbaine pour redynamiser le cœur de ville et proposer une nouvelle offre de commerces et services pour la population, les employés et les touristes.

### 5

#### → LE SITE DE FERRIÈRES

Accueil d'activités de loisirs et de services.

### 6

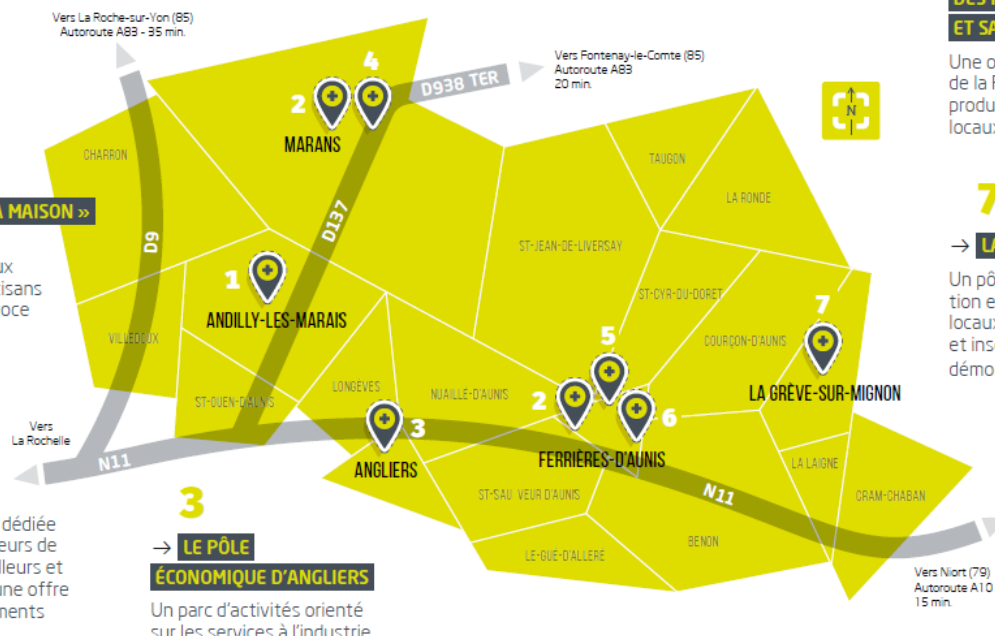
#### → LE PÔLE DES PRODUCTIONS ET SAVOIR-FAIRE LOCAUX

Une offre immobilière en vitrine de la RN11 pour promouvoir les productions et les savoir-faire locaux.

### 7

#### → LA BRIQUETERIE

Un pôle dédié à l'écoconstruction et l'écorénovation associant locaux d'activités, formation et insertion, sensibilisation et démonstration, loisirs.



SOURCE : SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL, 2017



# Zones d'Activités Economiques



## Zones Industrielles

- 1 ZI du Port
- 2 ZI La Penissière

## Zones d'Activités

- 3 ZA Beaux Vallons
- 4 ZA Peu Relevé
- 5 ZA de Bel Air
- 6 ZA du Gué d'Alléré
- 7 ZA de Courçon
- 8 ZA des Cerisiers et ateliers relais
- 9 ZA de Luché

## Zones Commerciales

- 10 ZC de l'Aunis
- 11 Espace commercial et de services Les Morines
- 12 ZC Saint-François



## DES ACTIVITÉS MARINES À VALORISER À CHARRON

Charron possède une activité marine importante. La commune dispose de deux ports.

Le port du Corps de garde vit en deux temps : l'hiver la pêche à la civelle est pratiquée et l'été les plaisanciers occupent ce site. Il s'agit d'un port départemental dont le fonctionnement est délégué à la commune par voie de concession.

Au port du Pavé, trente à quarante mytiliculteurs exercent leur activité. La spécialité mytilicole de ce territoire est **l'élevage de la moule de bouchot**. Plus de 300 km de lignes sont disposés dans la baie de l'aiguillon.

Trois exploitations mytilicoles pratiquent la vente directe à domicile.

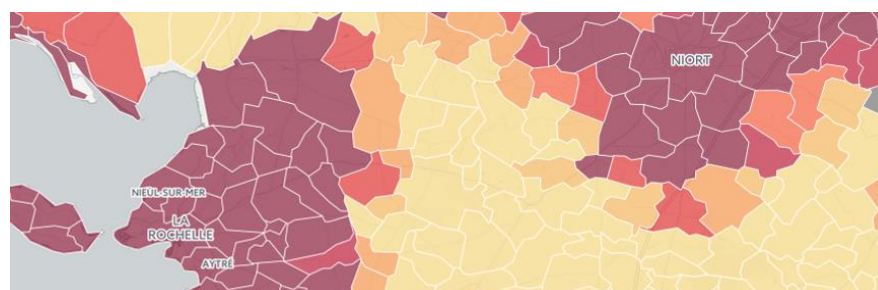
Pour développer l'activité mytilicole, les professionnels souhaitent la construction d'un hangar partagé destiné au stockage. La mise en place d'une « paillote » pour la vente directe serait intéressante.

## L'ÉCONOMIE VERTE

Plusieurs parcs éoliens sont présents sur le territoire (Saint-Jean-de-Liversay, Ferrières, Saint-Cyr-du-Doret). À Longèves, un projet de parc éolien est en cours. Ce parc comportera trois éoliennes.

« **Les activités marines à Charron** représentent des activités économiques importantes pour le Pays d'Aunis. Leur maintien constitue un objectif prioritaire des élus du Pays d'Aunis, dans le respect de la Loi Littoral. Le SCoT intègre **le projet de création d'une zone d'activités marine à Charron** dont le dimensionnement est de l'ordre de 4 hectares. Les installations futures permettront le stockage des produits (qui devront être purifié) et du matériel ». Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Aunis :

COUVERTURE DU RÉSEAU 4 G



## 4. UN TOURISME PORTÉ PAR LE PATRIMOINE NATUREL

### UNE ACTIVITÉ SAISONNIÈRE

Le territoire propose majoritairement des activités d'extérieurs et de découvertes de la nature. Ceci implique un tourisme dépendant de la météo. Les pics de tourisme s'observent donc durant la belle saison.

### VALORISER L'IDENTITÉ LOCALE

Dans cette logique de valorisation de l'identité locale, la briqueterie de la Grève -sur-mignon a été réhabilitée pour accueillir un espace muséographique. **Au-delà de la valorisation touristique du patrimoine industriel, d'autres patrimoines pourraient être mis en lumière.** Le patrimoine lié à la Seconde Guerre mondiale ou encore le patrimoine lié à l'eau sont autant d'éléments qui permettent de **fédérer et de donner de la visibilité à Aunis Atlantique.**

### TOURISME TOURNÉ VERS LA NATURE

Différents espaces invitent les touristes à découvrir le territoire. Il y a le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin ou encore la Réserve Naturelle de la Baie de l'Aiguillon. Ces sites ont un rayonnement national. D'autres sites **sont aussi attractifs plus localement.** Il y a par exemple, le canal de Marans qui offre une jolie balade entre Marans et La Rochelle.

De la même manière, **le patrimoine naturel et urbain lié à l'eau est riche.** Différents ouvrages hydrauliques constituent **une continuité identitaire** dans le territoire d'Aunis Atlantique. Plusieurs embarcadères existent : l'embarcadère de la Frénaie (La Grève-sur-Mignon), du Marais Bazoin (La Ronde), du Marais Poitevin, du Marais



L'EMBARCADÈRE DU MARAIS BAZOIN





Plaisance et TLM. Le port de plaisance de Marans constitue aussi une attraction touristique du territoire qu'il conviendrait de valoriser. Il pourrait prendre la forme d'un site touristique relais, à la confluence de plusieurs activités touristiques développées sur le territoire.

Le pôle Nature du Marais Poitevin de Taugon permet d'accueillir les visiteurs.

Cette offre tournée vers les différents canaux et cours d'eau pourrait être développée. Elle est aujourd'hui sous exploitée.

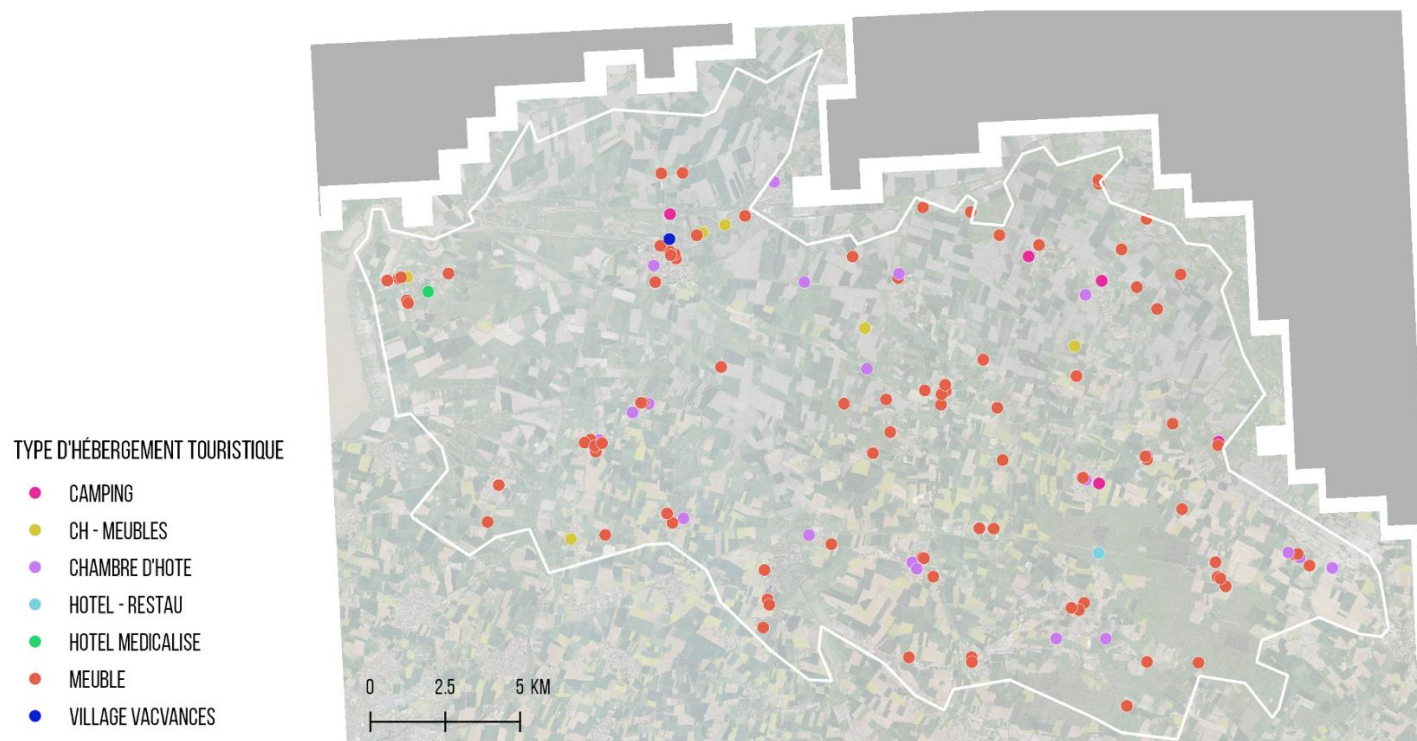
## UNE OFFRE EN HÉBERGEMENT TOURISTIQUE CONCENTRÉ SUR MARANS

Le territoire d'Aunis Atlantique se situe au carrefour de territoires touristiques. Les villes présentant le plus d'hébergements touristiques sont Marans et Saint-Jean-de-Liversay.

Le cyclotourisme : un moyen de valoriser globalement le territoire

Il existe deux grandes véloroutes sur le territoire. Tout d'abord la Vélodyssée ; passant par Charron, Marans et Andilly, et la Vélofrancette. Marans est l'un des « nœuds véloroutiers » les plus importants de la façade atlantique grâce à la confluence avec Vélodyssée. Ces grands axes cyclistes permettent de créer des connexions avec les territoires extérieurs et invitent les touristes à découvrir le territoire d'Aunis Atlantique. En le traversant, les cyclistes peuvent s'arrêter à des points aménagés à cet effet (Sites labellisés « Accueil Vélo » : Taugon ; Bazoin [La Ronde]), ou même déambuler dans le territoire. Cette offre de modes de déplacement

### RÉPARTITION DE L'OFFRE EN HÉBERGEMENT TOURISTIQUE PAR TYPE



doux de loisirs pourrait être enrichie par d'autres pistes invitant le cycliste à pénétrer plus sur le territoire et à s'y arrêter. Une réflexion couplée à celle de la valorisation des canaux pourrait représenter un atout touristique pour le territoire.

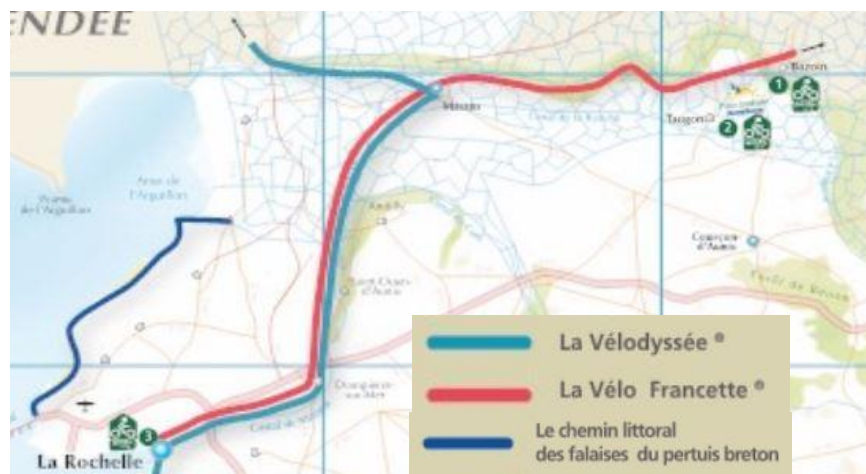


## LES CANAUX ET LA SÈVRE NIORTAISE POUR LE TOURISME LOCAL

Le long de la Sèvre niortaise et des canaux se trouvent une continuité d'habitations. Ces alignements de parcelles occupées par de les « cabanes » et les « huttes » sont des espaces dotés d'une réelle spécificité et de richesses paysagères qui pourraient être intégrés aux différents circuits touristiques.



### LE CYCLOTOURISME



BORD DE SÈVRE NIORTAISE, LES COMBRANDS



## 5. L'AGRICULTURE

Cf Livret « Volet agricole »

### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Un territoire résidentiel, des bassins d'emplois situés sur les territoires voisins
- Marans, premier pôle d'emplois du territoire
- Des emplois qui se concentrent dans le public, la santé, l'action sociale mais aussi dans le commerce, les transports et les services divers
- Des catégories socio-professionnelles dominées par les employés et les ouvriers
- Une offre commerciale implantée dans les bourgs ou en franges urbaines
- Une offre commerciale intermédiaire concentrée sur Marans et Ferrières
- Des pôles commerciaux majeurs situés sur les territoires voisins
- Une sphère productive peu représentée
- La filière de l'économie marine bien implantée sur Charron
- Une économie verte (éolien) à structurer
- Une stratégie économique à décliner par le biais du SDE tout en s'inscrivant dans une hiérarchie des normes à respecter
- Un tourisme intimiste tourné vers l'eau (canaux, littoral...), la seconde guerre mondiale, l'urbain à développer tout en prenant appui sur la Briqueterie et les deux véloroutes du territoire
- Marans, pôle d'hébergement touristique du territoire

## C. À CHACUN SON TERRITOIRE

### 1. SE FORMER : DE LA PETITE ENFANCE À L'ADOLESCENCE

#### UNE PRISE EN CHARGE DES BAS ÂGES

Lorsque les jeunes ménages s'installent sur le territoire et ont des enfants, une offre importante de services de prise en charge de la petite enfance est répartie sur le territoire.

- 2 pôles enfances avec 4 multi accueils
- 378 assistantes maternelles avec 2 Relais d'Assistants Maternelles
- 11 ALSH pour 713 enfants
- 2 lieux d'accueil Parents-Enfants

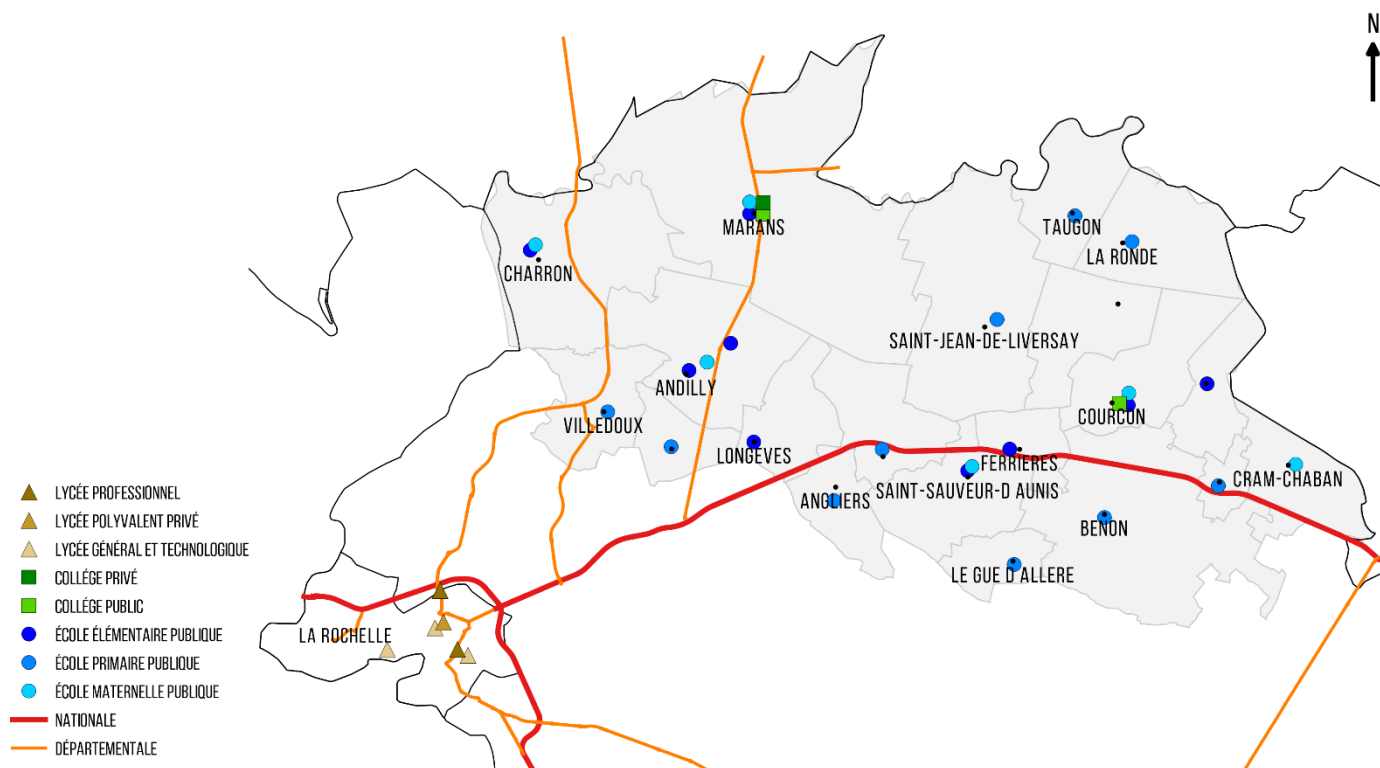
#### DE L'ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE AU LYCÉE : UNE DISPARITÉ DANS L'OFFRE

Le territoire est couvert par un réseau d'écoles élémentaires

exclusivement publiques et trois collèges.

En revanche, les lycées les plus proches du territoire se situent à La Rochelle. De ce fait, **les lycées apparaissent éloignés de certains territoires**, en particulier ceux du nord-est.

RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES DANS L'INTERCOMMUNALITÉ D'AUNIS ATLANTIQUE ET DES LYCÉES ALENTOURS



SOURCES : BINGMAP, MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE ET DGFiP ; RÉALISATION : URBANOVA 2017

## 2. SE DIVERTIR SUR LE TERRITOIRE

### DES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS CENTRÉS SUR LA PROXIMITÉ

Les équipements liés au sport, aux loisirs et à la culture sont principalement **tournés vers une gamme de proximité** (cf. illustration de la page suivante).

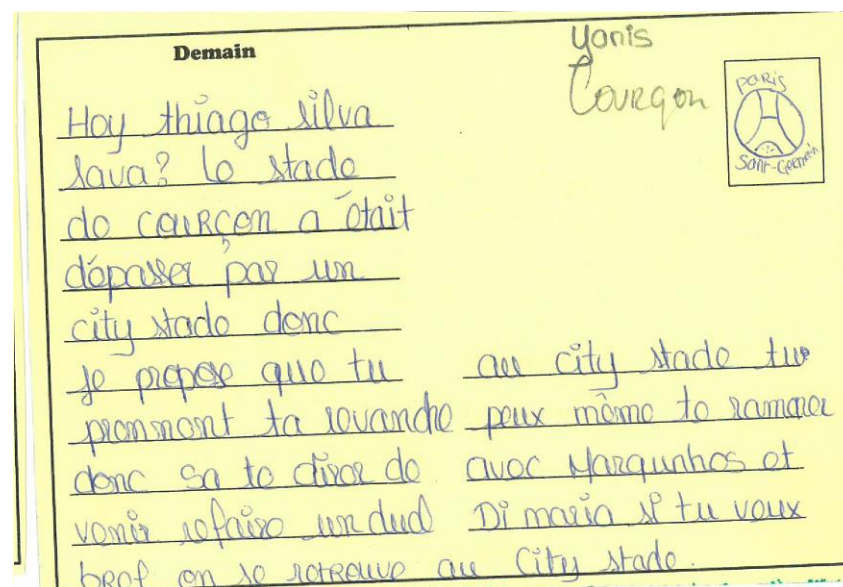
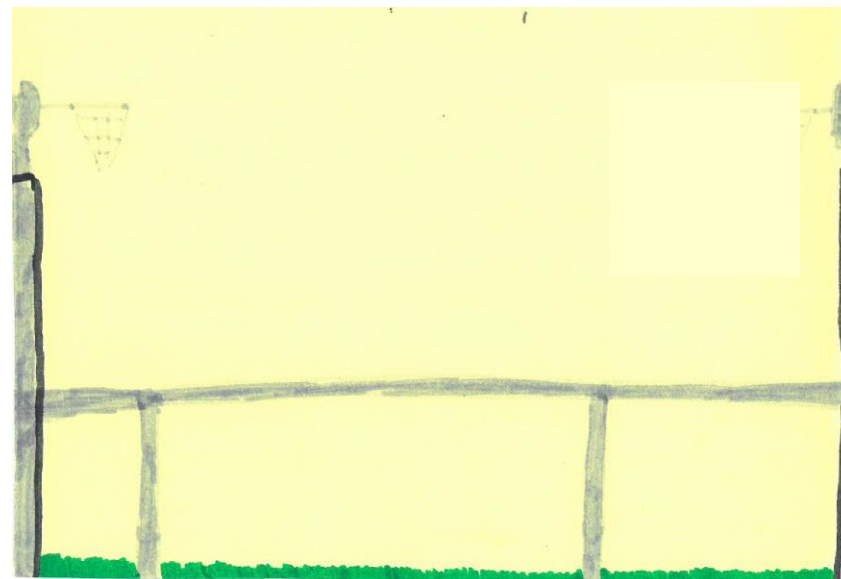
Il y a une démultiplication de ces équipements. Cette multiplicité interroge la notion de cohérence de l'offre en rapport aux-besoins. De ce fait, les élus souhaitent mutualiser cette offre. D'une part, au niveau de la gestion associative, d'autre part, en créant des pôles sportifs (plaine de jeux) et culturels.

### DES ÉQUIPEMENTS CULTURELS ABSENTS DU TERRITOIRE

Aujourd'hui, les équipements structurants se situent sur les territoires de Courçon et de Marans. Ces équipements sont des **équipements de gamme intermédiaire** (cf. illustration de la page suivante). Pour avoir accès à des équipements de gamme supérieure (cinéma, théâtre ou musique), les habitants doivent se rendre à La Rochelle, Niort Fontenay-le-Comte ou Rochefort.

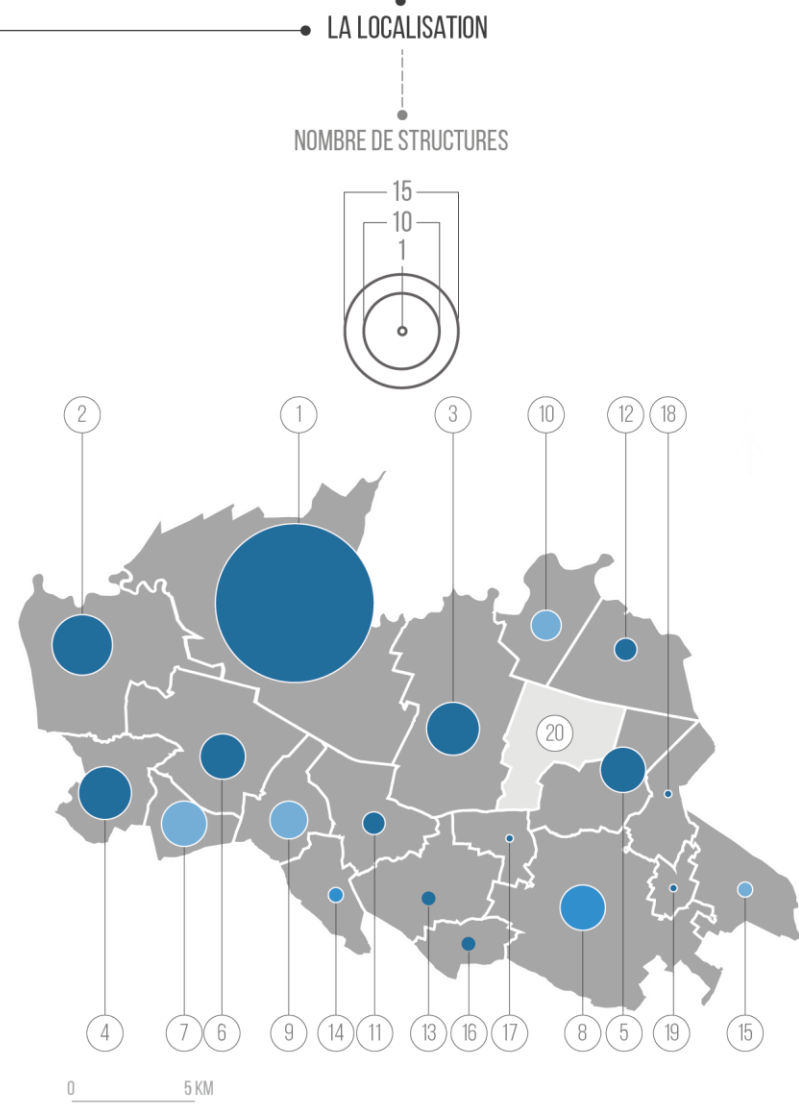
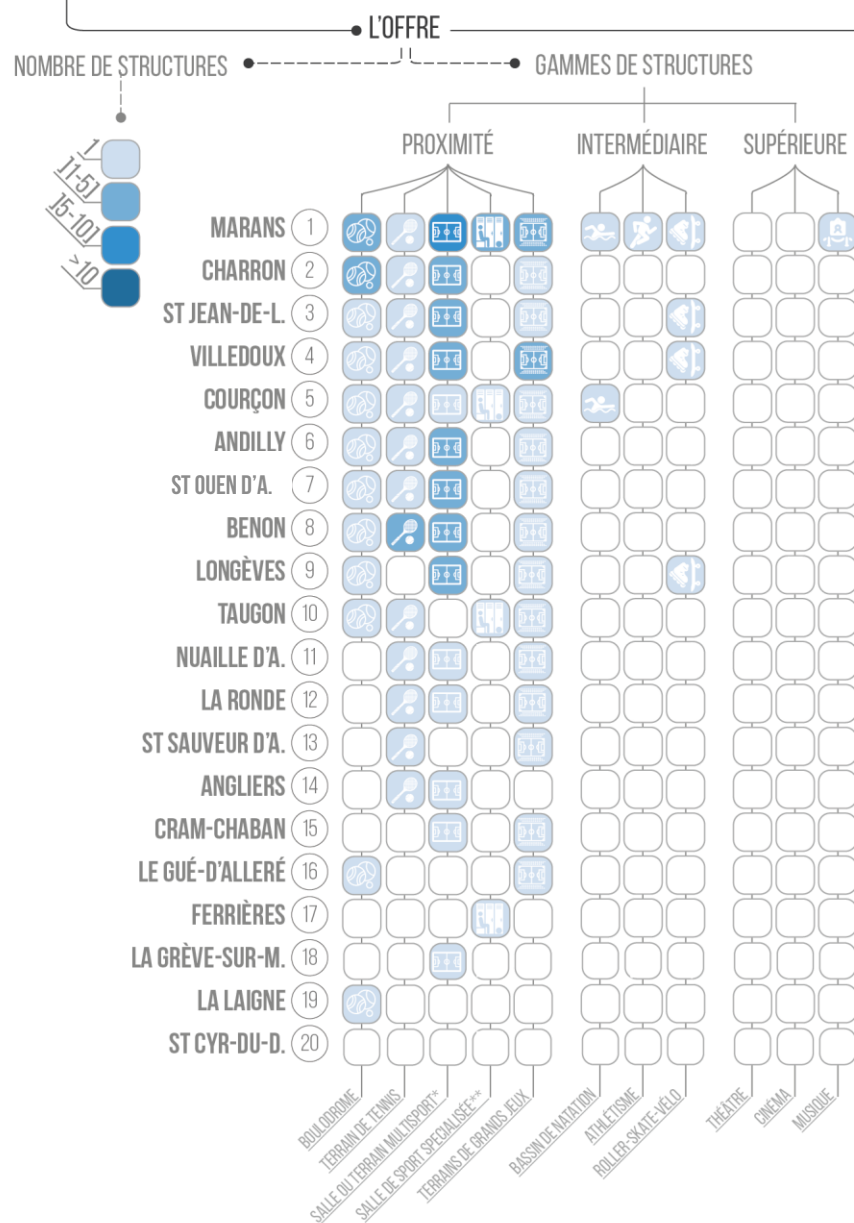


« Aujourd'hui, l'offre de façon générale est **insuffisante** (culture, sport, santé, sauf EHPAD) par rapport aux villes et agglomérations périphériques, en dehors des équipements pour la petite enfance. Cela conduit à un **taux de fuite important.** »





## LES ÉQUIPEMENTS DE SPORT, LOISIRS ET CULTURE À LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE EN 2015



\* PLATEAU ET TERRAIN DE JEUX EXTÉRIEURS, SALLE NON SPÉCIALISÉE, SALLE MULTISPORTS (GYMNASÉ) \*\* SALLE SPÉCIALISÉES, SALLES DE COMBAT, SALLE DE REMISE EN FORME

SOURCES : INSEE - BPE 2015, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANDVA, 2017



### 3. SE SOIGNER ET VIEILLIR SUR LE TERRITOIRE

cf. livret « Volet Habitat »

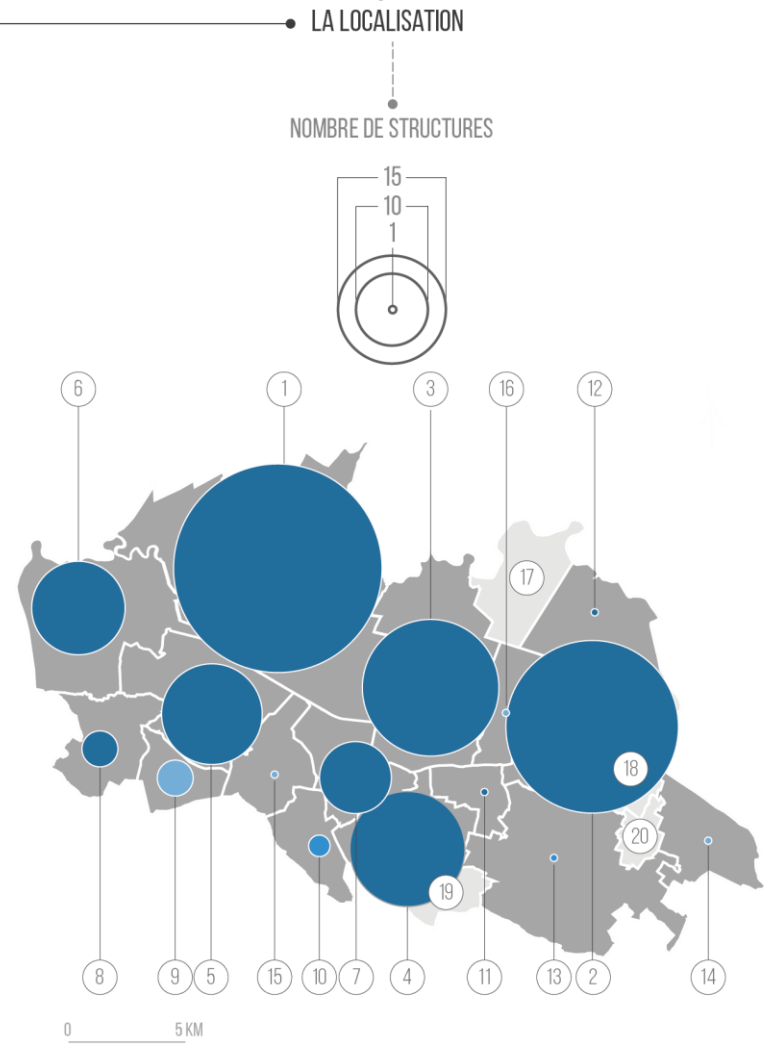
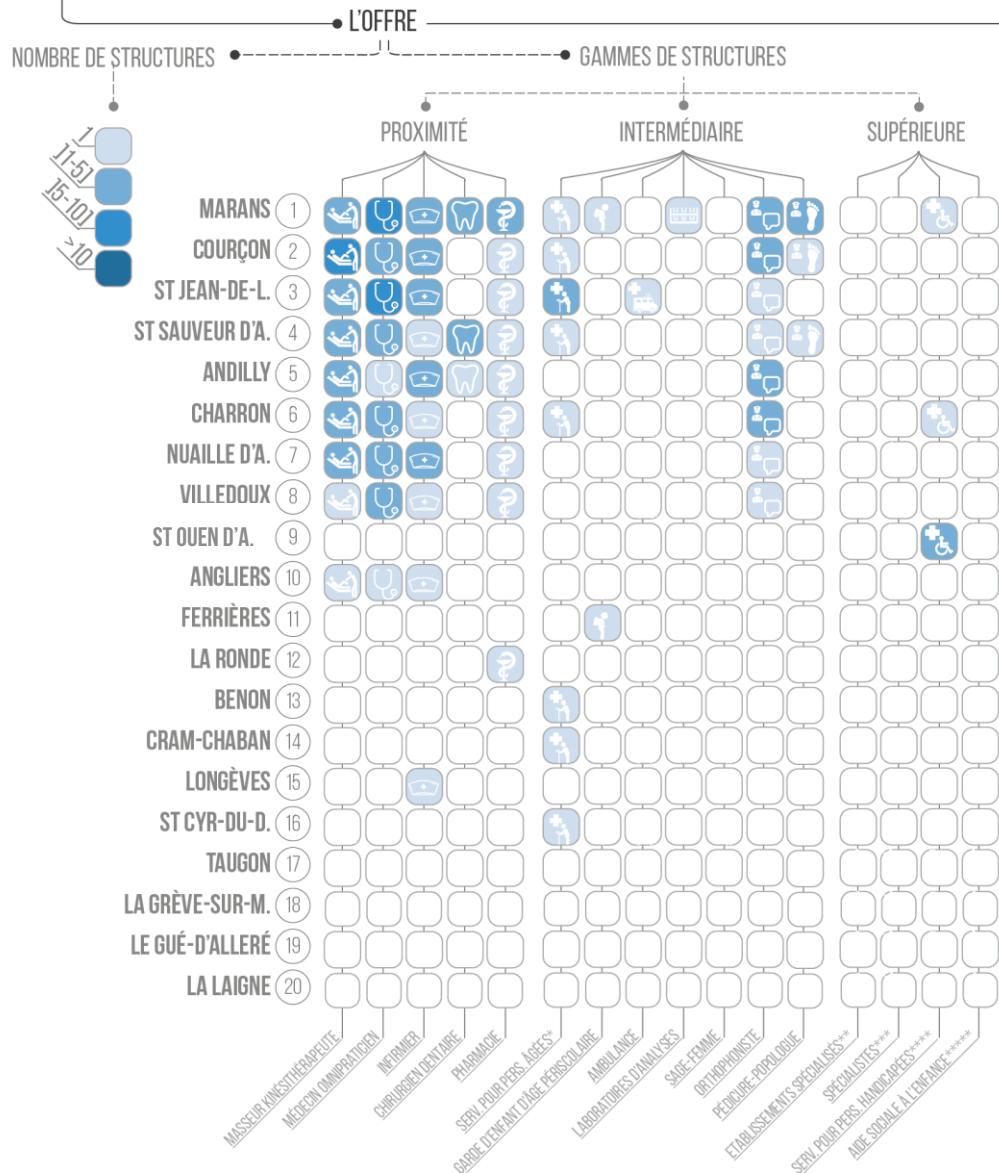
L'OFFRE SANITAIRE

LA PRISE EN CHARGE DES PERSONNES ÂGÉES

### 4. LES GENS DU VOYAGE

cf. livret « Volet Habitat »

## LES STRUCTURES ET PROFESSIONNELS DE LA SANTÉ À LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE



\* HÉBERGEMENT, SOINS À DOMICILE ET SERVICES D'AIDES \*\* URGENCES, MATERNITÉ, ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ (COURT, MOYEN, LONG SEJOUR), ÉTABLISSEMENTS PSYCHIATRIQUES CENTRE LUTTE CANCER, CENTRE DE SANTÉ, DIALYSE \*\*\* SPÉCIALISTES EN CARDIOLOGIE, GYNÉCOLOGIE, DERMATOLOGIE, VÉNÉROLOGIE, GASTRO-ENTEROLOGIE, PSYCHIATRIE, OPHTALMOLOGIE, PÉDIATRIE, PSYCHOMOTRICIEN, AUDIO-PROTHÉSISTE, ORTHOPESTE, RADIOLOGISTE, OTO-RHINO-LARYNGOLOGIE \*\*\*\* POUR ENFANT ET ADULTES : HÉBERGEMENT, SERVICES À DOMICILE OU AMBULATOIRES, TRAVAIL PROTÉGÉ  
 SOURCES : INSEE - BPE 2015, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017



**SYNTHÈSE ET ENJEUX :**

- Une offre importante de services mais un manque d'offre pour la formation du niveau secondaire
- Une offre de loisirs proche des habitants mais une insuffisance dans l'offre culturelle difficile à compenser face à l'attractivité de l'agglomération rochelaise.

## D. DES PRATIQUES MODELANT LES ESPACES

### 1. PARCOURS RÉSIDENTIEL D'UN MÉNAGE OU LE PHÉNOMÈNE DE « FUITE FAMILIALE »

#### LA « FUITE FAMILIALE »

Un phénomène a été souligné au sein d'Aunis Atlantique, le **phénomène de « fuite familiale »**. Ce phénomène touche principalement les espaces périurbains, et à une autre mesure, ceux « d'entre-deux ».

#### UN PARCOURS RÉSIDENTIEL CARACTÉRISÉ PAR DES DÉMÉNAGEMENTS INFRA-INTERCOMMUNAUX

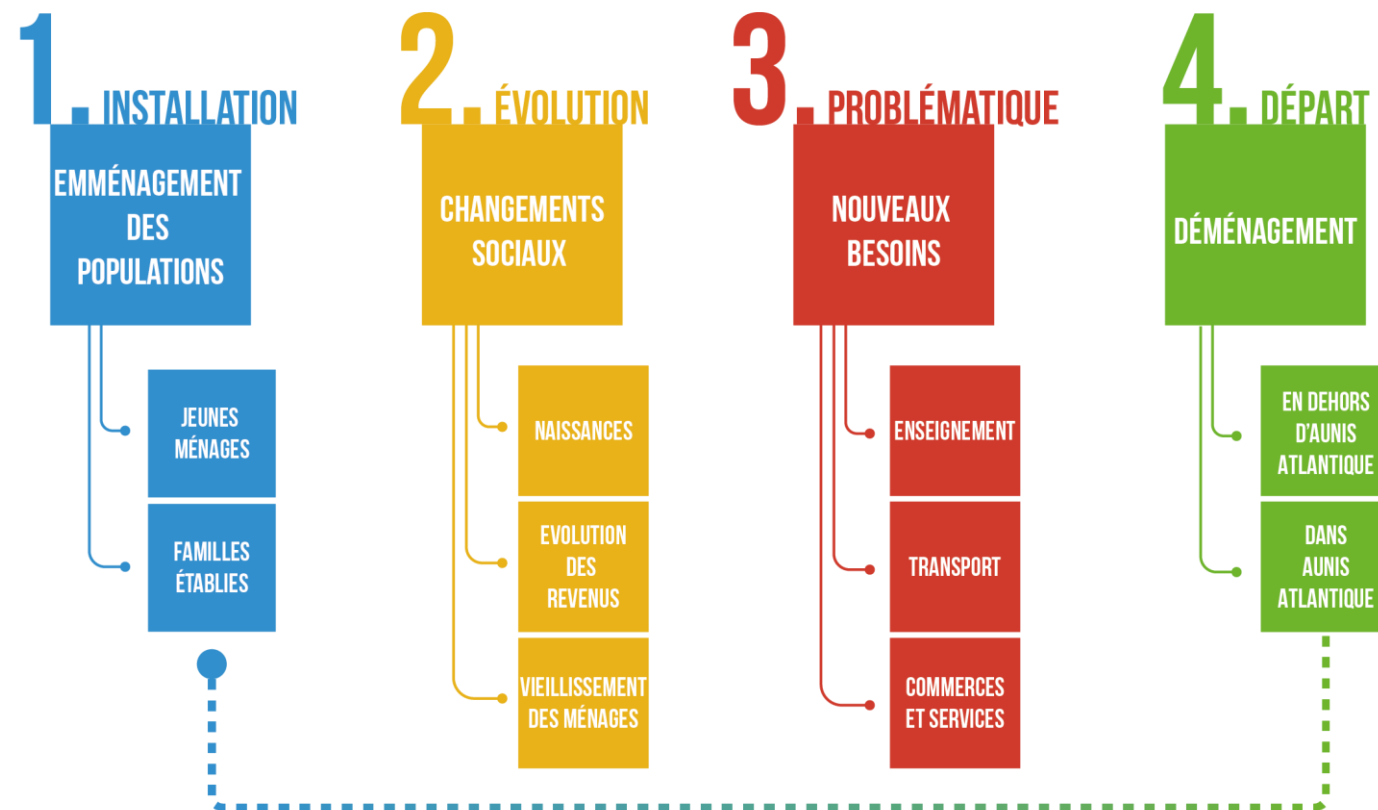
Le parcours résidentiel correspond à l'évolution dans le temps des besoins en logement d'un ménage. Les habitants de la CdC Aunis Atlantique ont un parcours résidentiel singulier.

Les personnes viennent s'installer sur le territoire d'Aunis Atlantique afin d'avoir accès à la propriété. Le prix du foncier à proximité de La Rochelle étant de plus en plus

élevé, les ménages s'installent toujours plus loin de la ville centre.

Au fil du temps, les évolutions sociales et l'apparition de nouveaux besoins du ménage l'amènent à se rapprocher de la ville de la CDA de La Rochelle, qui est pour de nombreux actifs d'Aunis Atlantique le lieu de travail. L'accumulation d'un capital financier permet aux ménages d'investir ces territoires où le prix du foncier est plus élevé.

Lorsque les enfants grandissent, le ménage déplore un manque d'équipements de proximité (lycée). De plus, la faible densité du



RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

maillage de transport en commun ne permet pas aux enfants d'être autonomes. Alors les ménages déménagent une nouvelle fois. Ce déménagement est en général réalisé au sein de la communauté d'agglomération de La Rochelle.

### UNE REMISE EN QUESTION DE L'OFFRE TERRITORIALE ?

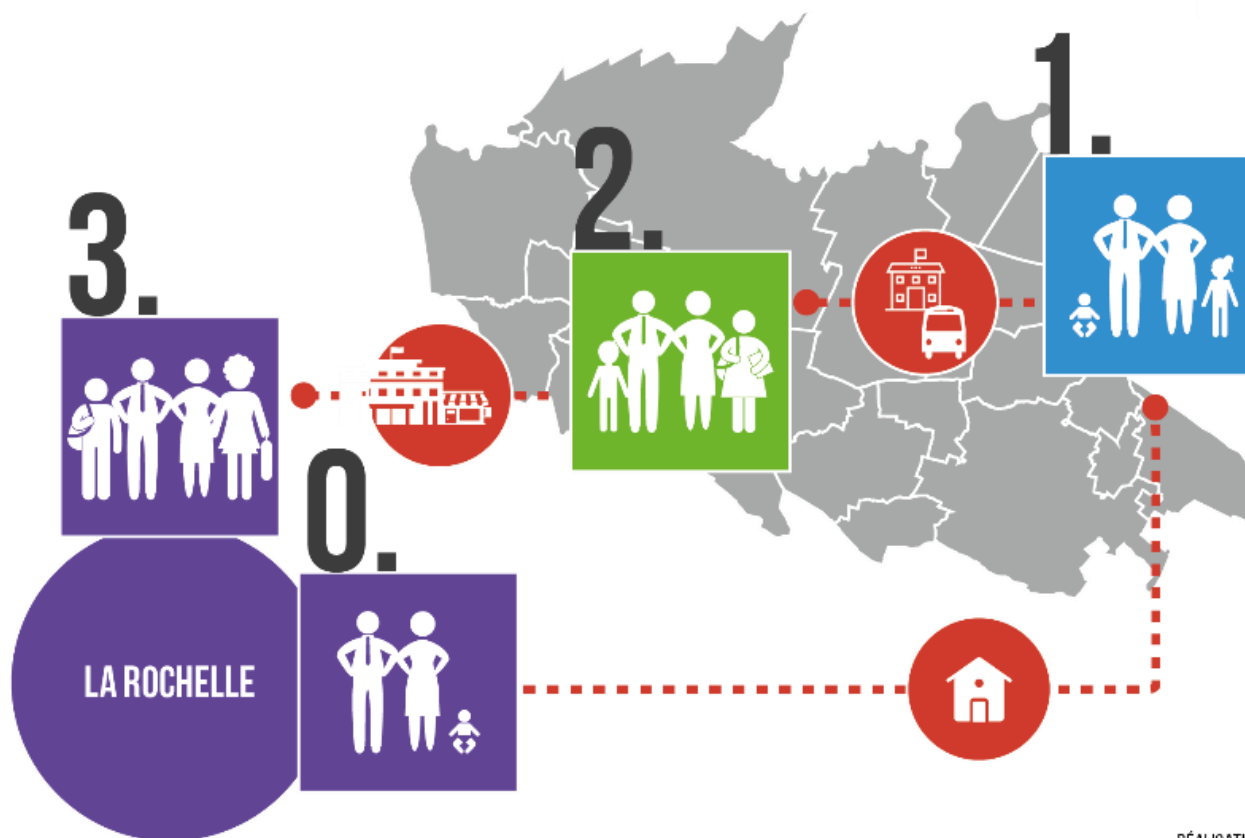
**Ce phénomène met en exergue plusieurs dysfonctionnements territoriaux.**

Tout d'abord, le manque d'équipements pose la question de l'adéquation de l'offre à la demande. Puis, le manque de transport en commun exclut les personnes non autonomes. Enfin, le fait que les habitants migrent fréquemment hors d'Aunis Atlantique remet en question le bien-être et l'appropriation territoriale.

UNE MEILLEURE OFFRE EN ÉQUIPEMENT POUR UNE FIDÉLISATION DES HABITANTS ?

La mobilité des jeunes et

**l'adaptabilité du territoire aux jeunes sont une réelle problématique sur le territoire.** Le manque de structure de loisirs et d'enseignement oblige les adolescents à se rendre sur d'autres territoires pour répondre aux besoins. Le territoire ne disposant pas d'une offre de transport en commun efficace, cela contraint les parents à réaliser les trajets. Seulement, lorsque les deux parents sont actifs, il devient plus compliqué de s'organiser pour les déplacements au sein du ménage. Les parents ne peuvent réaliser le trajet et les enfants ne peuvent





être autonomes. C'est pourquoi, lorsque la situation financière des ménages le permet, **les familles déménagent sur un territoire offrant plus de commodités.**

Ceci pose alors la question de l'offre en équipement d'enseignement et de loisirs, mais aussi d'offre en transport en commun. Il conviendrait de proposer une offre plus diversifiée, qui ne concurrence pas La Rochelle et constitue une offre complémentaire. La proximité du territoire avec La Rochelle questionne sur l'implantation d'équipements de gamme intermédiaire ou supérieure sur le territoire : faut-il se doter d'équipements de gamme supérieure ? L'offre de La Rochelle n'est-elle pas suffisante ?

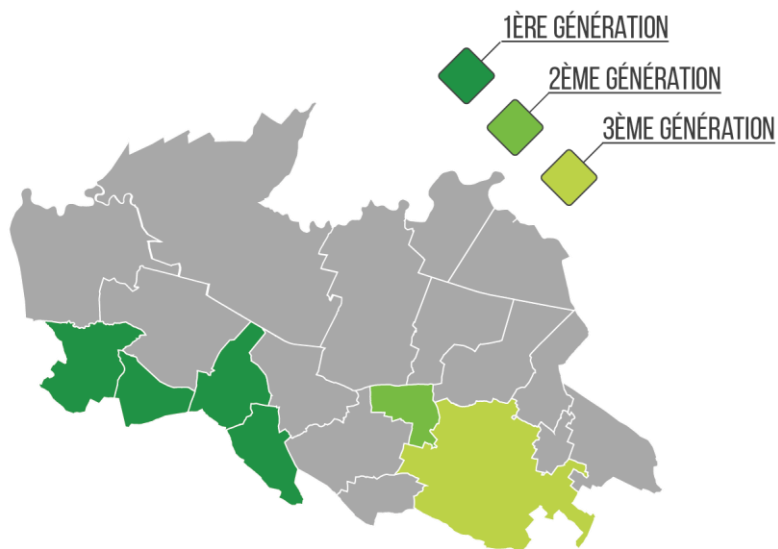
Les questions de l'offre en équipements et de l'offre en loisirs rejoignent donc celles de la pérennisation de la présence des ménages sur le territoire et donc de l'ancrage identitaire sur Aunis Atlantique

## 2. DES TERRITOIRES TOURNÉS VERS LA ROCHELLE : LES ESPACES PÉRIURBAINS

### DES ESPACES HYPERCONNECTÉS AU LIEU DE PASSAGE

Les espaces périurbains se sont développés **grâce à la RN 11 qui permet aux actifs d'accéder rapidement à leurs lieux de travail** (principalement la CDA de La Rochelle). **Tout au long de son parcours, la route nationale connecte les territoires de la CDA de La Rochelle à celle de Niort en passant par Aunis Atlantique. Transversalement, elle constitue une frontière nord-sud qui scinde**

ZOOM SUR LES ESPACES SEMI-PÉRIURBAINS : TROIS GÉNÉRATIONS SUR UN TERRITOIRE



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVA, 2017

### Aunis Atlantique.

#### DES ESPACES-DORTOIRS ?

Cette connectivité encourage les personnes travaillant à La Rochelle à s'installer sur le territoire pour accéder à la propriété ou à un logement plus spacieux. Seulement, dans beaucoup des cas, les personnes n'y résident pas longtemps. Le manque de commerces et de services ainsi que la faible offre d'emploi indiquent une dynamique économique faible. Avec un fort taux de résidentialisation, ils

#### NOUVELLES CONSTRUCTIONS, FERRIÈRES



#### NOUVELLES EXTENSIONS PAVILLONNAIRES, ANGLIERS



apparaissent être des **espaces-dortoirs**.

Les habitants développent des pratiques commerciales en fréquentant dans les grandes surfaces sur leur trajet domicile-travail. Ceci explique la faible offre en commerces de proximité. Plus le caractère périurbain des espaces est ancien, moins les commerces de proximité demeurent. Le **processus de périurbanisation entraînerait une désertification des commerces de proximité au profit d'une gamme plus intermédiaire** (supermarché en périphérie). La zone commerciale de Ferrières, située sur une sortie de la RN 11, attire les flux des habitants des espaces périurbains vers son centre commercial. En revanche, si ces espaces de périurbanité disposent de peu de commerces de proximité, les services restent présents sur ces territoires.

### QUELLE VIABILITÉ POUR LE MODÈLE PAVILLONNAIRE ?

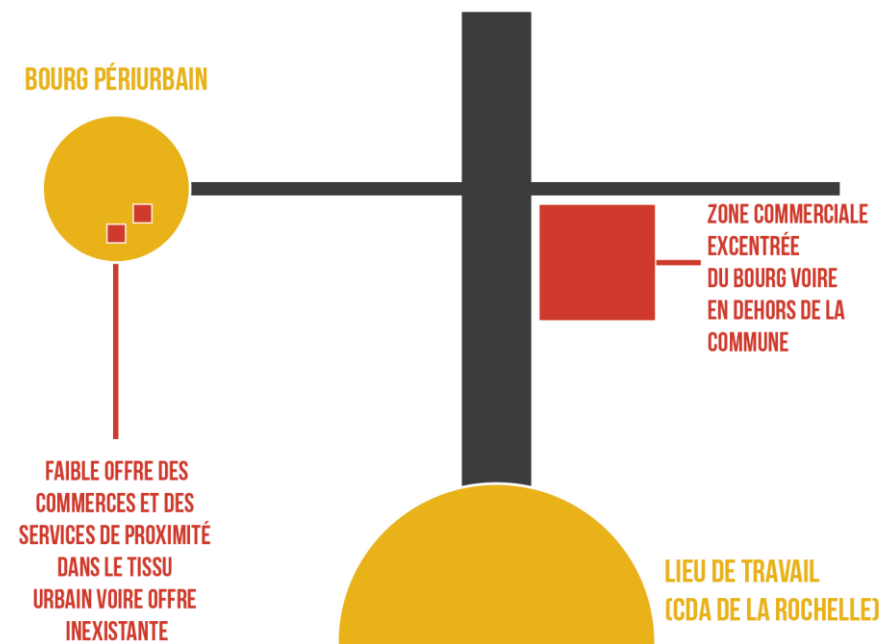
L'attrait créé par cette RN 11 engendre une prolifération des quartiers pavillonnaires. En effet, les nouveaux arrivants sont principalement de jeunes ménages qui viennent construire leur maison. Certains des nouveaux arrivants sont aussi des retraités. Pour leur part, ils investissent dans des bâtis plus anciens.

Ce modèle de développement pavillonnaire met en lumière différentes problématiques. **L'insertion paysagère n'est pas toujours prise en compte dans le projet. L'absence de frange urbaine** peut entraîner une dégradation paysagère (filtre végétal...). La **forme urbaine des quartiers pavillonnaires dénote de celle du tissu ancien. Les coutures urbaines s'avèrent dépourvues**, ce qui ne permet pas de connecter l'urbanisation existante à celle nouvelle (absence de continuité de liaisons douces, végétale, etc.). La composition des **projets pavillonnaires est souvent répétitive et n'est pas en**

**cohérence avec les formes urbaines de l'existant** (hauteur du bâti, implantation des bâtiments, etc.). Ces éléments donnent l'impression de quartiers compartimentés non cohérents avec les ensembles urbanisés se situant à proximité.

Le **vieillessement et le déficit de mise aux normes de ces quartiers** remettent en cause leur pérennité (de dégradation du bâti, d'adaptabilité du logement aux nouveaux besoins énergétiques, sociaux, etc..

### CONFIGURATION DE L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES ESPACES PÉRIURBAINS





## DYNAMISER LA VIE LOCALE POUR PALLIER LA CITÉ-DORTOIR

Afin de conserver une dynamique locale et ne pas devenir une « cité-dortoir », différentes initiatives locales ont émergé sur Aunis Atlantique. C'est le cas à Longèves où l'offre d'équipements et le dynamisme de la vie associative permettent de créer un espace de convivialité. Au sein de la commune, il existe une salle de spectacle avec des tribunes (L'envol), une bibliothèque et un théâtre. La vie associative est encouragée avec la construction d'une maison des associations.

Néanmoins, cette stratégie locale en matière d'équipements devrait s'étendre à une échelle intercommunale afin de porter des projets ambitieux ayant un rayonnement plus important.

SALLE DE SPECTACLE « L'ENVOL, LONGÈVES

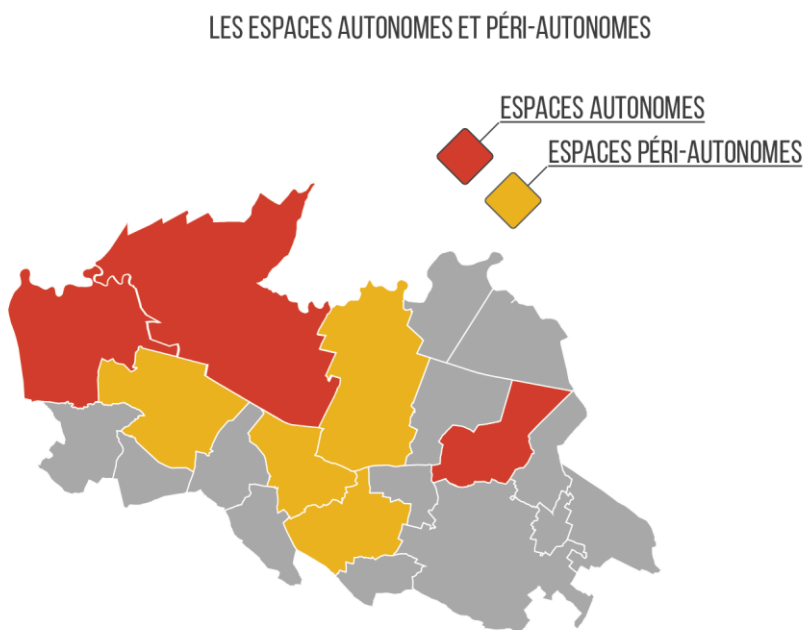


### 3. LES ESPACES AUTONOMES EN MAL DE POLARISATION

#### DES PÔLES MAJEURS OU PÔLES RELAIS.

Ces espaces autonomes et périautonomes constituent des polarités au sein du territoire d'Aunis Atlantique. **Les pôles majeurs identifiés dans le SCoT Pays d'Aunis rayonnent à une échelle supra-intercommunale. Les pôles relais rayonnent pour leur part à l'échelle intercommunale.**

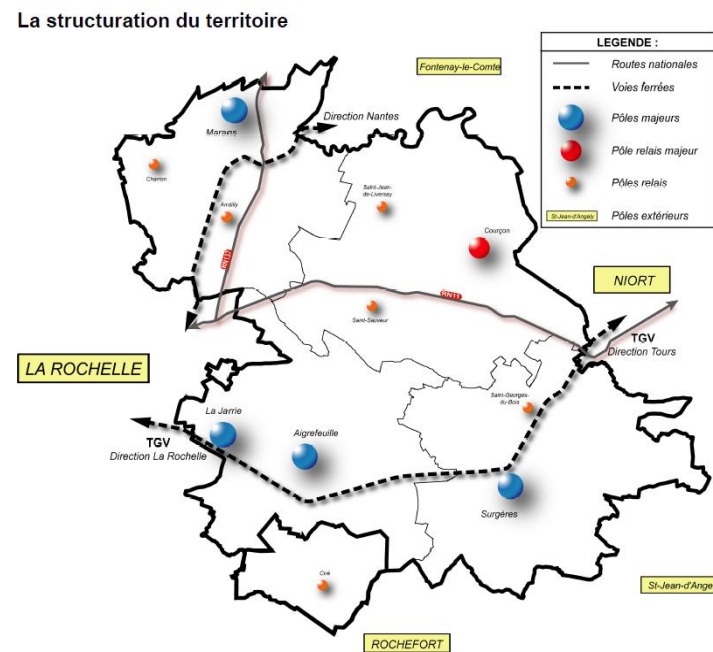
#### LES ESPACES PÉRIAUTONOMES COMME « VRAIS VILLAGES » ?



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANOVA, 2017

Ces espaces périautonomes assurent un rôle commercial et de services à l'échelle locale et intercommunale, car ils répondent aux besoins en offre de proximité des habitants et usagers du territoire, en particulier à Saint-Sauveur d'Aunis ou Charron.

De même, ces espaces disposent d'activités économiques propres qui leur permettent de pérenniser un certain nombre d'emplois. C'est le cas à Charron où de nombreux pêcheurs vitalisent le port et l'économie locale. Andilly disposait anciennement d'industries, dont une laiterie coopérative relativement importante, ce qui lui conférait une centralité économique. Aujourd'hui en friche, les anciens sites industriels pourraient muter pour revitaliser ces bâtiments. De



SOURCE : SCOT PAYS D'AUNIS, 2014

même, Saint-Jean de Liversay disposait d'une laiterie coopérative qui la positionnait comme village centralisateur. Quant à la commune de Saint-Sauveur d'Aunis, elle dispose d'une dynamique plutôt artisanale. Ce sont des espaces où sont présentes des zones d'activités, et donc une dynamique économique locale.

Ce maintien de l'offre de proximité et d'une économie locale amène les acteurs du territoire à qualifier **les bourgs des espaces périautonomes de « vrais villages »**. Ceci sous-entend qu'une vie locale est toujours d'actualité. Le bourg est encore « vivant », un espace de convivialité où les habitants se rencontrent « en allant acheter leur pain ».

### UNE PERTE DE VITESSE POUR LES ESPACES AUTONOMES

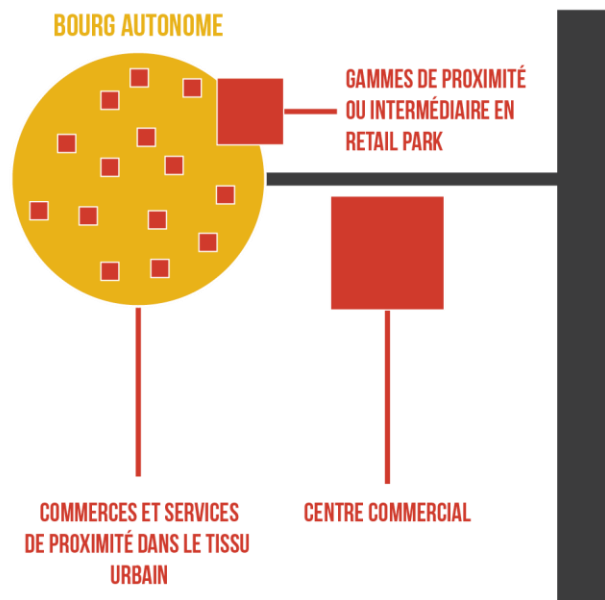
Si les espaces autonomes constituent des pôles relais ou des pôles relais majeurs, ils sont aujourd'hui en perte de vitesse. Ce phénomène se matérialise par **une dévitalisation commerciale et de services voire une accentuation du nombre de logements vacants**.

Ce processus de dévitalisation montre que l'attractivité des bourgs autonomes n'est pas suffisamment attractive pour faire poids aux zones commerciales du territoire ou celles de la communauté d'agglomération de La Rochelle.

L'offre commerciale et de services du bourg de Courçon est aujourd'hui en péril. L'attractivité que représentent les zones d'activités favorise la délocalisation des commerces et des services. La facilité d'accès, de stationnement et l'attrait financier du foncier sont autant de points de concurrence que les bourgs ont avec les zones d'activités.

À Marans, la **dévitalisation commerciale est renforcée par l'effet néfaste** de la RD 137 qui traverse le bourg. **L'importance des flux pourrait constituer un atout en matière d'apport financier pour le territoire**. Il s'agit d'une route touristique reliant La Rochelle et offrant aux touristes des possibilités d'étapes. Toutefois, le manque de place de stationnement dans le bourg de Marans ne permet pas aux automobilistes de se garer aisément. Les flux sont donc de passage, mais occasionnent peu d'arrêts. Leur importance a transformé la rue principale de Marans en un espace routier. Les piétons et les commerces, faute de stationnements, n'y trouvent plus leur place. Cette problématique est d'autant plus importante que Marans est identifié comme un pôle structurant dans le SCoT.

### CONFIGURATION DE L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES ESPACES AUTONOMES





## 4. LES ESPACES RURAUX : ENTRE DÉVITALISATION ET RURBANISATION

### UN TERRITOIRE ISOLÉ...

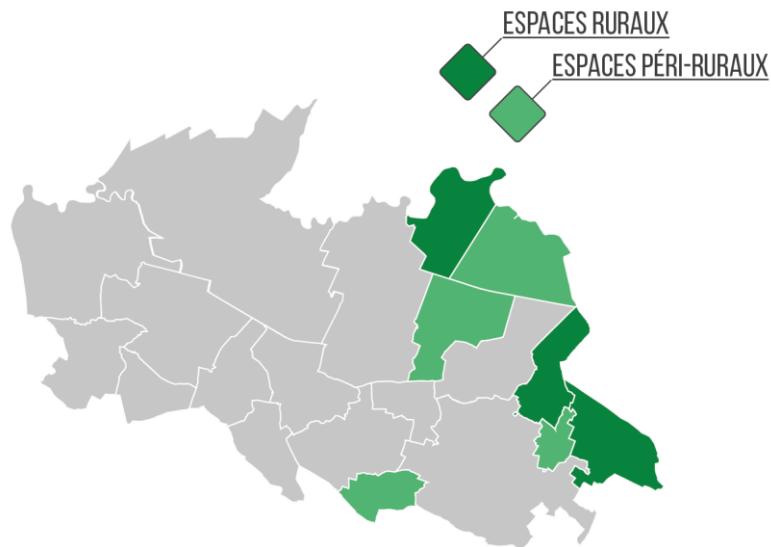
Les espaces ruraux et péri-ruraux peuvent apparaître isolés sous certains aspects. Situés en **zone blanche**, cela n'invite pas les entreprises à venir s'installer. **La faible offre en commerce de proximité couplée à l'éloignement géographique** de cette offre renforce le sentiment d'enclavement des habitants. L'éloignement renvoie alors aux problèmes de transport des précarisés et des actifs

travaillant loin de leur lieu de résidence.

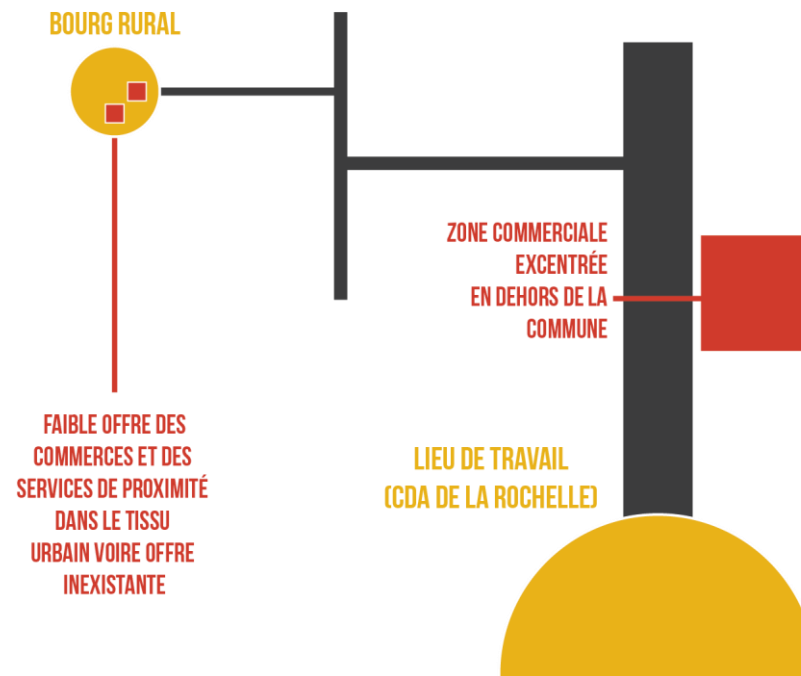
### ...À LA RECHERCHE DE SA POLARITÉ

Le paradoxe de ces espaces est qu'ils **paraissent enclavés alors qu'ils se situent à proximité de plusieurs aires urbaines**. Les péages d'autoroutes sont à proximité. Ce qui permet à ces espaces péri-ruraux d'être connectés aux territoires extérieurs. Certains élus indiquent que leur commune dépend de deux ou trois zones d'attractivités du fait des liens qu'elles entretiennent avec Niort et La Rochelle (bassin d'emplois, pratiques des habitants) ou encore avec la commune de Surgères.

LES ESPACES RURAUX ET PÉRI-RURAUX



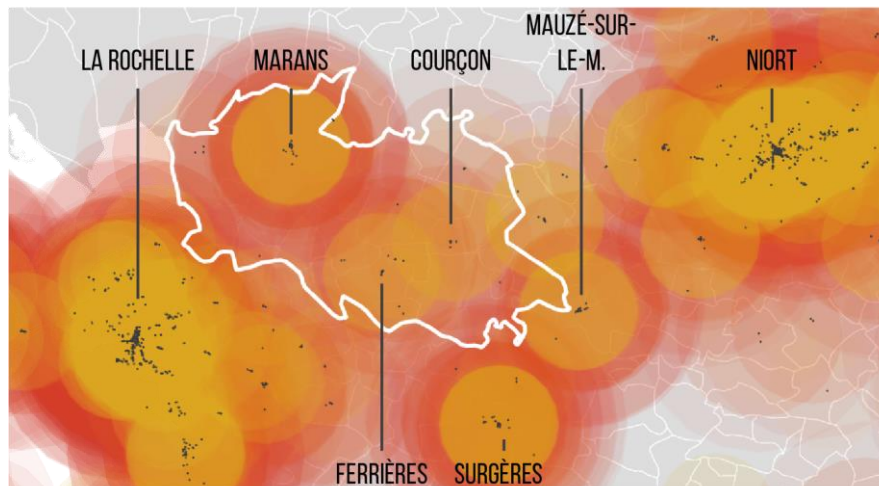
CONFIGURATION DE L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES ESPACES RURAUX



Quand les faiblesses deviennent des atouts: les premières périurbanisations et la résilience des espaces périururaux

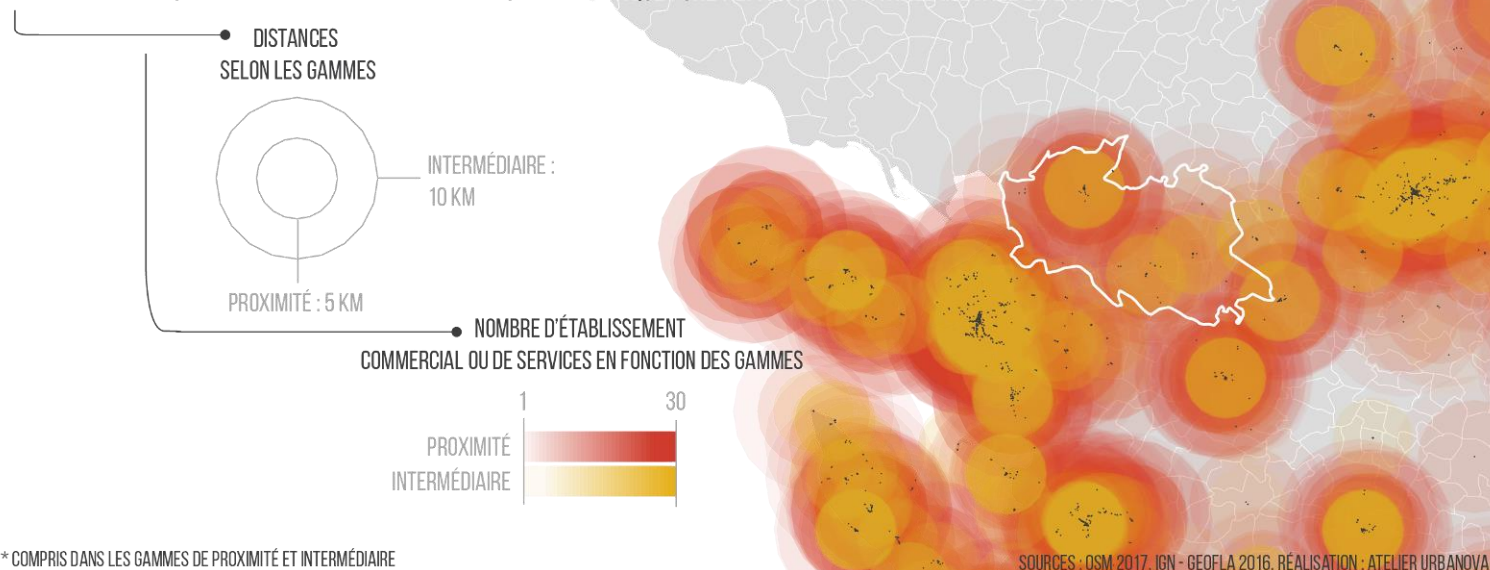
**L'isolement géographique de ces espaces a permis de préserver le cadre de vie** (paysages, noyaux bâtis anciens, etc.). Aujourd'hui, de nombreux ménages sont à la recherche de ce type de territoire conservé. **La proximité aux aires urbaines permet de capter de nombreux actifs.** Ceci a créé une **réelle attractivité** qui s'est matérialisée par la construction de nombreux lotissements avant les années 2000. La crise a stoppé ce processus entraînant un ralentissement, voire un arrêt du phénomène de périurbanisation.

ZOOM SUR LES POLARITÉS COMMERCIALES ET DE SERVICES SELON LES GAMMES DE PROXIMITÉ ET INTERMÉDIAIRE



SOURCES : INSEE - BPE 2015, IGN - GEOFLA 2016, RÉALISATION : ATELIER URBANOVA, 2017

LES DISTANCES AUX COMMERCE ET SERVICES\* EN AUNIS ATLANTIQUE : UNE RÉPARTITION SPATIALE INÉGALE DE L'OFFRE



### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Un parcours résidentiel qui amène les habitants des espaces périurbains, auparavant attirés par un foncier peu cher, à quitter le territoire qui ne répond plus à leurs besoins en équipement et services : comment fidéliser ces ménages et parvenir à un ancrage territorial des populations ?
- Un questionnement sur la qualité du cadre de vie offert par le territoire, engendré par un modèle pavillonnaire peu valorisant dans le paysage urbain et manquant de convivialité.
- Une dévitalisation commerciale de certains bourgs qui perdent leur autonomie
- Une ruralité enclavée en mal de reconnaissance alors qu'elle présente les atouts d'un espace encore préservé



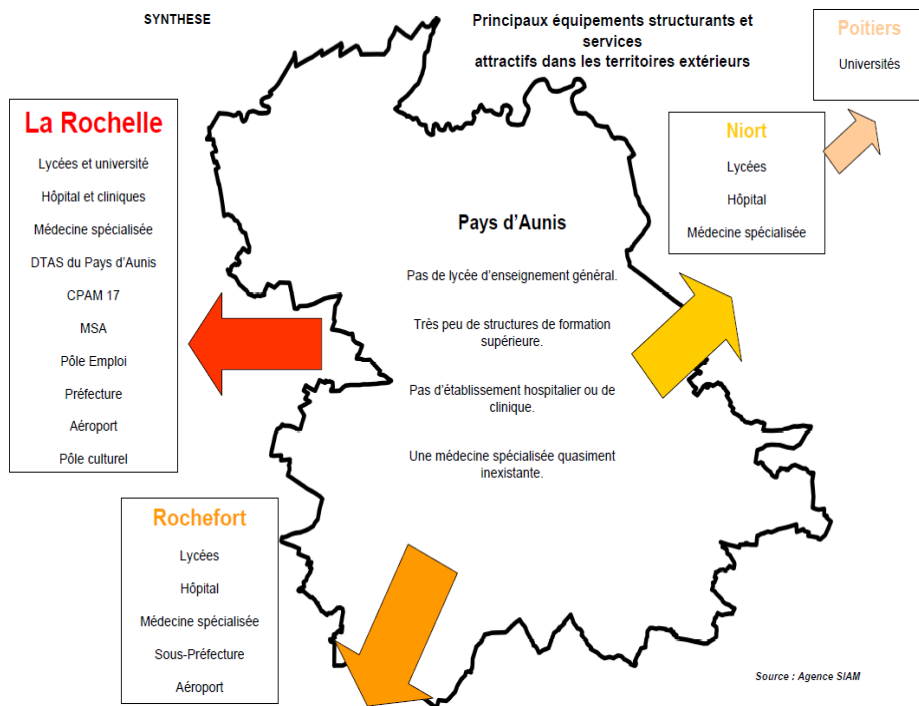
# PARTIE 4. LES TENDANCES TERRITORIALES

## A. APPROCHE MULTISCALEAIRE DU ROLE DES TERRITOIRES D'AUNIS ATLANTIQUE

### 1. LE RÔLE SUPRA-INTERCOMMUNAL D'AUNIS ATLANTIQUE : S’AFFIRMER ET COMMUNIQUER AVEC LES AUTRES TERRITOIRES

#### LES ATOUTS ET LES INCONVÉNIENTS D'UN TERRITOIRE PÉRIPHÉRIQUE

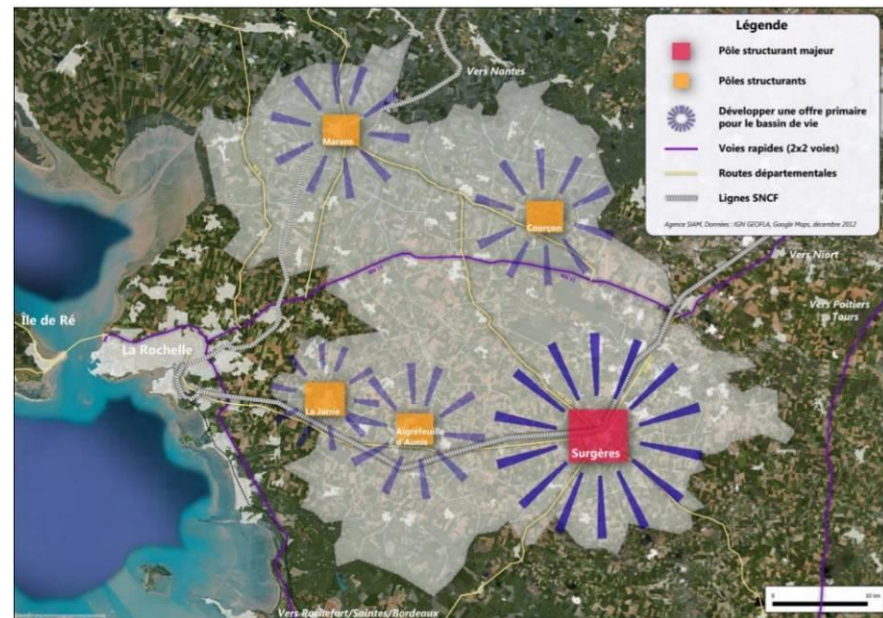
Le territoire d'Aunis Atlantique se situe entre deux pôles urbains



attractifs : la CDA de La Rochelle et la CDA de Niort. L'avantage de cette situation est d'être à proximité de ces territoires pour pouvoir capter les flux résidentiels.

L'inconvénient d'être « en frange » de territoires attractifs économiquement est la difficulté de saisir les flux économiques. De plus, les territoires alentour, et particulièrement la CDA de La Rochelle, rayonnent en matière de tourisme. Leur identité est forte, ce qui leur donne une visibilité. À côté de ce fort rayonnement, la communauté de communes Aunis Atlantique doit trouver sa place. **L'enjeu est donc de créer et renforcer des pôles pour capter les flux des espaces voisins et éviter les fuites vers d'autres territoires.**

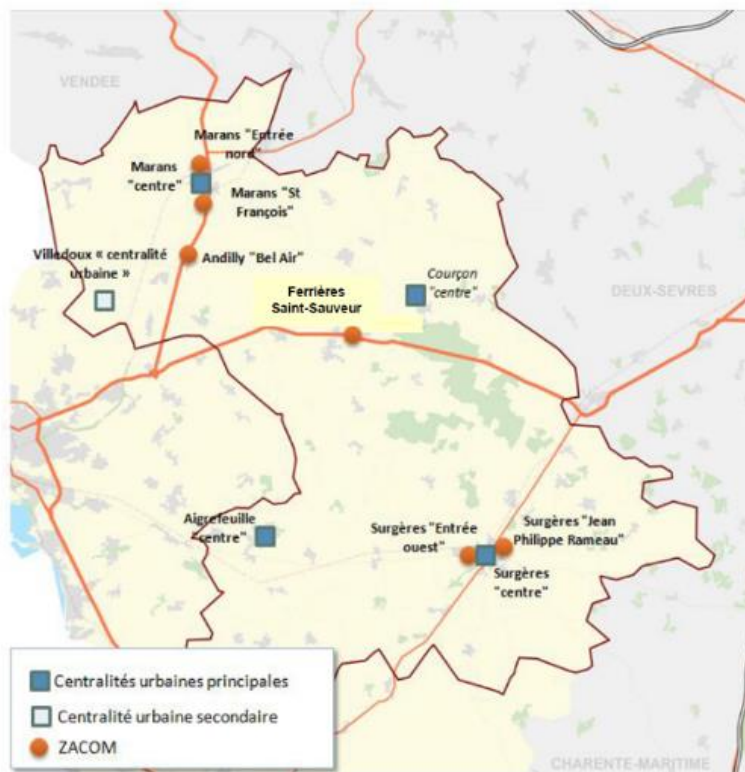
#### LES PÔLES STRUCTURANTS



## ATTIRER LES FLUX EN RENFORÇANT LES PÔLES

Le scénario d'aménagement inscrit dans le SCoT du Pays d'Aunis retranscrit la **volonté de poursuivre un développement économique pour rééquilibrer l'offre habitat/emploi**. Cet objectif devra être atteint tout en respectant les éléments identitaires du territoire. Pour mener à bien ce scénario, différents pôles ont été définis sur lesquels il

### LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITÉS COMMERCIALES



SOURCE : DAC, 2011

### LA CHINETTERIE, SAINT-SAUVEUR D'AUNIS



« Il [Pays d'Aunis] doit mettre en avant ses atouts pour ne pas être relégué comme simple fournisseur d'espace »

Projet Leader du Pays d'Aunis, 2014

faut concentrer les efforts.

Les **pôles structurants correspondent aux espaces autonomes que sont les communes de Marans et Courçon**. Il s'agit de territoires structurés disposant d'offres commerciales et de services, d'emplois ou encore d'équipements. Ces pôles sont accessibles aisément par de grands axes de communication. Le pôle de Marans, du fait de ses atouts, apparaît être majeur alors que Courçon est un pôle relais majeur.

### TROIS ESPACES, TROIS TYPES D'ATTRACTIVITÉ

La partie sud du territoire devient **une nouvelle centralité économique grâce à la RN 11** qui permet aux entreprises d'être connectées aux pôles extérieurs.



La partie est qui correspond aux **espaces ruraux est un territoire dont la vocation est plus touristique. Les élus y confèrent une vocation d'écotourisme** (randonnée, valorisation de la Sèvre niortaise, etc.).

La **partie ouest quant à elle est plus hybride**. Elle combine des ambitions économiques et touristiques.

## CRÉER DE L'EMPLOI POUR ATTIRER LES FLUX

Pour avoir un territoire dynamique économiquement, il est important

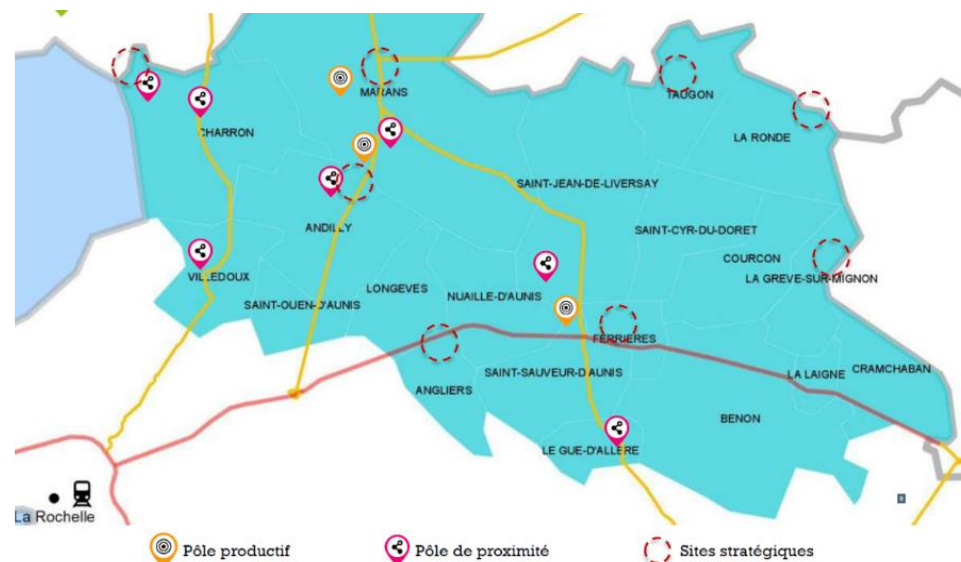
LOCALISATION	ENJEUX
LE PÔLE RESSOURCES ÉCORÉNOVATION DE LA BRIQUETERIE (LA GRÈVE SUR MIGNON)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DEVENIR UN PÔLE RECONNU SUR LA THÉMATIQUE DE L'ÉCOCONSTRUCTION ET L'ÉCORÉNOVATION</li> </ul>
LE CŒUR DE VILLE DE MARANS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• REDYNAMISATION DE LA COMMUNE ET REVALORISATION DE L'OFFRE DE COMMERCE ET SERVICES POUR LA POPULATION, LES EMPLOYÉS ET LES TOURISTES</li> </ul>
LA VITRINE DES PRODUCTIONS ET SAVOIR-FAIRE LOCAUX (FERRIÈRES/ST-SAUVEUR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉVELOPPER UN LIEU DÉDIÉ À LA VALORISATION DES PRODUCTIONS ET SAVOIR-FAIRE LOCAUX</li> <li>• DÉVELOPPER UNE OFFRE COMPLÉMENTAIRE ET NON CONCURRENTIELLE POUR RENFORCER LE PÔLE ACTUEL</li> </ul>
LA CRÉATION DE « PÔLES ENTREPRISE » (BOURG DE MARANS OU PÔLE DE FERRIÈRES/ST SAUVEUR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OFFRIR DES LIEUX D'ACCUEIL, D'ANIMATION ET DE VALORISATION DES ENTREPRISES DU TERRITOIRE</li> </ul>
LE DÉVELOPPEMENT D'UN PÔLE « ÉQUIPEMENT DE LA MAISON » (ANDILLY)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DÉVELOPPER UN PÔLE DÉDIÉ À L'ÉQUIPEMENT DE LA MAISON DANS UNE LOGIQUE DE SHOWROOM MUTUALISÉ</li> </ul>
LE DÉVELOPPEMENT D'UNE NOUVELLE OFFRE À ANGLIERS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PROPOSER UN NOUVEAU TYPE D'OFFRE EN CAPACITÉ D'ATTIRER ET D'ANCER DES SERVICES À VALEUR AJOUTÉE AUX ENTREPRISES INDUSTRIELLES</li> </ul>

de créer des emplois.

Ces emplois peuvent être générés globalement, d'une part, grâce au renforcement des pôles économiques et patrimoniaux. Des sites économiques et patrimoniaux ont été pointés et caractérisés dans le cadre du Schéma de Développement Commercial (cf. illustration ci-dessous).

D'autre part, grâce à des **initiatives locales qui permettent de créer des emplois**. La Chinetterie de Saint-Sauveur d'Aunis en est un exemple. Il s'agit d'une recyclerie associative de meubles et d'objets restaurés et revendus à un tarif solidaire. La vocation de cette recyclerie est aussi sociale. Elle favorise la réinsertion professionnelle par le biais de contrats aidés.

### STRUCTURATION DE L'OFFRE ÉCONOMIQUE



SOURCE : SDC, 2017

## CIRCULER ENTRE AUNIS ATLANTIQUE ET LES TERRITOIRES LIMITOPHES

Les voies de communication permettent de **connecter les territoires les uns aux autres**. Ces connexions sont essentiellement routières et ferroviaires.

En tant que **pôles structurants, Marans et Courçon doivent conforter leur caractère urbain en mettant en place une offre adaptée de transports publics** (réseaux interurbains en autocar et ferroviaires). Cette offre permettra de désengorger les flux domicile-travail. Des projets sur ces pôles sont pensés. Un projet de « cars express » entre Courçon et La Rochelle est en cours de réflexion. L'objectif est de relier le bourg de Courçon aux lignes urbaines de La Rochelle. La réouverture de la halte ferroviaire de Marans est prévue sur le long terme. De même, un projet de réouverture d'une halte ferroviaire à Andilly-Saint-Ouen est en discussion.

D'autres projets de transport plus touristiques sont en cours. Un **tourisme fluvial** est en devenir avec la réouverture de la Sèvre niortaise à la navigation : 109 km de navigation entre Niort et Marans avec haltes aménagées.

La **ville de Marans située à la confluence des voies fluviales, maritimes, routières et douces pourrait constituer un nœud multimodal**.

## 2. L'INTERCOMMUNALITÉ : DES ESPACES VÉGUS

Créer des pôles qui rayonnent à une échelle supra-intercommunale permet de capter des flux. Une fois que les personnes traversent ou s'installent sur le territoire, il faut développer une offre visant à pérenniser leur installation.

### DÉVELOPPER ET FAVORISER L'INTERMODALITÉ

Différents projets sont en cours de réflexion afin de faciliter la mobilité des habitants d'Aunis Atlantique. Ces projets ont été retranscrits dans le schéma de déplacements (2011) réalisé à l'échelle du Pays d'Aunis. Ce schéma décrit un scénario décliné en plan d'action :

Dans un premier temps, il s'agit de **favoriser l'intermodalité** avec la mise en place d'une billettique commune et d'une structure spécifique à l'échelle du Pays d'Aunis pour gérer la modalité et développer les aires de covoiturage et les parkings relais. Ces aires devraient être équipées de parcs de vélos sécurisés et de bornes d'alimentation de voitures électriques pour **favoriser les déplacements multimodaux**.

Dans un second temps, il s'agit de **développer des transports adaptés pour les exclus de la mobilité** (non-détenteurs de permis, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.). Lors des ateliers, les élus ont

« Demain, il s'agira de **diversifier l'offre** (nouveaux équipements sportifs, de loisirs, culturels...) au centre du territoire et **relier ceux existants ainsi que les nouveaux, entre eux.** »

Parole d'institutionnels



exprimé le souhait de développer le transport à la demande afin de desservir les arrêts de transports en commun (gare et car), ou encore les commerces et les services de proximité.

### FACILITER LES DÉPLACEMENTS DES EXCLUS DE LA MOBILITÉ

Faciliter les déplacements des scolaires et des exclus de la mobilité est aussi un enjeu essentiel pour rendre attractif le territoire. Faciliter la vie des scolaires passe par une **harmonisation des trajets** vers les lycées avec des temps plus courts. De plus, **le lycée des Métiers du Bois de Surgères ouvre une filière générale**. En 2016, ouvraient deux classes de seconde, en 2017 des classes de première (filières S et ES) et

#### Plan d'actions du schéma de déplacements :

« Action 1 : une aire de covoiturage

Action 2 : un pédibus

Action 3 : une ligne Courçon – La Rochelle

Action 4 : harmonisation horaires embauche/transport

Action 5 : liaison douce interne aux bourgs

Action 6 : mise en sécurité des abords d'une école

Action 7 : un TAD vers un pôle + rabattement TC

Action 8 : arrêts TER supplémentaires

Action 9 : un aménagement sécurisant le deux-roues motorisé

Action 10 : un écoquartier à Marans

Action 10 bis : un projet d'écoquartier à Surgères (site Poyaud)

Action supplémentaire : favoriser le covoiturage spontané »

Schéma de déplacement du Pays d'Aunis, 2011

en 2018 suivront les classes de terminale. Le développement de cette filière permettrait peut-être de réorganiser le découpage des lycées de secteurs afin que la partie est du territoire d'Aunis Atlantique puisse profiter de cette proximité.

### CONSTRUIRE SON IDENTITÉ AVEC LE PATRIMOINE BÂTI COMME SUPPORT

La multiplicité des paysages et des styles architecturaux apporte de l'hétérogénéité au territoire. Ce manque de **cohérence territoriale** rend difficile la compréhension de l'identité et des limites du territoire. En cela, valoriser des éléments communs qui ont permis de construire Aunis Atlantique permettrait aux usagers et aux habitants de mieux s'approprier le territoire. Il s'agit alors de **lier les différentes parties du territoire les unes entre les autres**.

Les **patrimoines** sont des éléments fédérateurs qui permettent alors

« Il faut **casser l'isolement des personnes âgées** autonomes. »

Parole d'élus



« Les exclus de la mobilité (non motorisés) sont très contraints (...) Les scolaires du Pays d'Aunis doivent se rendre à La Rochelle pour étudier en réalisant de longs trajets pendulaires sur des amplitudes horaires très larges. Il y a **une véritable inégalité de l'accès à l'enseignement, la culture entre les jeunes du Pays d'Aunis et ceux de la CDA de La Rochelle**. »

Schéma de déplacements, 2011

de faire ce lien. Certains éléments de patrimoines identitaires ont déjà été valorisés, c'est le cas de la briqueterie de la Grève-sur-Mignon, qui est un site inscrit. D'autres **patrimoines industriels** pourraient faire l'objet de revalorisation. **Le patrimoine lié à la guerre** pourrait être mis en valeur. Les bunkers de Saint-Ouen d'Aunis et de Villedoux, dont le canal antichar, feraient le lien avec les autres territoires. **Ce lien pourrait servir de base pour construire un parcours touristique** relatant les faits qui s'y sont déroulés.

Ces circuits pourraient être raccordés aux systèmes de protection contre les inondations (digues, par exemple à Charron, en continuité d'Esnandes ; autres levées, etc.), mais aussi à des voies douces le long des principaux canaux.

De même, les **anciennes lignes de chemin de fer** ou de tramway pourraient être utilisées pour constituer des circuits en liaisons douces. **L'avantage de ces circuits serait leur utilisation par des touristes, mais aussi par les locaux**. Cela leur permettrait de mieux connaître le territoire en partant à sa découverte.

L'objectif de ces démarches est de faire découvrir le territoire en racontant ce qui s'y est déroulé, ce qui l'a construit. Ceci permet aux personnes d'en comprendre sa construction voire de se **l'approprier**. **Ce processus permet de valoriser globalement le territoire et de lui donner une visibilité**.

« Près de la forêt de Benon, il y a le mémorial de la Poche de La Rochelle... **Ceci n'est plus trop dans les mémoires** »

Parole d'élus





Ainsi, un réseau Nord/Sud (Canal de Marans, digue de Charron...) et Est/Ouest (Sèvre niortaise, Canal de la Banche, les levées, etc.) pourrait structurer les voies douces du territoire.

### LA CULTURE COMME ÉLÉMENT FÉDÉRATEUR

Les évènements culturels ou festivités valorisent l'identité territoriale, fédèrent les territoires et renforcent une cohésion sociale. La fête de la transhumance de la vallée du Curé organise une « transhumance » des places des bourgs vers les marais communaux à Saint-Sauveur d'Aunis, au Gué d'Alléré et à Angliers. Ceci permet de se remémorer l'identité agraire du territoire. Dans le même esprit se déroule le festival « moult stock » à Charron.

« Il faut trouver un liant qui permette de souder le territoire d'Aunis Atlantique et **de faire émerger une vision commune.** »

Parole d'élus



### 3. DES CENTRALITÉS DE PROXIMITÉ POUR LUTTER CONTRE LA DÉVITALISATION

#### LES ÉLÉMENTS CONTRIBUANT À LA VIE DE BOURG

La vie d'un bourg est rythmée par plusieurs éléments qui vont apporter **une ambiance, une convivialité qui fait se sentir « chez eux » les habitants**. Ce sont tous d'abord les équipements qui attirent les flux (écoles, équipements sportifs, de loisirs ou culturels, etc.). Les commerces et les services permettent aussi de favoriser un dynamisme économique. Enfin, l'espace public et, plus largement, le cadre de vie sont des éléments essentiels de l'ambiance du bourg.

#### L'ESPACE PUBLIC COMME LIEU DE CONVIVIALITÉ

Pour créer des lieux conviviaux, il est nécessaire de **redonner une place à chacun dans les bourgs**. Le développement des zones 30 en centre-bourg, les pédibus, les vélos-bus, les modes partagés (pour réduire la place de la voiture) sont autant de solutions retenues dans le cadre du schéma de déplacements.

Plusieurs communes veulent **revaloriser leur centre-bourg**. C'est le cas d'Angliers qui souhaite réaménager la place centrale et les équipements attenants (mairie, etc.) ou encore La Laigne qui veut créer



« Passer d'un territoire pas cher à un territoire choisi pour son cadre de vie. »

Parole d'élus

un lieu de vie multifonctionnel avec une salle des fêtes, une table de pique-nique, un restaurant et un jardin partagé.

« Le SCoT fixe trois axes à privilégier pour le développement du Pays d'Aunis :

- Le renforcement des cinq pôles structurants ;
- La densification des centres-bourgs des autres communes ;
- Le développement maîtrisé des hameaux »

Schéma de Cohérence Territoriale, 2011



LA GRENOUILLÈRE, BENON

## CONSERVER UNE DYNAMIQUE COMMERCIALE

Les bourgs des communes autres que Marans et Courçon ont pour vocation de **satisfaire les besoins courants**. Il s'agit de proposer une offre de proximité et de maintenir les équipements et services existants.

Plusieurs projets sont en cours afin de **conserver ou redonner une dynamique commerciale**. Soutenues par la commune, ces initiatives souvent individuelles permettent d'apporter un dynamisme global. C'est le cas à La Ronde où un restaurant a ouvert ses portes. Pour aider l'installation de ce commerce, la mairie a racheté le bâtiment et a réalisé les travaux.

« Les supermarchés vident nos centres-bourgs. »

Parole d'élus



### Organiser l'armature territoriale de l'offre commerciale



SOURCE : SDC, 2017

#### 4. LES LIEUX DE VIE SECONDAIRES : LES HAMEAUX

Le SCOT considère les **pôles structurants**, les **bourgs** et les **hameaux**. Les deux premiers termes sont faciles à appréhender, le troisième nécessite que l'on s'arrête dessus pour le définir. Aussi, si l'on raisonne par voie d'exclusion, les bâtiments situés à l'extérieur des bourgs et des pôles structurants sont qualifiés de hameaux, quelles que soient l'importance ou la structuration du bâti.

Les hameaux doivent donc être caractérisés, car ils peuvent revêtir des visages très différents, au regard de leur taille, leur historicité ou encore des fonctions qu'ils abritent.

Afin de préciser cet élément, un atelier a été organisé avec les élus, sur

la base d'une proposition du bureau d'étude ; il a permis de répartir ces espaces urbains en plusieurs typologies à partir de **critères** liés aux spécificités observées sur le territoire. De nouveaux critères pouvaient être proposés par les élus en fonction de leur lecture personnelle du territoire.

**Ci-dessous, le tableau présenté aux élus avec les différents critères et types d'espaces urbains proposés** (le tri s'est effectué à partir du critère du nombre de bâti -ici déterminé à 20- qui a de fait écarté les hameaux les plus petits, puis ont été séparés les hameaux économiques, ensuite ceux présentant une forme de vie liée aux commerces équipements services, enfin ce sont les critères liés à la date de construction qui ont finalisé ce tri, les hameaux restants ont été signalés comme non renseignés NR) :

SENS DU TRI ↓	Type d'espace urbain	≥ 75 % de bâti récent	≥ 60 % de bâti ancien	Présence d'une zone d'activité	Présence d'une industrie	Présence de structures scolaires	Présence de structures et de professionnels de la santé	Présence de services aux particuliers	Présence d'équipements liés au sport, aux loisirs et à la culture	Présence de commerce	Bâti ≤20	Critère supp.1	Critère supp.2	Critère supp.3
	Hameau isolé										X			
	Hameau économique (critères non cumulatifs)			X	X									
	Hameau vivant					X	X	X	X	X				
	Hameau périurbain	X												
	Hameau ancien		X											
	NR : type ?													
	Type supp.1													
	Type supp.2													



Les critères proposés ont été validés, aucun critère nouveau n'a été proposé, c'est essentiellement la dénomination de ces espaces qui a été modifiée par les élus :

Concernant les appellations des catégories :

- Re-catégoriser en « **petit hameau** » le hameau isolé
- Hameau vivant = devient « **village** »
- Non renseigné (NR) = devient « **grand hameau** » lorsque ces hameaux rentrent dans cette catégorie (Angliers). Pour les autres, les faire rentrer dans les autres catégories.
- Sont conservées les catégories « **hameau ancien** » et « **hameau périurbain** »
- Le « hameau économique » n'est pas considéré comme pertinent, il s'agira de le réintégrer à la réflexion plus générale liée à l'activité économique.

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

### LES PETITS HAMEAUX

Sont compris dans ce type, les hameaux disposants moins de 20 bâtiments de plus de 30 m<sup>2</sup> et sans bâtiment accueillant une activité économique.

### LES VILLAGES

Les villages regroupent des hameaux ayant une vie locale passée ou présente. Cette vie locale se caractérise par un noyau constitué et la présence de commerces, services ou encore équipements. Il s'agit de

hameaux de taille relativement importante dont le noyau ancien peut être aggloméré de tissu plus récent.

### LES HAMEAUX PÉRIURBAINS

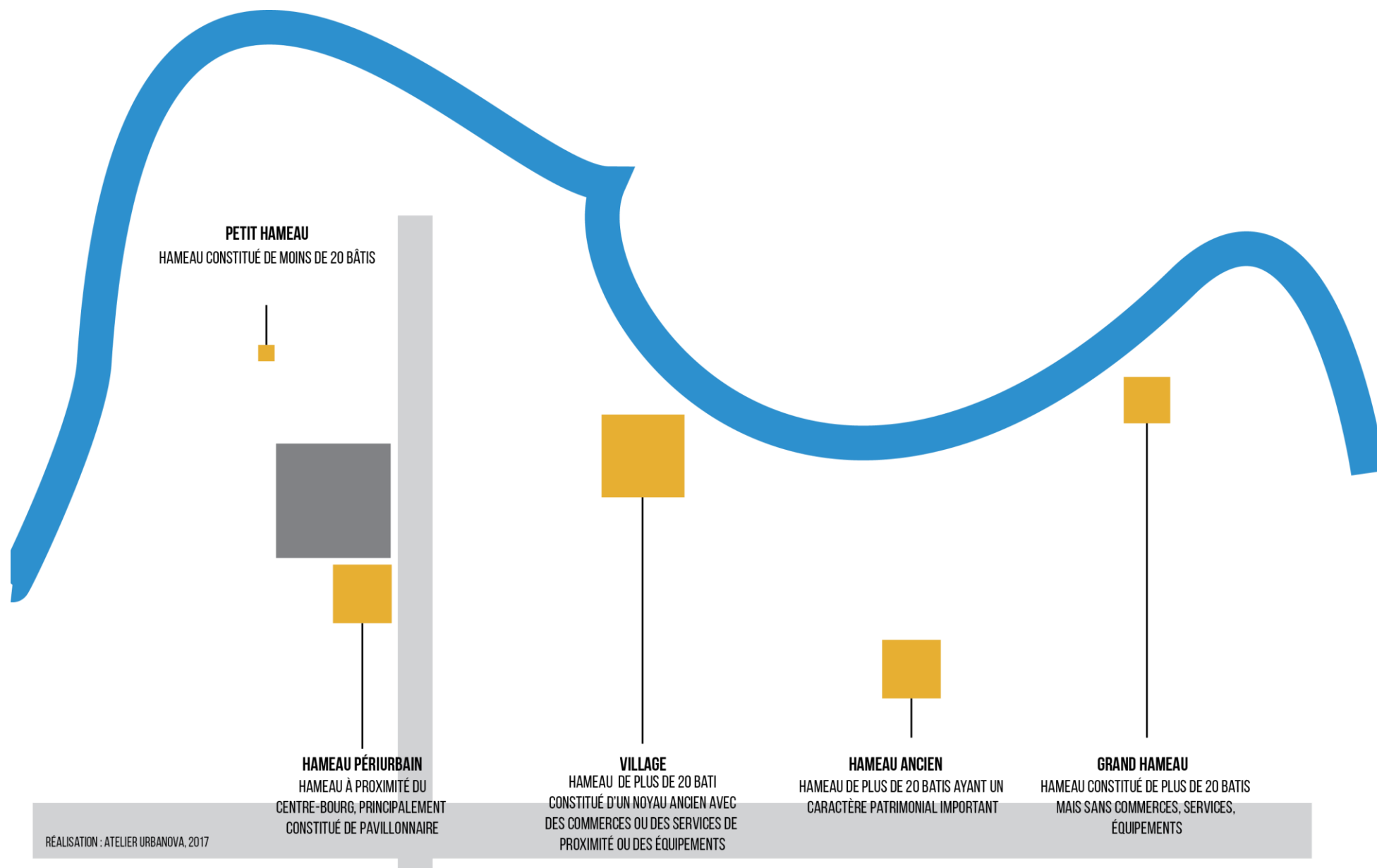
Les hameaux périurbains sont des hameaux se situant à **proximité des centres-bourgs**. Ils sont constitués principalement d'habitats **pavillonnaires** (plus de 75 % de bâti datant d'après 1960).

### LES HAMEAUX ANCIENS

Les hameaux anciens sont des hameaux dont les bâtiments anciens construits avant 1900 représentent plus de 60% du bâti. Ils correspondent à d'anciens noyaux urbains agricoles qui se sont étoffés par la suite.

### LES GRANDS HAMEAUX

N'appartenant pas aux autres typologies, ces hameaux sont cependant de taille non négligeable. Leur développement sera étudié en fonction du Projet d'Aménagement et de Développement Durables défini par les élus.



**SYNTHÈSE ET ENJEUX des tendances perçues sur le territoire:**

- Créer et renforcer les polarités du territoire pour capter les flux des espaces voisins
- Promouvoir le développement économique pour rééquilibrer l'offre d'emploi à proximité de l'habitat et ainsi limite les déplacements domicile travail
- Composer avec la nouvelle centralité émergente située aux abords de la RN11
- Une offre touristique en lien avec la ruralité et la valorisation de la Sèvre Niortaise et le patrimoine fédérateur de l'identité locale
- Un développement culturel s'appuyant sur l'histoire
- Un territoire connecté permettant le développement du multimodal en lien avec le développement souhaité des transports collectifs et ferroviaires
- Une vie de bourg conviviale grâce à la mise en place de certains projets de requalification
- Des hameaux diversifiés portant chacun un rôle spécifique dans le développement du territoire

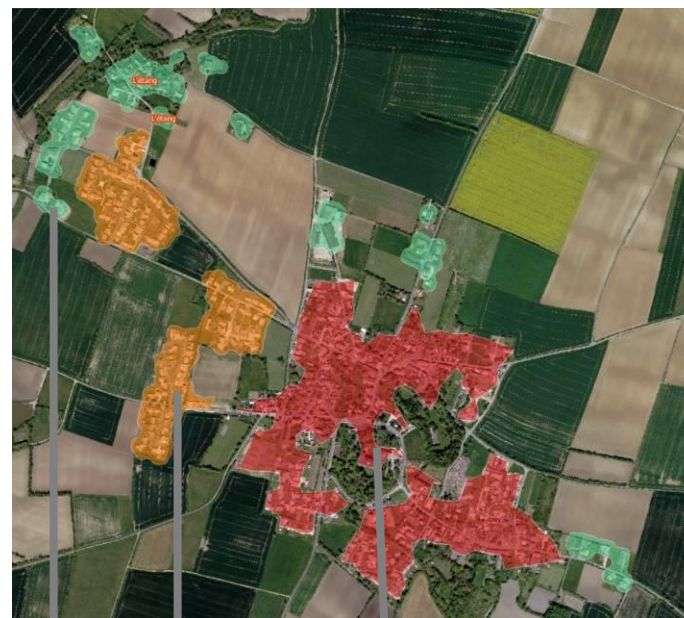
EXEMPLE DE STRUCTURATION DES HAMEAUX À SAINT — JEAN DE LIVERSAY



VILLAGE

PETIT  
HAMEAU

EXEMPLE DE STRUCTURATION À BENON



PETIT  
HAMEAU

HAMEAU  
PÉRIURBAIN

BOURG



## B. STRUCTURER L'URBAIN : À LA RECHERCHE DES POTENTIELS

### 1. MAÎTRISER SON URBANISATION, POUR PRÉSERVER SON TERRITOIRE

#### MÉTHODOLOGIE DE CALCUL

La consommation foncière a été calculée à partir des fichiers fonciers de la Direction Générale de Finances Publiques. Ces fichiers fiscaux sont construits à l'aide de la taxe d'habitation et de la taxe foncière. Ils permettent d'établir le montant de ces taxes pour les occupants d'un local. De ce fait, ils déterminent, à la parcelle, la nature du local (habitat, local commercial ou industriel) ainsi que la date de construction. À partir de ces deux données, le calcul de consommation d'espaces a pu être réalisé.

#### CONSOMMATION D'ESPACE GLOBALE ENTRE 2007 ET 2016

Entre 2007 et 2016, près de **203.5 ha** ont été consommés pour l'habitat. En fonction des communes, la part de consommation diffère. Par exemple, la commune de Saint-

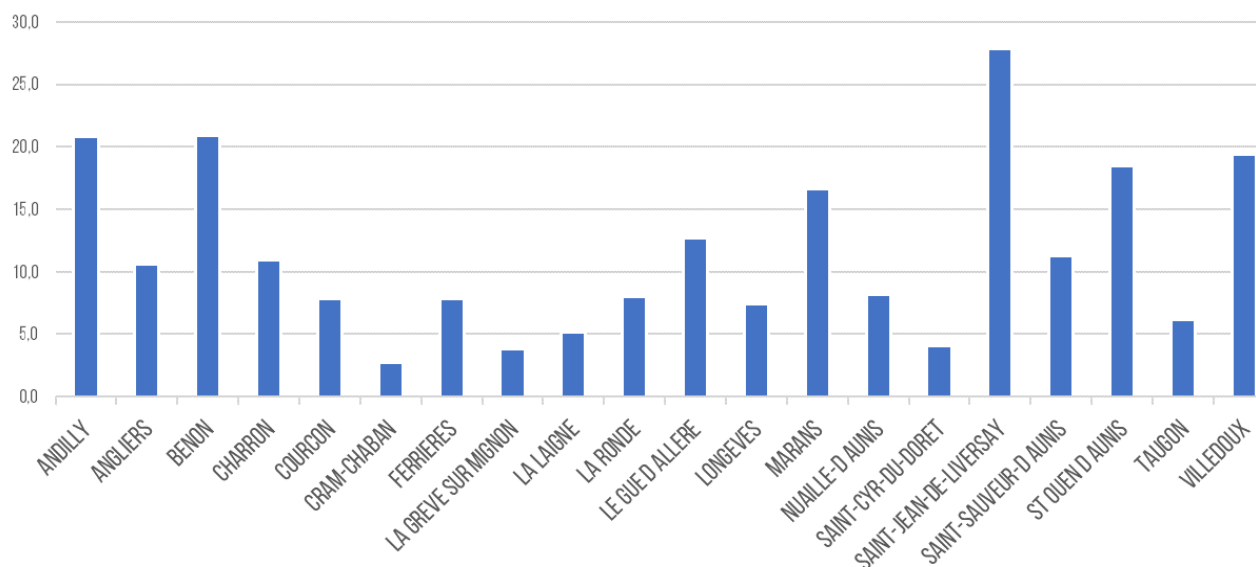
Jean de Liversay a consommé environ 12 % de cette superficie. Six communes d'Aunis Atlantique (Saint-Jean de Liversay, Benon, Villedoux, Saint Ouen d'Aunis, Marans et Andilly) rassemblent à elles seules plus de la moitié de la consommation totale.

Cette consommation est à étudier par rapport à la superficie du bâti ancien des communes et la part que représente cette augmentation de consommation. Par exemple, la part de consommation foncière du Gué-d'Alleré à l'échelle d'Aunis Atlantique est faible tout comme celle d'Angliers, mais elle représente une forte urbanisation à l'échelle communale.

Durant cette même période, 115.9 ha ont été consommés pour l'économie.

#### LES DYNAMIQUES DE CONSOMMATION FONCIÈRE POUR L'HABITAT

CONSOMMATION FONCIÈRE TOTALE POUR L'HABITAT ENTRE 2007 ET 2016 EN HECTARE



Dans ces évolutions de consommation foncière, plusieurs dynamiques sont à observer.

Certaines communes n'ont pas connu d'urbanisation significative. Il s'agit de commune dont la part de consommation foncière réalisée avant 1965, constituée de bâti dit « ancien », est bien supérieure à celle après 1965, constituée principalement d'habitat pavillonnaire. De plus, ces communes n'ont pas connu après 1965 de consommation foncière significative.

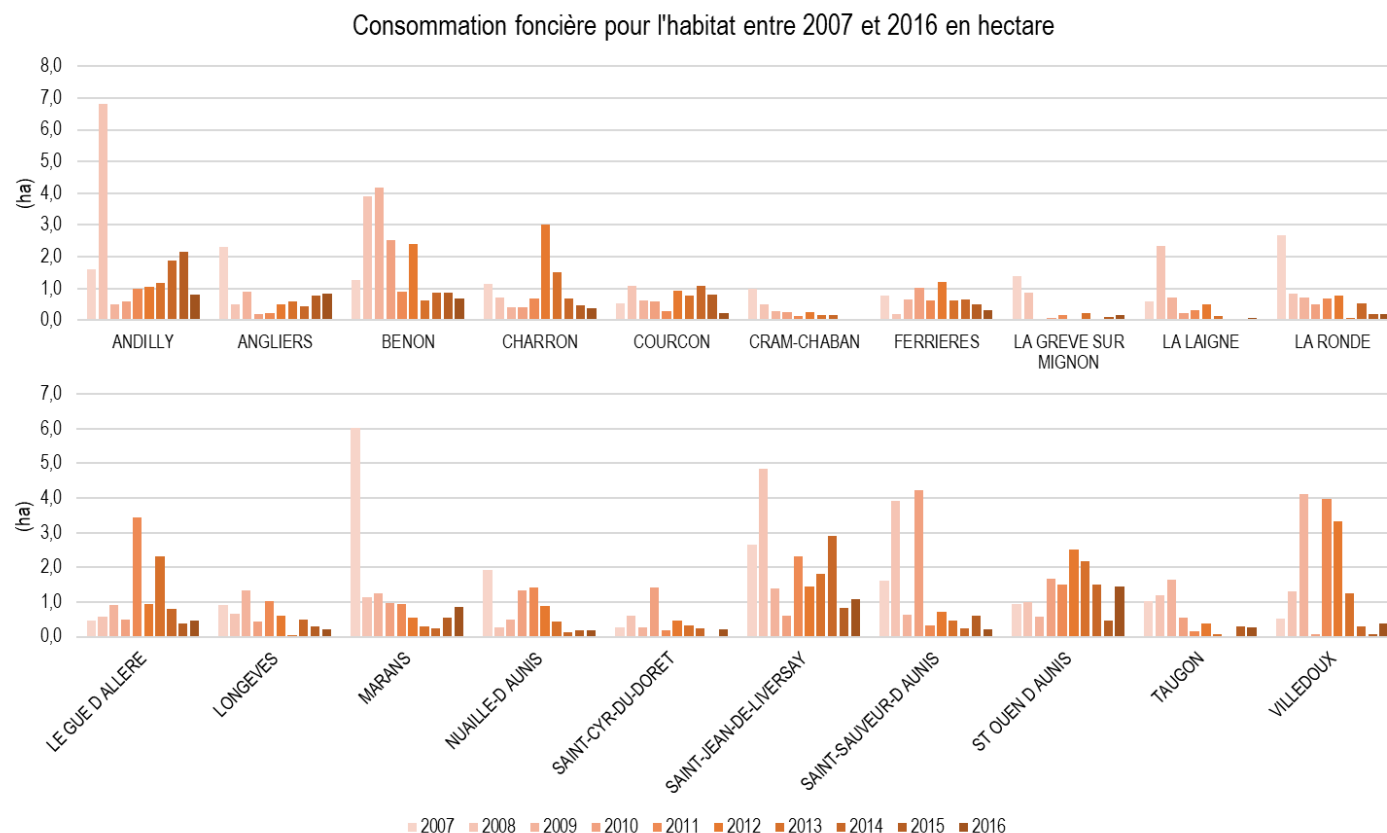
D'autres communes voient leur consommation foncière pour l'habitat constituée d'une urbanisation d'opérations ponctuelles. Il s'agit de communes dont la consommation foncière n'est pas régulière entre 1965 et 2016. Les formes urbaines qui se dégagent des opérations sont constituées des quartiers pavillonnaires. Dans ce type de commune, la part de consommation foncière de la période antérieure à 1965 reste plus importante que celle postérieure à 1965.

D'autres communes ont une consommation foncière plus stable.

C'est-à-dire que cette consommation foncière ne fonctionne pas par à-coups avec des opérations ponctuelles. Les opérations sont plus récurrentes et peuvent être ralenties par une ou deux périodes de « creux ».

Enfin, dans certaines communes la consommation foncière pour l'habitat a été forte durant la période 1965-2016. De ce fait, dans ces communes, la part de consommation foncière observée avant 1965 se révèle faible. Il s'agit de Communes qui disposaient des centres anciens peu importants. L'essentiel de l'urbanisation est constitué d'habitat pavillonnaire.

Enfin, après le calme plus ou moins marqué des années 2008 à 2015, une nette progression de la



consommation foncière en 2016 est observée sur certaines communes du territoire, liée à l'aménagement de nouveaux lotissements à vocation pavillonnaire. lotissements à vocation pavillonnaire.

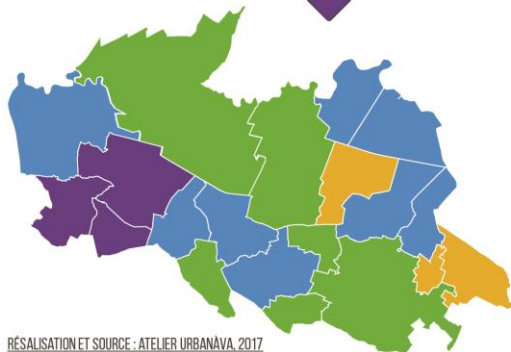
ANDILLY ET SÉRIGNY



CHARRON ET BOURG-CHAPON



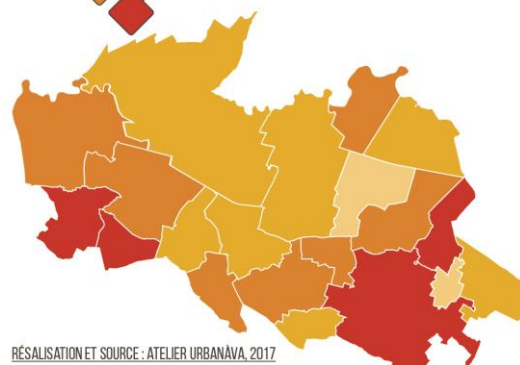
LES TYPES DE CONSOMMATION FONCIÈRE



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANAVA, 2017



CONSTRUCTION POUR L'HABITAT ENTRE 2006 ET 2016 (APRÈS 1975) ET URBANISATION ANCIENNE (ANTÉRIEURE À 1855)



RÉALISATION ET SOURCE : ATELIER URBANAVA, 2017

## CONSOMMATION D'ESPACE ET COMPARAISON AU "FONCIER CONSOMMABLE" DU SCOT.

Tableau de synthèse relatif à la programmation du développement résidentiel au cours des 20 prochaines années (foncier consommable)

Programmation sur 20 ans  De l'ordre de 600 logements par an en moyenne	Programmation en logement sur 20 ans (non prescriptif *)				Programmation en foncier consommable (prescriptif)				Potentiel supplémentaire de logements	
	Nbre logt par an	Nbre Total logt 20 ans	Dans tissu urbain existant	En extension de l'urbanisation	Densité moyenne **	Nombre d'hectares	Marge foncière supplémentaire sur secteurs bien desservis par les transports collectifs (en hectares)	Total (en hectares)	Nombre de logements sur 20 ans	Moyenne annuelle
Marans	40	800	270	530	25	21	7	28	175	9
Autres communes	82	1640	400	1240	17	73		73		
<b>Total CdC du Pays Marandais</b>	<b>122</b>	<b>2440</b>	<b>670</b>	<b>1770</b>		<b>94</b>	<b>7</b>	<b>101</b>	<b>175</b>	<b>9</b>
Aigrefeuille-d'Aunis	30	600	200	400	25	16	7	23	175	9
La Jarrie	22	440	150	290	25	12		12		
Autres communes	168	3360	820	2540	17	149		149		
<b>Total CdC Plaine d'Aunis + 3 communes</b>	<b>220</b>	<b>4400</b>	<b>1170</b>	<b>3230</b>		<b>177</b>	<b>7</b>	<b>184</b>	<b>175</b>	<b>9</b>
Courçon	24	480	170	310	25	12		12		
Autres communes	117	2340	590	1750	17	103		103		
<b>Total CdC du Canton de Courçon</b>	<b>141</b>	<b>2820</b>	<b>760</b>	<b>2060</b>		<b>115</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Surgères	58	1160	380	780	25	31	7	38	175	9
Autres communes	59	1180	290	890	17	52		52		
<b>Total CdC de Surgères</b>	<b>117</b>	<b>2340</b>	<b>670</b>	<b>1670</b>		<b>84</b>	<b>7</b>	<b>91</b>	<b>175</b>	<b>9</b>
<b>A affecter par le Comité de suivi dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT</b>							9	9	225	11
<b>Total Pays d'Aunis</b>	<b>600</b>	<b>12000</b>	<b>3270</b>	<b>8730</b>		<b>470</b>	<b>30</b>	<b>500</b>	<b>750</b>	<b>38</b>
		en %	27	73						

\* Le nombre de logements n'est pas un maximum ne pouvant être dépassé dans la mise en oeuvre du SCoT : possibilité de créer plus de logements dans le cadre d'opérations plus denses, de réhabilitation ou de restructuration du parc existant. En revanche, le cadrage foncier du SCoT est un maximum qui ne peut être dépassé dans les documents d'urbanisme locaux.

\*\* Il s'agit de densité brute (VRD, espaces communs compris).



Le SCoT du Pays d'Aunis établit une programmation foncière globale pour le développement résidentiel de l'ordre de 500 hectares sur 20 ans. La situation de référence pour l'évaluation est la date d'arrêt du

projet SCoT soit le 15 décembre 2011.

Pour répartir le foncier consommable, quatre espaces ont été définis : Marans, Courçon, Pays Marandais, Canton de Courçon

Tableau indicatif de la programmation du développement résidentiel par commune

Programmation sur 20 ans  De l'ordre de 600 logements par an en moyenne	Programmation en logement sur 20 ans *				Programmation en foncier				Potentiel supplémentaire de logements	
	Nbre logt par an	Nbre Total logt 20 ans	Dans tissu urbain existant	En extension de l'urbanisation	Densité moyenne **	Nombre d'hectares	Marge foncière supplémentaire sur secteurs bien desservis par les transports collectifs (en hectares)	Total (en hectares)	Nombre de logements sur 20 ans	Moyenne annuelle
Andilly	8	160	40	120	17	7		7		
Charron	28	560	140	420	17	25		25		
Longèves	12	240	60	180	17	11		11		
Marans	40	800	270	530	25	21	7	28	175	9
Saint-Ouen-d'Aunis	13	260	60	200	17	12		12		
Villedoux	21	420	100	320	17	19		19		
<b>Total CdC du Pays Marandais</b>	<b>122</b>	<b>2440</b>	<b>670</b>	<b>1770</b>		<b>94</b>	<b>7</b>	<b>101</b>	<b>175</b>	<b>9</b>
Angliers	15	300	80	220	17	13		13		
Benon	8	160	40	120	17	7		7		
Courçon	24	480	170	310	25	12		12		
Cram-Chaban	4	80	20	60	17	4		4		
Ferrières-d'Aunis	9	180	50	130	17	8		8		
La Grève-sur-Mignon	4	80	20	60	17	4		4		
Le Gué d'Alléré	5	100	30	70	17	4		4		
La Laigne	2	40	10	30	17	2		2		
Nuillé-d'Aunis	8	160	40	120	17	7		7		
La Ronde	6	120	30	90	17	5		5		
Saint-Cyr-du-Doret	4	80	20	60	17	4		4		
Saint-Jean-de-Liversay	27	540	130	410	17	24		24		
Saint-Sauveur-d'Aunis	19	380	90	290	17	17		17		
Taugon	6	120	30	90	17	5		5		
<b>Total CdC du Canton de Courçon</b>	<b>141</b>	<b>2820</b>	<b>760</b>	<b>2060</b>		<b>115</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Ces espaces correspondent aux anciennes intercommunalités qui ont fusionné en 2014.

**À titre informatif, et donc non prescriptif, la ventilation du foncier consommable par commune pour l'habitat est renseignée dans le SCoT.**

### LA CONSOMMATION FONCIÈRE MISE À JOUR AVANT L'APPROBATION

En 2020, une actualisation de la consommation foncière a été effectuée pour étudier l'évolution de cette consommation au cours de la procédure d'élaboration du PLUi-H. Les données utilisées sont celles de MAJIC 2020. A cette consommation, une majoration a été appliquée pour prendre en compte des surfaces consommées mais non comptabilisées par MAJIC. Il s'agit essentiellement des voiries.

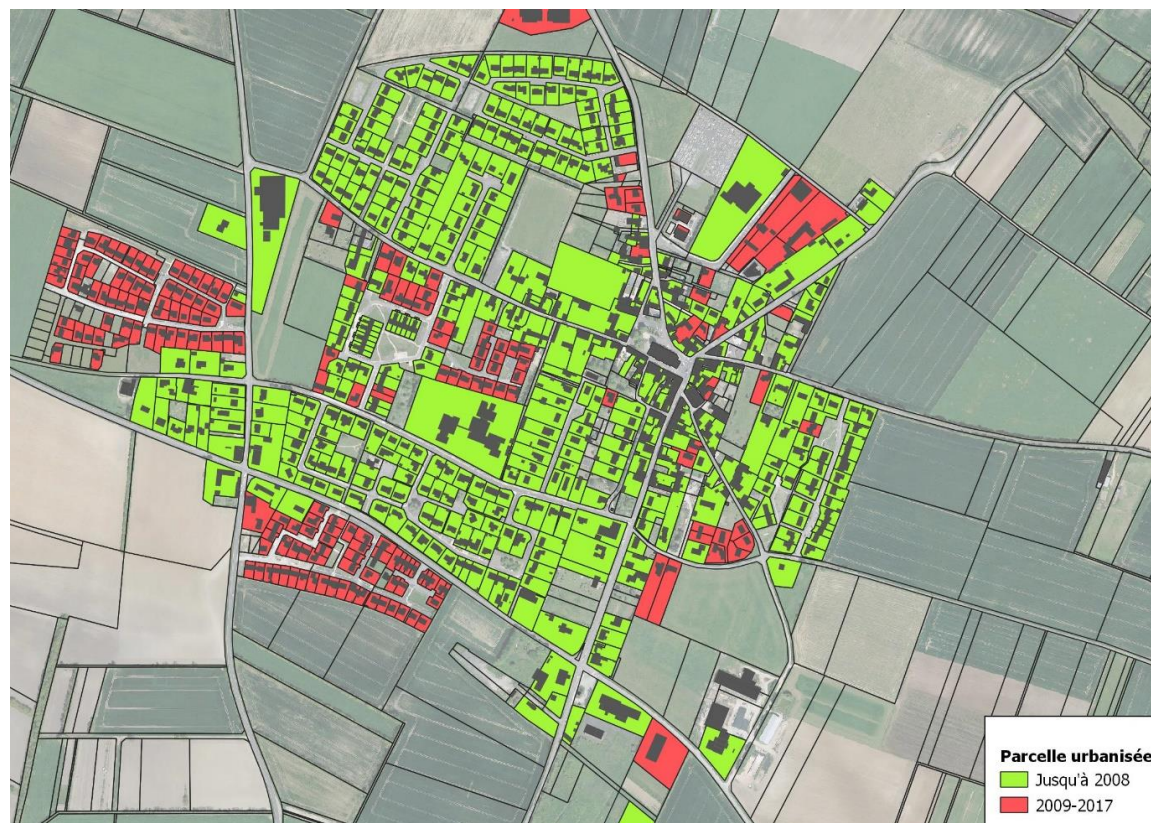
**Il s'avère qu'entre 2009 et 2018, 305,3 ha ont été consommés sur le territoire d'Aunis Atlantique. A noter que cette consommation reste certainement inférieure à la consommation réelle car les données MAJIC minimisent la consommation liée aux équipements publics.**

### MÉTHODE UTILISÉE POUR CALCULER LES CONSOMMATIONS FONCIÈRES 2009-2018 SUR LE TERRITOIRE D'AUNIS ATLANTIQUE

Dans un premier temps, le travail a été réalisé sur les données DGFIP les plus récentes disponibles (au moment de la rédaction des réponses aux avis des PPA pour le dossier d'enquête publique), à savoir les données

MAJIC/EDIGEO millésime 2019 (c'est-à-dire incluant les données foncières et fiscales jusqu'au 31/12/2018)

Puis, il a été identifié toutes les parcelles urbanisées au sens de MAJIC (ce qui peut exclure un certain nombre d'exploitations agricoles, d'équipements publics, de voirie, mais aussi, parfois, certaines parcelles à vocation résidentielle ou économique). On obtient ainsi leur date de première urbanisation, ainsi que leur destination (habitat, économie, ou mixte habitat-éco). On peut ainsi faire la différence entre les parcelles urbanisées jusqu'à fin 2008, et celles urbanisées sur les 10 dernières années connues, à savoir ici 2009-2018.





Afin de quantifier les parcelles qui se sont urbanisées en extension de celles qui se sont urbanisées en intensification (càd hors enveloppe

urbaine / dans l'enveloppe urbaine), il est nécessaire de reconstituer les enveloppes urbaines telles qu'elles existaient à la fin 2008. Pour cela, on procède de la manière suivante :

- en se basant sur les parcelles dont la date de première urbanisation est inférieure ou égale au 31/12/2008, on identifie le bâti correspondant. Ce bâti était théoriquement présent à la fin 2008 (ce procédé n'est pas fiable à 100% car il existe des erreurs de saisie dans les données MAJIC, et on observe parfois des éléments bâtis situés sur des parcelles qui, au sens de MAJIC, ne sont pas urbanisées... c'est notamment le cas pour les exploitations agricoles et certains bâtis économiques)

- à partir de ce bâti identifié comme déjà présent en 2008, on utilise la méthode du « tampon » (dilatation/rétractation) en appliquant un tampon de +50m, puis - 50m. Cela a pour effet de recréer les enveloppes urbaines de 2008, en agglomérant les bâtis distants de moins de 50m.

- de manière automatisée, on comble les « trous » présents à l'intérieur



de ces enveloppes ainsi générées.

- Parmi les parcelles urbanisées sur les 10 dernières années connues (2009-2018), on identifie de manière informatique celles qui sont situées à l'intérieur des enveloppes urbaines de 2008, et celles situées

au dehors. Les premières seront considérées comme étant des parcelles urbanisées en intensification, les autres comme urbanisées en extension.

Les premières cartographies présentent les données DGFIP brutes, c'est-à-dire réparties entre uniquement ECONOMIE - HABITAT - MIXTE. Or, un travail de fond à la parcelle pour la catégorie ECONOMIE a été réalisée parcelle par parcelle avec appui de la photo-aérienne et en consultant le cadastre avec la donnée propriétaire.

La consommation foncière telle qu'issue des données MAJIC ne tient pas compte de la consommation d'espaces pour les voiries et les espaces publics. Or, il a été constaté sur le territoire, dans les opérations d'urbanisation en extension (tant à vocation résidentielle qu'économique) que ces espaces publics au sens large représentaient en moyenne 25% de l'espace consommé. Afin d'évaluer au mieux la consommation foncière sur la période 2009-2018, il convient donc de

réintégrer ces espaces publics de manière forfaitaire, ce qui revient à majorer de 33% la surface des parcelles urbanisées en extension.

Par ailleurs, les données MAJIC prennent en compte de manière très lacunaire les consommations foncières liées aux équipements publics. Ceux-ci sont tantôt absents des données MAJIC, tantôt intégrés au sein des destinations habitat ou économie. Afin de s'assurer que ces consommations foncières soient correctement prises en compte, le service de la CdC a étudié toutes données relatives à l'implantation d'équipements publics sur la période 2009-2018. Mais, le travail a surtout consisté à reprendre les parcelles consommées dans la rubrique ECONOMIE et MIXITE pour analyser parcelle par parcelle la réelle destination.



Ces deux tableaux expriment les destinations repérées en totalité et hors enveloppe ou dans enveloppe urbaine 2008 :

VOCATION	Surface (ha)
HABITAT (catégorie HABITAT)	152,7
TOTAL HABITAT (avec ECO + MIXITE)	155,5
HEBERGEMENT	2,7
ECONOMIE	19,8
TOURISME	19,9
AGRICULTURE	45,8
SANTE	0,2
EQUIPEMENT	13,7
EOLIENNE	2,6
<b>TOTAL</b>	<b>260,2</b>

1,3 ha a été ajoutés car les données MAJIC pouvaient ne tenir compte que d'une partie des parcelles concernées par un équipement public (Ex : L'Envol à Longèves, la Passerelle à Andilly...)

Destination	Hors enveloppe urbaine 2008	Dans enveloppe urbaine 2008	Total général
Economie (agricole)	45,7	0,2	45,8
Economie (centre-bourg)	1,2	1,4	2,6
Economie (entreprise isolée)	0,1	-	0,1
Economie (tourisme)	19,9	-	19,9
Economie (ZA)	15,8	0,5	16,3
Economie et Habitat	0,8	-	0,8
Eolienne	2,7	-	2,7
Equipement	12,3	1,4	13,7
Habitat	118,5	36,1	154,6
Habitat (voirie lotissement)	0,9	-	0,9
Hébergement	1,0	1,7	2,7
Santé	0,1	0,1	0,2
<b>Total général</b>	<b>218,9</b>	<b>41,4</b>	<b>260,3</b>

A la consommation susvisée, afin d'évaluer au mieux la consommation foncière sur la période 2009-2018, il convient donc de majorer de 33% la surface des parcelles urbanisées pour l'habitat (hors la seule voirie comptée, ce qui montre le caractère aléatoire de la donnée) et l'économie (hors spécialité agricole, entreprise isolée, tourisme) hors de l'enveloppe urbaine car la consommation est sous-estimée et la consommation établie dans le PLUi-h compte ces espaces publics (bassin de rétention, voirie, espaces verts, noues...), soit  $136,3 \text{ ha} \times 0,33 = 45 \text{ ha}$  à ajouter à la consommation totale.

**La consommation foncière totale des 10 dernières années (période 2009-2018) est donc de 305,3-ha (260.3+45).**

Ce calcul se base sur les données DGFIP (codes 1,2,3 DTELOC pour l'habitat, code 4 DTELOC pour l'économie) en ajoutant les 1,3 ha manquants mais aussi sur la majoration de 45 ha liée aux espaces publics (essentiellement de la voirie).

Destination	Hors enveloppe urbaine 2008	Dans enveloppe urbaine 2008	Total général
Economie (agricole)	45,7	0,2	45,8
Economie (centre-bourg)	1,2	1,4	2,6
Economie (entreprise isolée)	0,1	-	0,1
Economie (tourisme)	19,9	-	19,9
Economie (ZA)	15,8	0,5	16,3
Economie et Habitat	0,8	-	0,8
Eolienne	2,7	-	2,7
Equipement	12,3	1,4	13,7
Habitat	118,5	36,1	154,6
Habitat (voirie lotissement)	0,9	-	0,9
Hébergement	1,0	1,7	2,7
Santé	0,1	0,1	0,2
<b>Total général</b>	<b>218,9</b>	<b>41,4</b>	<b>260,3</b>

## LES FORMES D'URBANISATIONS DÉCOULANT DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE

Quatre types d'urbanisation se sont développés sur le territoire d'Aunis Atlantique en fonction de la consommation du foncier.

**L'urbanisation diffuse** traduit un développement des constructions qui ne s'inscrit pas en continuité de l'existant (bourg ou hameau). Cet éparpillement peut suivre une logique nouvelle (apparition d'une nouvelle infrastructure, d'équipement) ou un axe existant (appui du réseau routier).

À la différence de l'urbanisation diffuse, **l'urbanisation multipolaire s'appuie sur des noyaux existants** (bourg, hameau, zone d'activité). Ce type d'urbanisation est généralement **un héritage culturel** du développement urbain des communes. C'est le cas de Saint-Cyr du Doret ou Saint-Jean de Liversay. Dans la situation de Saint-Sauveur

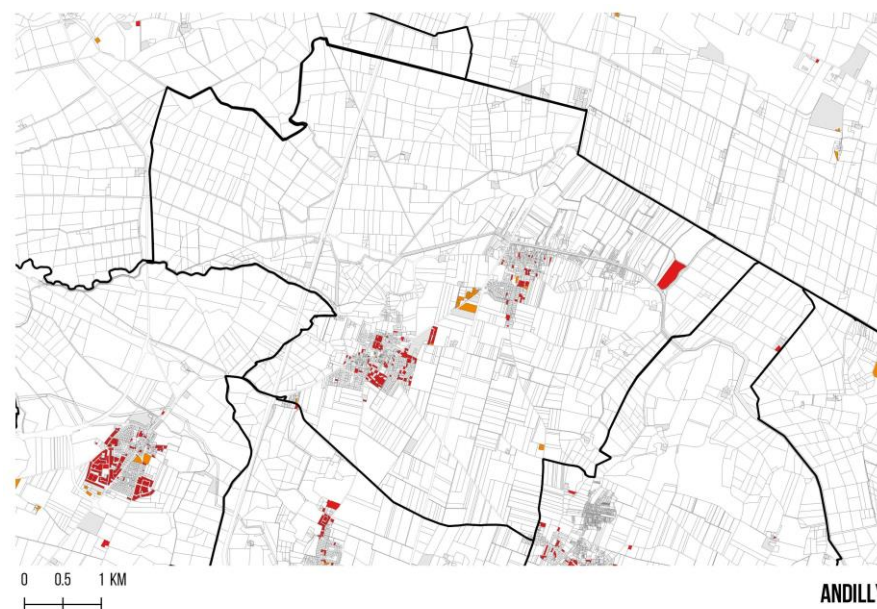
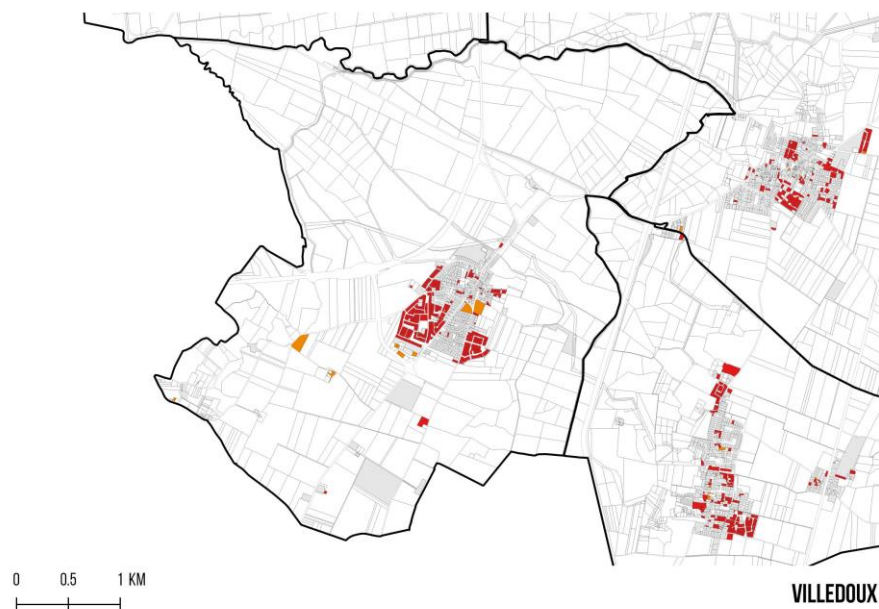
d'Aunis, cela s'explique par le développement de la zone d'activité, le pôle Ferrières-Saint-Sauveur.

**L'urbanisation bipolaire est une urbanisation qui vient conforter deux noyaux urbains existants** souvent le centre-bourg et un hameau « historique ». Il s'agit alors de deux noyaux urbains interdépendants et complémentaires.

Ceci concerne les noyaux urbains de :

Bourg de Courçon/Angiré

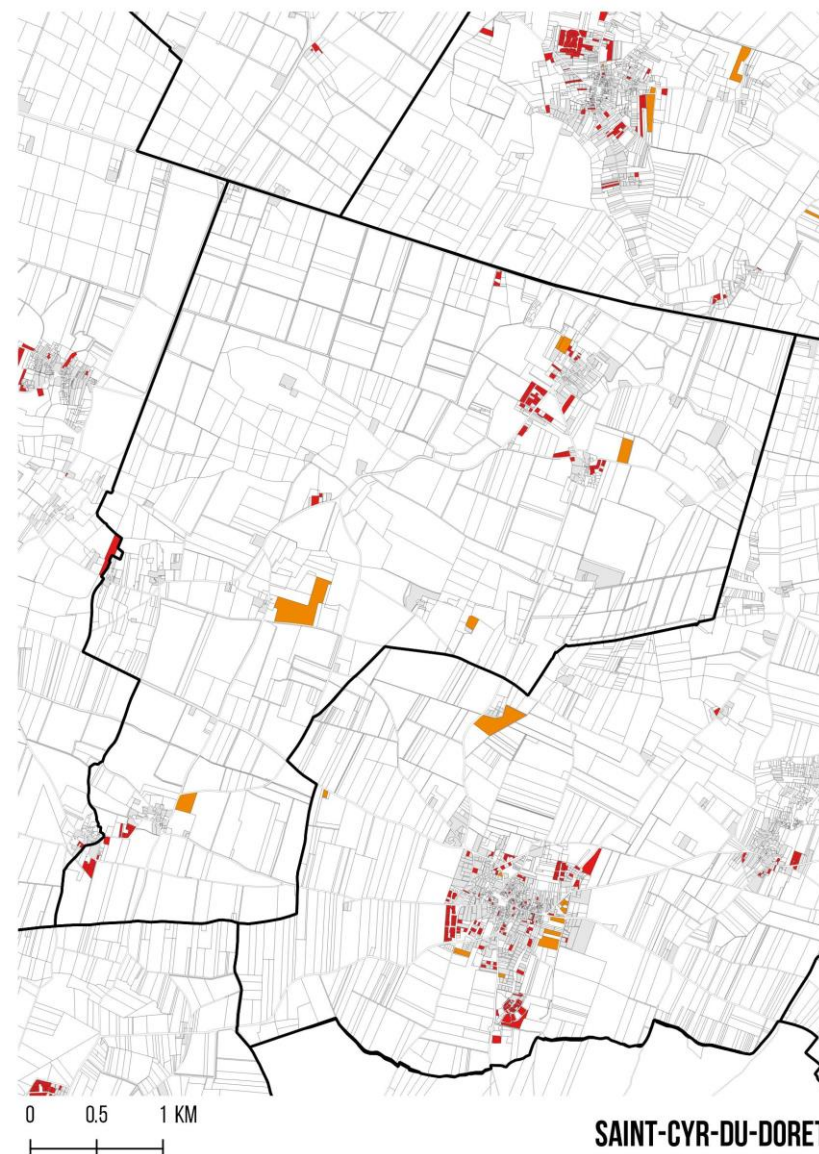
Bourg de Saint-Ouen



d'Aunis/Le Breuil

- Bourg d'Andilly/Sérigny (dit plus haut)
- Bourg de Cram/Chaban
- Bourg de La Grève-sur-Mignon/Bègues

L'urbanisation en continuité de bourg est une urbanisation plus compacte qui renforce la centralité principale : le bourg. En comparaison aux territoires bipolaires ou multipolaires, la structuration de ces communes est simple : seule une centralité existe, le bourg, et le reste des noyaux urbains sont des hameaux composés de bâtiments isolés ou de peu de bâtis.





## 2. LES POTENTIELS POUR L'HABITAT

### LES DENTS CREUSES

**Une dent creuse est une parcelle ou un groupe de parcelles non bâties insérées dans un tissu construit.** Il s'agit donc d'un espace vide entouré de constructions : un terrain vague est une dent creuse. Elle peut être créée par la démolition d'un édifice (Source : fédération nationale des CAUE). Une dent creuse peut se situer sur un terrain privé ou public, végétal ou minéral (parking).

De même, en fonction de leur nature et de leur configuration ces dents creuses sont **plus ou moins aisément mobilisables**.

**En fonction de la situation et de la taille de la dent creuse dans l'îlot l'intervention est plus ou moins facilitée.** Si une intervention en lisière ou sur l'intégralité du cœur d'îlot apparaît plus simple techniquement (raccordement, projet d'ensemble, accessibilité et desserte, etc.), l'intervention en cœur d'îlot apparaît plus complexe. Néanmoins, la valorisation de ces dents creuses est tout à fait possible.

« Lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme, les communes doivent en phase de diagnostic effectuer un **inventaire des disponibilités et potentialités dans le tissu urbain existant** (espaces non construits, de faible densité, appelant une requalification, bâtiments désaffectés, reconversion ou réhabilitation de bâtiments anciens, logements vacants, etc.) et **préciser la faisabilité de leur réinvestissement**. Cette étude précise les densités dans le tissu urbain existant »

Schéma de Cohérence Territoriale, 2011

De même, **son usage principal détermine la complexité de l'opération**. Si une dent creuse est située sur des parcelles en habitat ou en équipement d'intérêt collectif, les interlocuteurs diffèrent. Si dans le premier cas il s'agit de plusieurs propriétaires fonciers, dans le second cas, le terrain appartient à la collectivité, ce qui facilite le montage de l'opération.

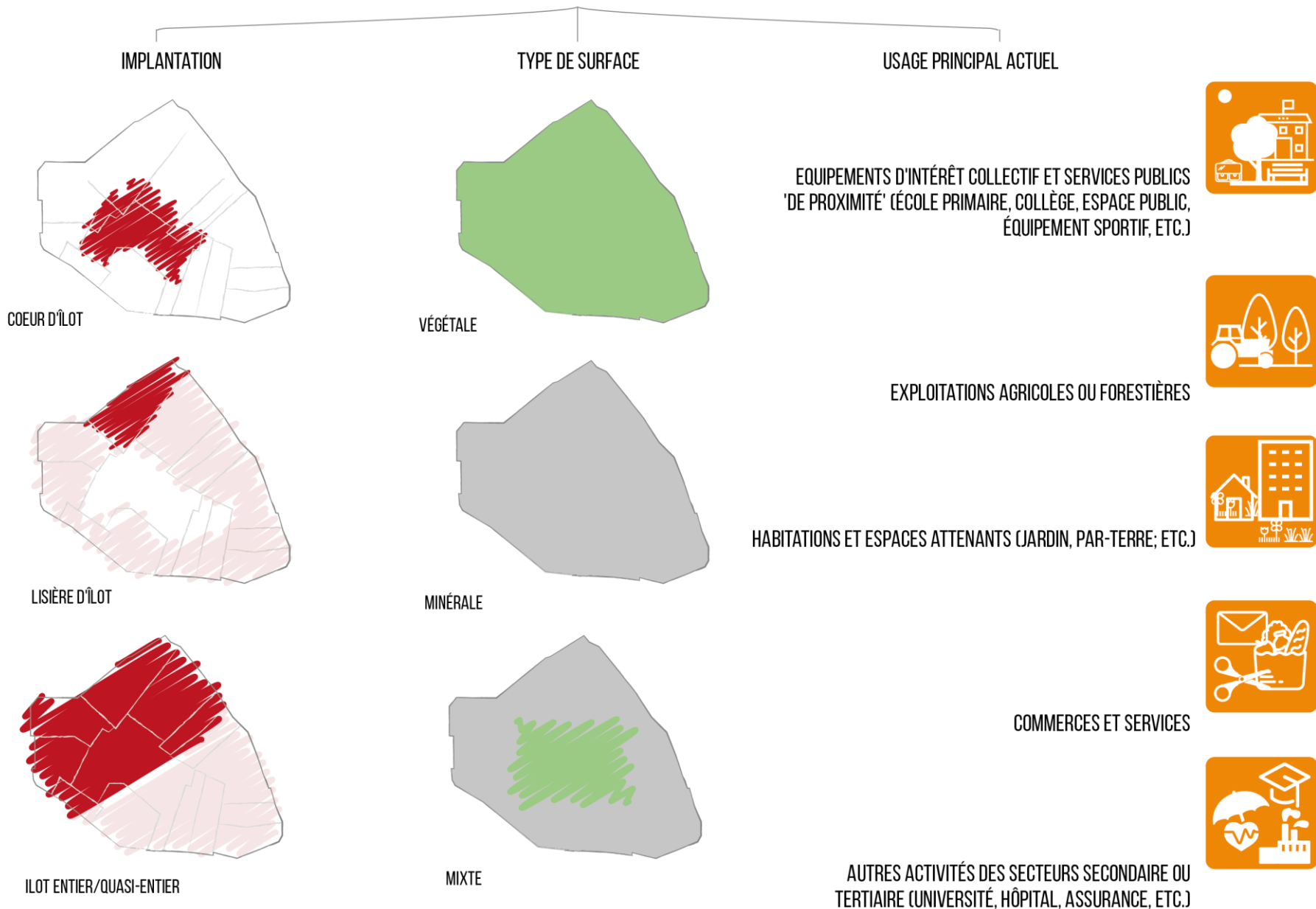
Différentes raisons peuvent amener à préserver une dent creuse :

- **Raison patrimoniale (environnement, paysage, architecture, urbanisme) :** Espace boisé à préserver, jardin/potager à préserver, zone humide, vue et perspective à préserver, zone intégrée dans un zonage de protection environnemental (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000)
- **Raison liée à des risques :** zone inondable, zone humide périmètre rapprochée de captage d'eau potable, recul par rapport à certaines voies (Bruit), périmètre lié à une ICPE
- **Raison sociale :** Espace public à préserver (lieu de vie ou de convivialité d'un quartier)



DENSIFICATION À VILLEDoux

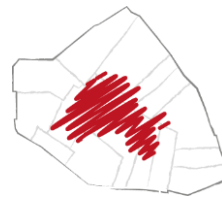
## DÉFINIR UNE DENT CREUSE



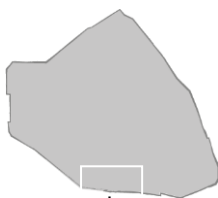
EXEMPLES DE CONFIGURATION DE DENTS CREUSES



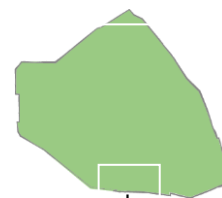
+



+



+



+

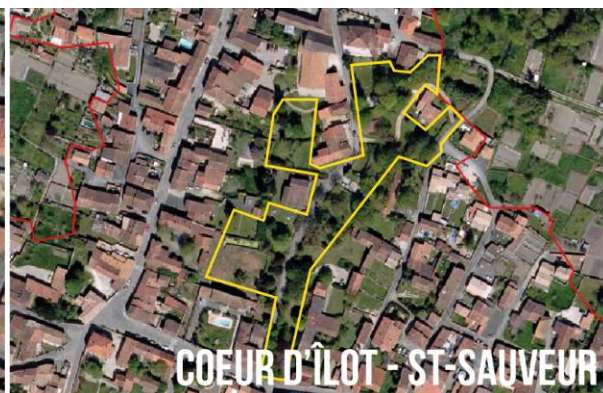


=



=

EXEMPLES DE DENTS CREUSES





## LES LOGEMENTS VACANTS (CF. VOLET HABITAT)

Les logements vacants sont des potentiels bâtis d'habitat. Les raisons de leur vacance sont diverses :

- Le logement ne trouve pas de locataire ou d'acquéreur
- Il est déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation
- Il est en attente de règlement de succession
- Il est conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés
- Le propriétaire garde le logement sans affectation précise en raison de sa vétusté par exemple

Sur le territoire, on peut noter que ce phénomène est parfois lié à la présence de voies de circulation très utilisées et donc créant des nuisances sonores (ex. : Marans). De même, certaines communes plus rurales présentant une forme urbaine compacte peuvent présenter une problématique de vacances due au manque d'espace extérieur de type jardin et à un bâti trop dégradé.

Afin de lutter contre la vacance, différentes mesures peuvent être mises en place. À Marans, une **taxe locale sur les logements vacants** a été imposée pour encourager les propriétaires à la vente ou à la mise en location. Seulement, l'état du bâti (souvent insalubre) ne permet pas une mise en location et les ventes sont compromises.

## LES CHANGEMENTS DE DESTINATION

Des changements de destination peuvent être réalisés sur différents bâtis. Pour mettre cela en place, différents critères doivent être respectés :

- Ne pas compromettre la **qualité paysagère** du site
- Ne pas compromettre une activité agricole en place
- Pas de démolition/reconstruction, uniquement de la reconversion par réfection de l'existant

## 3. LES POTENTIELS ÉCONOMIQUES

### RECONQUÊTE DE FRICHE

Plusieurs **usines sont désaffectées** sur le territoire dû aux départs ou fermetures des entreprises. C'est le cas des emprises Soufflet à Marans ou encore des emprises industrielles d'Andilly (Dufour, usine du secteur nautique).

#### SYNTHÈSE ET ENJEUX :

- Une consommation des terres agricoles et naturelles contrastée selon les communes et leur attractivité
- Une consommation diffuse et multipolaire sur le territoire qui s'agira de mieux structurer dans l'avenir
- De nombreux potentiels et gisements fonciers présents sur le territoire, notamment sur certaines communes, des friches économiques à reconquérir
- Une problématique de logement vacant peu prégnante à l'échelle du territoire mais inquiétante sur la commune de Marans