

SCoT

de la Communauté d'Agglomération de Niort

Document d'Orientation et d'Objectifs



Approuvé par délibération du Conseil de Communauté
Du 14 janvier 2013

Reçu en préfecture le 21 janvier 2013

Opposable depuis le 28 mars 2013

La Présidente,
Geneviève Gaillard



Document réalisé avec le concours des bureaux d’études :

- Degermann-Consultant
- Ecoscop
- Adauhr
- RCT

SOMMAIRE

1.	Clés de lecture du DOO	8
2.	Le DOO du SCoT de la CAN	9
3.	Organisation territoriale et cadre de vie	13
4.	Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable, adapté à la croissance économique, aux besoins des habitants et à la diversité du territoire	16
4.1	En offrant un habitat pour tous en fonction d’une demande en évolution dans le temps et dans le respect de l’environnement	17
4.2	En coordonnant la création d’emplois et la création de logements pour limiter les atteintes à l’environnement, et diminuer les distances entre domicile et lieu de travail	22
4.3	En renforçant les pôles de la CAN	24
4.4	En favorisant prioritairement l’urbanisation dans l’enveloppe urbaine actuellement bâtie	25
4.5	En limitant et en organisant les extensions urbaines nécessaires	27
4.6	En améliorant l’accessibilité des pôles en transports en commun et en transports doux	32
4.7	En articulant besoins en équipements et croissance démographique et économique.....	33
4.7.1	Partager et mutualiser l’offre de service et d’équipements intercommunaux	33
4.7.2	Favoriser la création de nouveaux pôles d’équipements et de services dans les tissus urbains existants	34
5.	Conforter un dynamisme économique d’exception en améliorant l’attractivité du territoire	35
5.1	En proposant une offre foncière structurée et très économe en espace	38
5.2	En développant les fonctions métropolitaines de la CAN	40
5.2.1	Favoriser l’extension des activités métropolitaines existantes et l’implantation de nouvelles implantations métropolitaines	40
5.2.2	Transformer le quartier de la gare de Niort en pôle de développement et d’équipements métropolitains	41
5.2.3	Développer des activités de formation et de recherche dans les domaines d’excellence de la CAN	42
5.2.4	Développer des activités culturelles et artistiques	43
5.2.5	Accompagner le développement des fonctions métropolitaines par une offre résidentielle de haut niveau	44
5.3	En diversifiant la base économique du territoire	44
5.3.1	Diversifier l’offre foncière et immobilière	44
5.3.2	Favoriser l’émergence puis l’ancrage de nouvelles activités dans le territoire	46
5.3.3	Développer les emplois touristiques de loisirs et d’affaires	46
5.3.4	Faciliter le développement des autres piliers de la base économique de l’agglomération	48
5.4	En développant l’économie résidentielle.....	48
5.4.1	Accompagner la croissance démographique de la CAN par une offre commerciale renforcée.....	48
5.4.2	Permettre le renouvellement de l’activité artisanale, l’accueil et le développement d’activités de l’économie résidentielle sur des zones à vocation artisanale d’échelle intercommunale	49
5.4.3	Réhabiliter les zones commerciales existantes et en priorité la zone Mendes France/Chauray.....	49

5.5	En améliorant l'accessibilité multimodale des principaux sites d'activités	50
5.6	En engageant le processus de réhabilitation des zones d’activités existantes	50
5.7	En maintenant, et si possible en développant, les emplois agricoles.....	51
6.	Faciliter sensiblement la mobilité et les déplacements et éviter la saturation par la qualité des transports.....	53
6.1	Organiser l’urbanisation de la CAN pour protéger l’agglomération et ses usagers d’une dépendance accrue et dangereuse à l’égard de la voiture.....	54
6.1.1	Recréer des formes urbaines qui réduisent les distances de déplacements et favorisent l’usage des modes alternatifs à la voiture, rechercher une réduction de la place de l’automobile dans le centre de Niort et les pôles urbains périphériques	54
6.1.2	Densifier là où la desserte en transports collectifs est bonne ou possible	55
6.1.3	Influencer l’organisation de la journée de travail pour modifier la temporalité des déplacements.....	55
6.1.4	Le SCoT de la CAN recommande la réalisation d’un plan de déplacements pour les loisirs.....	56
6.2	Développer l’usage des transports collectifs existants	57
6.2.1	Rendre les transports collectifs attractifs	57
6.3	Encourager et faciliter la marche et le vélo.....	59
6.3.1	Faciliter la marche	59
6.3.2	Faciliter le vélo	60
6.4	Améliorer le transport du fret	61
6.5	Améliorer les infrastructures numériques	61
6.6	Garantir la qualité du réseau d’infrastructures routières actuel, améliorer sa gestion, valoriser le potentiel d’accessibilité autoroutière de la CAN.....	61
6.7	Orientations transversales	63
7.	Préserver l’identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie.....	64
7.1	En révélant et en s’appuyant sur la charpente paysagère et naturelle du territoire du SCoT	64
7.1.1	Préserver la qualité paysagère globale du territoire	64
7.1.2	Préserver la qualité et l’identité de chaque unité paysagère	68
7.1.3	Préserver la qualité paysagère du patrimoine bâti.....	69
7.2	En préservant la biodiversité et la trame verte et bleue.....	70
7.3	En préservant et en gérant de façon économe la ressource en eau.....	73
7.4	En garantissant la qualité de l’air et en limitant les nuisances.....	76
7.5	En menant une politique de prévention des déchets.....	76
7.6	En gérant les risques naturels et technologiques	77
7.7	En maîtrisant les dépenses et les besoins en énergie	77
8.	Définitions.....	79

Introduction

Le Schéma de Cohérence Territoriale, par la finalisation de son Document d’Orientation et d’Objectifs (DOO), consacre la construction d’une intercommunalité de projet : ambitieuse et solidaire.

C’est un projet de territoire - projet pour notre territoire - que nous avons construit patiemment, étape après étape, dans un esprit d’ouverture et de dialogue. Des principes fondateurs de la Charte de l’Intercommunalité, aux ambitions tracées par le Projet d’Agglomération, jusqu’à la finalisation d’un nouveau Pacte Communautaire, chaque avancée aura permis de faire de la Communauté d’Agglomération de Niort un territoire attractif, diversifié, équilibré et entreprenant.

Le Document d’Orientation et d’Objectifs (DOO) qui est le fruit d’une démarche concertée et d’une ambition partagée n’est que la traduction spatiale de notre projet de territoire. Au-delà de la présentation technique de ce DOO, inhérent à son statut de document d’urbanisme réglementaire, ce sont deux principes essentiels qui ont prévalu à son écriture et qui lui donnent à la fois son sens et son utilité :

« Avoir comme fil conducteur permanent la recherche d’un meilleur équilibre social, économique et territorial en s’appuyant sur la spécificité des territoires » (Charte de l’Intercommunalité – adoptée par le Conseil de Communauté le 23 juin 2003)

Notre conviction est que notre richesse réside dans la pluralité de nos cultures, de nos paysages et de nos histoires. En conséquence, elle réside aussi dans les formidables atouts que ces diversités nous offrent en conjuguant solidarités humaines, écologiques et économiques. Ces solidarités nous obligent à relever le défi du développement économique en conservant, et préservant, nos richesses environnementales et écologiques, et en répondant aux besoins de plus en plus grands des populations.

Le SCoT a été bâti en s’appuyant sur quatre espaces territoriaux singuliers et complémentaires :

- l’espace Métropolitain traversé par la Sèvre, porte du Marais Poitevin, qui assure l’essentiel de l’attractivité économique de la Communauté d’Agglomération, au travers de la dynamique de la ville-centre, Niort, et de ses communes limitrophes, ainsi que le lien fondamental avec le monde rural et son activité essentielle, l’agriculture.
- l’espace Marais et son archipel de villages, à l’interface de la terre et de la mer, qui se doit de relever le défi permanent d’une zone remarquable à protéger mais active et réactive, et où l’activité humaine a toute sa place.
- l’espace Sud, à la frontière du Marais, qui doit utiliser et valoriser son excellente accessibilité routière et ferroviaire pour se projeter dans un avenir plus dynamique et respectueux de son paysage, notamment des vallées du Mignon et de la Courance.
- l’espace Nord, parcouru par la Vallée de la Sèvre amont, qui dispose d’un patrimoine historique, culturel et naturel important, et s’appuyant sur une activité agricole dynamique, peut impulser son essor économique et démographique.

C’est grâce à cette articulation respectueuse des composantes naturelles du territoire, construit sur un dialogue ouvert entre urbain et rural, que la Communauté d’Agglomération de Niort peut s’engager dans un projet de développement de type nouveau.

Un modèle reposant sur l'idée que la dynamique d'un ensemble territorial tient à sa capacité de conforter la fonction de séduction et d'attraction de la ville-centre tout en maillant le territoire de « pôles de vie » conjuguant espaces de développement et lieux de proximité.

« Faire vivre un projet partagé de développement de l'espace communautaire, respectueux de l'environnement et du cadre de vie » (Charte de l'Intercommunalité – adoptée par le Conseil de Communauté le 23 juin 2003)

Faire du territoire un lieu d'excellence en matière d'aménagement durable tout en érigeant la solidarité entre les communes et les populations comme fondement de la Communauté d'Agglomération de Niort, est un pari que nous devons réussir.

Faire croître l'économie, améliorer l'accès au logement et l'offre de transports, renforcer la cohésion sociale, développer des services au plus près des populations, conforter l'agriculture et le tourisme, préserver l'environnement et le cadre de vie... sont autant de chantiers à mener pour prendre collectivement en main notre destin.

Au centre de ce projet de territoire, l'humain doit pouvoir trouver une réponse à ses attentes, ses projets, son besoin d'épanouissement dans un territoire mieux structuré, durable, permettant à chacun des habitants de nos communes de se revendiquer également comme « citoyen de l'agglomération niortaise ».

S'il en est le centre, c'est qu'il en est également le moteur car la richesse du territoire repose, pour l'essentiel, sur la ressource humaine. Et donc sur sa capacité à séduire pour accueillir et retenir de nouvelles populations.

L'autre grande richesse du territoire réside dans la qualité exceptionnelle de son cadre de vie, de ses paysages et de son environnement. Pourtant, force est de constater, jusqu'à une prise de conscience toute récente, que ce capital a été entamé par une consommation d'espace importante et une banalisation de l'urbanisation.

Ainsi, forte de ses atouts et consciente des défis à relever pour projeter son territoire dans une nouvelle ère de développement, la communauté d'agglomération niortaise doit entamer une mutation profonde.

Situé au cœur d'un arc atlantique extrêmement dynamique, le territoire niortais bénéficie d'un capital précieux tout en étant confronté, corrélativement, à la nécessité de trouver sa juste place entre des pôles d'attractivité très forts, tels Nantes ou Bordeaux.

Sans chercher à concurrencer ces pôles métropolitains dont la taille et la nature n'ont rien à voir avec les nôtres, c'est bien au contraire en cultivant sa singularité, son environnement, son statut de « tisseur de liens » au sein de l'arc atlantique, mais aussi sa réactivité, que le territoire niortais trouvera le chemin de son développement.

Du fait d'habitants et à d'acteurs économiques qui bien souvent consomment des services publics et font jouer la concurrence, nous devons développer des politiques publiques, non pour entrer dans une spirale visant à offrir toujours plus que les autres collectivités, mais pour proposer un modèle différent.

Code de l’Urbanisme - Article L122-1-4

Dans le respect des orientations définies par le PADD, le DOO détermine les orientations générales de l’organisation de l’espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d’un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.

Article L122-1-5

I.A. Le document d’orientation et d’objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l’urbanisme et de l’aménagement. Il détermine les conditions d’un développement équilibré dans l’espace rural entre l’habitat, l’activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.

Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Il arrête des objectifs chiffrés d’une consommation économe de l’espace et de lutte contre l’étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique.

II. Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l’urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs d’habitat qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l’ouverture de nouvelles zones à l’urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

III. Pour la réalisation des objectifs définis à l’article 122-1-4, il peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l’urbanisation d’un secteur nouveau :

1° l’utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l’article L.111-4 ;

2° la réalisation d’une étude d’impact prévue par l’article L.122-1 du code de l’environnement

3° la réalisation d’une étude de densification des zones déjà urbanisées

IV. Il peut définir des secteurs dans lesquels l’ouverture de nouvelles zones à l’urbanisation est subordonnée à l’obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter :

1° soit des performances énergétiques et environnementales renforcées ;

2° soit des critères de qualité renforcés en matière d’infrastructures et réseaux de communications électroniques.

V. *Il définit les grands projets d’équipements et de services.*

Vbis *Il peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d’espaces verts dans les zones faisant l’objet d’une ouverture à l’urbanisation.*

VI. *Dans les secteurs qu’il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l’existence d’équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, il peut déterminer la valeur en dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l’application de l’ensemble des règles définies par le plan local d’urbanisme ou du document en tenant lieu.*

Dans ces secteurs, les règles des plans locaux d’urbanisme et des documents d’urbanisme en tenant lieu qui seraient contraires aux normes minimales de hauteur, d’emprise au sol et d’occupation des sols fixées par le document d’orientation et d’objectifs cessent de s’appliquer passé un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication du schéma, de sa révision ou de sa modification.

Passé ce délai, le permis de construire, d’aménager ou de démolir ne peut être refusé et les projets faisant l’objet d’une déclaration préalable ne peuvent faire l’objet d’une opposition sur le fondement d’une règle contraire aux normes minimales fixées par le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur.

VII. *Le document d’orientation et d’objectifs peut, sous réserve d’une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d’urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.*

Article L122-1-6

Le document d’orientation et d’objectifs peut, par secteur, définir des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère applicables en l’absence de plan local d’urbanisme ou de document d’urbanisme en tenant lieu.

Article L122-1-7

Le document d’orientation et d’objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l’habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l’évolution démographique et économique et les projets d’équipement et de dessertes en transports collectifs.

Il précise :

- 1° Les objectifs d’offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;*
- 2° Les objectifs de la politique d’amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.*

Article L122-1-8

Le document d’orientation et d’objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d’équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Il peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

- 1° Les obligations minimales ou maximales de réalisation d’aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d’urbanisme et les documents d’urbanisme en tenant lieu doivent imposer ;*
- 2° Les obligations minimales de réalisation d’aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d’urbanisme et les documents d’urbanisme en tenant lieu doivent imposer.*

Les trois alinéas précédents ne sont pas applicables dans les territoires couverts par un plan local d’urbanisme comprenant un plan de déplacements urbains.

Article L122-1-9

Le document d’orientation et d’objectifs précise les objectifs relatifs à l’équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d’aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l’espace et de protection de l’environnement, des paysages, de l’architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d’aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l’article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d’aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d’aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l’implantation d’équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu’il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d’avoir un impact significatif sur l’organisation du territoire.

1. Clés de lecture du DOO

Le document d’orientation et d’objectifs du SCoT de la CAN prévoit pour chaque objectif de son Projet d’Aménagement et de Développement Durable un certain nombre de prescriptions à mettre en œuvre.

Ces prescriptions qui doivent être respectées sont énoncées dans un cadre bleu.

Le document d’orientation et d’objectifs du SCoT de la CAN prévoit également pour chaque objectif de son Projet d’Aménagement et de Développement Durable, un certain nombre de recommandations.

Ces recommandations sont énoncées dans un cadre jaune.

Le présent document d’Orientation et d’Objectifs est complété par un document DOO – Eléments graphiques qui regroupe un ensemble d’illustrations cartographiques intitulées « figures » qui vient le compléter.

Rappel Article L.122-1-15 du Code de l’Urbanisme

Les programmes locaux de l’habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d’urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d’intervention prévus à l’article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d’aménagement définies par décret en Conseil d’État sont compatibles avec le document d’orientation et d’objectifs des schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. [...]

Lorsqu’un schéma de cohérence territoriale est approuvé après l’approbation d’un programme local de l’habitat ou d’un plan de déplacements urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

2. Le DOO du SCoT de la CAN

L’élaboration du DOO de la CAN doit relever 8 défis :

- Affirmer des objectifs clairs d’aménagement et de développement durable d’un territoire d’exceptions face à la multitude d’incertitudes qui affectent tous les exercices de planification et de programmation ;
- Répondre aux défis posés par la raréfaction des ressources face à la croissance continue des besoins ;
- Limiter les vulnérabilités du territoire et de ses habitants particulièrement exposés à la dépendance énergétique en raison d’un très fort étalement urbain (habitat pavillonnaire et recours obligé à la voiture individuelle) ;
- Anticiper le vieillissement de la population et ses effets en termes de logements, de services et de renouvellement de la ressource humaine pour les entreprises qui sont confrontées à une augmentation du nombre de départs à la retraite sans que les nouvelles générations puissent compenser localement ces départs ;
- Protéger, mettre en valeur un patrimoine naturel d’exception sans le sanctuariser ;
- Faire évoluer les modes de vie vers un usage accentué des transports en commun et des transports doux dans le double objectif de limiter au maximum les atteintes à l’environnement et d’améliorer la santé des habitants ;
- Soutenir la dynamique économique d’exception qu’a connue le territoire durant ces 10 dernières années pour l’emploi et la cohésion sociale, malgré le ralentissement récent ;
- Accompagner cette croissance économique par une dynamique du logement à la fois mieux répartie dans l’espace, moins consommatrice de foncier, et capable de « répondre » qualitativement et quantitativement à l’échelle de la CAN aux besoins engendrés, d’une part par le développement d’une économie de qualité, et d’autre part par l’attrait de la population française pour l’Ouest de la France ;

La réorientation importante des objectifs que contient le DOO en regard des évolutions économiques et démographiques antérieures de la CAN témoigne d’une volonté de changement et d’efforts substantiels. Cependant, compte tenu de son périmètre actuel le SCoT de la CAN ne peut à lui seul suffire à répondre à tous ces challenges.

Les efforts engagés peuvent n’avoir qu’une efficacité limitée s’ils ne sont pas relayés par des objectifs au moins aussi rigoureux dans les intercommunalités voisines.

La qualité de vie, la qualité de l’environnement de la CAN pourrait en effet gravement souffrir d’une incohérence entre ses objectifs démographiques, économiques et fonciers et ceux des territoires voisins.

Pour répondre à tous ces défis, plusieurs principes ont guidé l’élaboration du DOO de la CAN. Ces principes peuvent se résumer par l’expression suivante : une croissance sobre et respectueuse de l’environnement et de l’agriculture.

Trois principes : robustesse, faculté d’adaptation, réactivité

1. Il faut introduire de la robustesse dans un territoire qui sera exposé à quatre menaces

- La première touche les ménages, la population dont une bonne partie s’est installée à distance de plus en plus éloignée des équipements, des lieux de travail, de services et de loisirs. La raréfaction des ressources, l’augmentation des prix de l’énergie vont exercer une pression nouvelle sur le budget de ces ménages totalement tributaires de la voiture pour leurs déplacements et exposés à des consommations d’énergie dans le secteur résidentiel d’autant plus importantes que le pavillon est devenu le mode d’habiter privilégié du territoire.
- La deuxième touche l’économie dont le dynamisme exceptionnel a été freiné par la crise et qui va se trouver probablement exposé à une concurrence européenne dont elle était largement protégée.
- La troisième touche les entreprises qui se trouvent confrontées à des besoins en ressources humaines d’autant plus difficiles à satisfaire que l’attractivité résidentielle du territoire, malgré ses nombreux atouts, reste très inférieure à son attractivité économique.
- La quatrième touche les réseaux de transports routiers dont la saturation est perceptible et qui vont devoir faire face à une pression accrue, au moins proportionnelle à la croissance démographique et économique si rien n’est fait pour rapprocher les lieux de travail et de services des lieux de résidence et pour transférer une partie de la mobilité des ménages vers les transports en commun et les modes doux.

2) Il faut introduire de la souplesse et de la faculté d’adaptation dans un territoire dont les développements récents ont montré que les meilleurs exercices de planification et de prospective étaient battus en brèche par une actualité extrêmement versatile

Pour ne pas « bloquer » un développement économique dont il est souhaitable de conserver le tonus profitable à un territoire beaucoup plus étendu que la CAN, il est nécessaire :

- De permettre la poursuite du développement de ses fonctions métropolitaines ;
- De favoriser une diversification vers d’autres secteurs d’activités d’autant plus difficiles à cibler que la visibilité économique s’est fortement réduite, même si des pistes prometteuses semblent accessibles, notamment le développement des circuits de proximité et de l’économie sociale et solidaire ;
- De mettre en valeur le patrimoine architectural, naturel et culturel exceptionnel dont dispose le territoire, source de ressources possibles ;
- De maintenir la vocation agricole de ce territoire et soutenir une agriculture durable, respectueuse de l’environnement et des ressources naturelles (eau, biodiversité, sols, etc...) ;
- De diversifier l’offre en transport et les pratiques des usagers de la zone métropolitaine pour rendre les déplacements plus confortables, plus efficaces et plus performants ;

- De considérer que la préservation de la qualité de la vie, de l’habitat, de l’environnement sont des arguments beaucoup plus prégnants dans la CAN que la plupart des autres territoires nationaux parce que la ressource humaine constitue la principale ressource stratégique des entreprises qui y sont implantées. Au-delà des chiffres, des exercices de planification quantifiée, il faut aussi jouer sur un autre registre généralement marginalisé dans l’élaboration d’un SCoT : l’épanouissement de l’homme, de ses potentiels. Il faut que la partie centrale de l’aire urbaine de la CAN développe son attractivité résidentielle.

3) Il faut développer la réactivité de la gouvernance de la CAN et préparer sa réorganisation à une échelle qui permette une gestion efficace et efficiente des exercices de planification, de programmation comme de l’ensemble des politiques publiques au premier rang desquelles figurent les transports et le logement

Les évolutions récentes de la CAN ont démontré la nécessité de disposer d’un outil d’observation, de mesure des évolutions à court terme et de prospective destiné à faciliter la prise de décision des élus pour accroître encore la réactivité de la gouvernance de la CAN. Une série d’indicateurs de suivi sera précisée à cet effet dans l’évaluation environnementale.

Le DOO actuel doit être considéré comme un DOO de transition entre la situation antérieure (sans outils de planification d’agglomération et dans un périmètre inadapté à l’élaboration d’un SCoT) et une situation future dans laquelle le périmètre de tous ces travaux sera adapté aux territoires vécus par les habitants et les entreprises. Les choix du SCoT actuel reposent en grande partie sur l’idée que la croissance économique de la CAN, exceptionnelle entre 1990 et 2007, se poursuivra, mais à un rythme plus modéré. D’où une limitation forte des surfaces allouées à la démographie et à l’économie. Néanmoins un retournement de la conjoncture est souhaité et possible. C’est la raison pour laquelle il faut impérativement éviter la situation antérieure, où la croissance économique de la CAN a étendu ses effets démographiques bien au-delà de ses limites, provoquant à la fois un réel bien-être économique dans les intercommunalités voisines et un cortège d’effets pervers sur le territoire de toute l’aire urbaine niortaise. Si la gestion de la stabilité ou d’une croissance mesurée peut se faire dans le périmètre actuel, la gestion d’une croissance future du type que celle qu’a connue la CAN dans la période intercensitaire précédente dans son périmètre actuel serait contraire à tous les principes du développement durable.

Les coopérations récemment amorcées (création de l’Association du bassin de Vie Niortais, du Comité de Bassin pour l’Emploi, projet Niort Terminal...) sont annonciateurs d’une politique d’aménagement et de développement à une échelle plus adaptée.

Un impératif, conforter sa masse critique

La CAN est une agglomération moyenne qui est entrée en concurrence avec des agglomérations de taille nettement supérieure. Niort et son agglomération sont engagées dans le processus qui fait basculer son statut actuel vers celui de la « grande ville ». Dans ce processus, la taille est essentielle. Mais en plus, c’est la société urbaine qui se transforme sous l’effet de l’enrichissement de la combinaison entre densité et diversité. La densification de la vie culturelle, les potentialités de rencontre et d’échanges multipliées, les coopérations/interactions supplémentaires dans le système productif produisent de l’urbanité.

La CAN ne dispose ni des moyens financiers, ni des moyens humains, ni de la notoriété de la plupart des agglomérations de taille supérieure pour accompagner ces changements.

Pour faciliter ce passage vers le standard européen de l’agglomération, condition du développement futur d’une base économique exceptionnelle pour une agglomération de cette dimension, elle doit donc conforter sa masse critique économique et démographique pour permettre d’améliorer les « fondamentaux » de l’attractivité résidentielle et économique du territoire. Cette masse critique peut être atteinte par deux moyens complémentaires :

- la croissance interne de la CAN
- le développement du réseau de villes dans lequel elle est insérée et qui permet, à poids démographique équivalent, de disposer d’équipements et de services d’une agglomération de rang supérieur.

Deux conséquences : séduction et souplesse

Il faut donc, plus qu’ailleurs, introduire aussi bien de la séduction, de la souplesse et de la cohérence entre les différents facteurs du développement durable du territoire de la CAN.

Il faut disposer d’une marge de manœuvre, de souplesse dans les orientations générales du DOO pour pouvoir s’adapter à une conjoncture de plus en plus incertaine.

Compte tenu des caractéristiques de ce territoire, les objectifs à atteindre ne sont pas tous exempts de contradictions dont la principale touche la consommation d’espace. Diversifier la base économique tout en accueillant une proportion plus importante de population implique la consommation d’espaces agricoles, eux-mêmes vecteurs d’emplois, ou des espaces naturels, utiles à la qualité des paysages et de l’environnement.

L’aménageur porte à ces différents titres une responsabilité particulière à l’égard des ménages, des entreprises et des agriculteurs.

Il doit permettre aux ménages de s’affranchir le plus possible des contraintes que fait et que fera peser encore plus à l’avenir l’évolution des coûts de l’énergie à travers trois orientations de base :

- Des formes urbaines et architecturales moins consommatrices d’espaces qui limitent les consommations d’énergie dans le secteur résidentiel ;
- Des réseaux de transports doux et de transport en commun qui libèrent chaque ménage de la dépendance exclusive à l’automobile ;
- Un rapprochement entre domiciles, lieux de travail et lieux de services.

Pour les entreprises, l’aménageur doit favoriser l’accès de leurs clients, de leurs ressources humaines, de leur approvisionnement selon des modes de transport alternatifs tout en préservant une fluidité optimale des réseaux routiers existants. Le développement des réseaux, supports de TIC, est également primordial pour préserver l’attractivité de la CAN.

Pour les agriculteurs, il doit limiter au maximum les consommations d’espace qui sont autant de prélèvements sur un outil de travail, une ressource rare : la terre agricole et les ressources naturelles limitées, l’eau et les sols. C’est la raison pour laquelle le volet logement du SCoT est extrêmement rigoureux sur ce plan puisqu’il programme une forte diminution des surfaces consommées pour le logement en regard des pratiques antérieures.

3. Organisation territoriale et cadre de vie

L’organisation territoriale de la CAN repose sur quatre entités géographiques complémentaires :

- **La zone métropolitaine**, organisée autour de Niort, la ville centre, et des communes limitrophes de Chauray, Bessines, Aiffres et Vouillé qui représentait en 2006 90 % des emplois et 72% de la population de la CAN. Cette zone assure l’essentiel de la dynamique, de l’attractivité économique d’un territoire qui dépasse largement les limites de la CAN. Le secteur des mutuelles d’assurances porte à la fois une dynamique très forte et une image sociale et solidaire en phase avec les principes du développement durable. Elle bénéficie de la présence de services, d’une très bonne accessibilité en transport en commun qui va s’améliorer dès 2011, d’une bonne accessibilité ferroviaire qui va aussi s’améliorer avec la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux et des travaux complémentaires entre Poitiers et La Rochelle, d’une bonne accessibilité routière et autoroutière, ainsi que d’un patrimoine urbain et naturel conséquent. Le développement de Niort Terminal, et la construction du pôle d’échanges multimodal à la gare de Niort, vont renforcer encore l’accessibilité de la zone.

Elle se situe, pour partie, dans le territoire du **Parc interrégional du Marais poitevin**, dans la vallée de la Sèvre Niortaise. Ce secteur possède des paysages et un patrimoine naturel remarquables qui lui confèrent une attractivité touristique conséquente.

- **La zone Nord** comprend les communes-pôles de Saint-Gelais, Echiré, et Villiers-en-Plaine, et les communes de Saint-Rémy, Saint-Maxire et Sciecq. Elle se caractérise par une bonne accessibilité routière et autoroutière et constitue la porte d’accès au Nord du département. Parcourue par la Sèvre Niortaise amont, elle dispose d’un patrimoine naturel et architectural de qualité et est porteuse, à travers le beurre d’Echiré, d’une image très positive portée à une échelle au moins nationale, si ce n’est internationale.

Elle dispose de nombreux potentiels en particulier résidentiels, économiques et « d’accessibilité douce » à travers la souhaitable réhabilitation de la ligne ferroviaire Niort Parthenay et l’aménagement possible d’un quartier autour de la gare d’Echiré Saint-Gelais. Ce territoire abrite en particulier un gros potentiel de zones mixtes, résidentielles, industrielles et tertiaire connectables fer qui doivent à court terme accompagner l’extension et la mutation des zones de la partie métropolitaine de la CAN.

- **Le Marais, territoire emblématique de la CAN** couvre une partie du territoire du Parc interrégional du Marais poitevin d’une très haute valeur environnementale. Il est composé des pôles locaux de Coulon, Magné, Saint-Hilaire la Palud, et des communes d’Amuré, Arçais, Sansais, le Vanneau-Irleau, et Saint-Georges de Rex. Attractif sur le plan résidentiel, et à la condition de bien maîtriser tous les impacts environnementaux de ce type de projets, il peut être mieux valorisé dans certains secteurs d’activité économique (tourisme vert et environnemental, ornithologique et floristique, agriculture bio et agroalimentaire de haut de gamme, bois). Compte tenu de ces caractéristiques, il n’est pas destiné à accueillir une proportion importante d’habitants et d’emplois supplémentaires. Néanmoins, sa propre dynamique doit lui permettre le développement des services et des commerces de proximité tout en renforçant ses polarités (Coulon-Magné, Saint-Hilaire la Palud) en équipements.

- **La zone Sud s’étend le long de l’axe constitué de la N11 et de la voie ferrée Niort La Rochelle.** Structurée par plusieurs pôles d’activités et de services (Mauzé sur le Mignon, Prin-Deyrançon, Frontenay-Rohan-Rohan), du pôle local d’Epannes et des communes de Le Bourdet, La Rochenard, Priaire, Thorigny sur le Mignon, Usseau et Vallans, elle est dotée d’une excellente accessibilité ferroviaire et routière. Elle dispose

d’un important potentiel de développement durable à travers des opportunités foncières connectables au réseau ferroviaire et donc susceptibles d’accueillir des activités consommatrices ou productrices de fret traitées par le rail et une population qui recherchaient des localisations plus rurales mais en mesure d’offrir une alternative à la voiture pour tous les types de déplacements y compris vers La Rochelle ou Poitiers.

Ces quatre zones correspondent à cinq types d’occupations de l’espace :

- un espace « nature », qui correspond au Marais et aux vallées de la Sèvre amont et du Lambon, qui assure des fonctions aussi bien agricoles que résidentielles, touristiques, de détente et de découverte, environnementales, ainsi que quelques fonctions industrielles liées historiquement aux productions agricoles et forestières ; les vallées de la Courance, de la Guirande, et du Mignon y participent également.
- un espace rural en bordure du Marais et dans la zone sud aux fonctions essentiellement résidentielles et agricoles ;
- un espace périurbain autour de la zone métropolitaine qui associe des fonctions résidentielles, touristiques et culturelles, agricoles et industrielles, et doté d’une bonne accessibilité susceptible de s’améliorer.
- un espace métropolitain qui concentre les services, les équipements de haut niveau, les entreprises et les emplois les plus qualifiés.
- un tissu de pôles secondaires et de pôles locaux qui innervent leurs zones d’influence en emplois et en services de proximité.

La diversité et la complémentarité de ces zones, de ces modes d’occupation de l’espace, constituent l’une des spécificités territoriales de la CAN.

La mise en cohérence de tous ces atouts comme la préservation de ces diversités, de ces différences permettra à ce territoire d’affronter un avenir devenu de plus en plus incertain.

L’objectif premier du DOO est donc de permettre à la CAN de rééquilibrer ses croissances démographiques et économiques en s’appuyant sur les principes du développement durable.

La CAN doit associer la croissance **qualitative**, avec la poursuite de la croissance économique **quantitative** qu’elle a connue entre 1999 et 2006, même si elle est plus mesurée.

En effet, pour permettre une croissance et un développement durable et relever le défi du changement climatique, elle doit s’imposer d’associer la qualité et la quantité en matière de croissance économique : l’épanouissement des populations, la performance des entreprises et la préservation de l’environnement vont de pair. En matière de préservation de l’environnement et d’amélioration du cadre de vie, sont essentielles la réduction des gaz à effet de serre, la nécessaire amélioration de la qualité de l’eau, la lutte contre les nuisances sonores, la préservation et la reconquête de la biodiversité, la mise en valeur des paysages naturels et urbains. C’est donc, plus simplement, une amélioration de l’efficacité du développement durable qui est visée.

Afin de structurer la mise en œuvre de cette orientation transversale et fondamentale pour son devenir, le SCoT de la CAN décide d’organiser le développement et l’aménagement de son territoire et de ses composantes territoriales, en se fondant sur sa propre armature urbaine, qui se décline autour des polarités suivantes :

Tableau 1 : armature urbaine et entités territoriales du SCoT

Communes de la CAN	Place dans l'armature urbaine de la CAN	Entités territoriales du SCoT
Niort / Chauray / Aiffres / Vouillé / Bessines	Pôle métropolitain	Zone métropolitaine
Mauzé sur le Mignon / Prin Deyrançon	Bi-pôle secondaire	Zone Sud
Frontenay Rohan-Rohan	Pôle secondaire	
Epannes	Pôle local	
Echiré/Saint Gelais Villiers en Plaine	Bi-pôle secondaire Pôle secondaire	Zone périurbaine Nord
Saint Hilaire la Palud	Pôle local	Marais
Coulon/Magné	Bi-pôle local	
Saint Remy/Saint Maxire / Scieq / Amuré/ Arçais/ Sansais / Le Vanneau-Irleau / Saint Georges de Rex/ Le Bourdet / La Rochenard / Priaire /Thorigny sur le Mignon / Usseau / Vallans	Communes de l'espace rural	Les 3 zones non métropolitaines

Les entités territoriales et l'armature urbaine du SCoT de la CAN sont définies et illustrées dans le document DOO – Eléments graphiques, figure 1.

4. Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable, adapté à la croissance économique, aux besoins des habitants et à la diversité du territoire

La politique du logement de la CAN doit relever six défis :

- Augmenter substantiellement l’offre en logement à l’échelle de toute la CAN et particulièrement dans le pôle métropolitain (densification) et dans les pôles (rapprochement habitat/services/emplois), pour permettre de lutter efficacement contre l’étalement urbain qui se fait sentir bien au-delà du périmètre de la CAN.
- Répondre à l’évolution des besoins de la population existante de la CAN (décohabitation pour environ 47% de logements supplémentaires).
- Répondre aux besoins de l’augmentation de la population future (pour 53%) et en particulier :
 - pour accueillir les familles des futurs cadres et employés venant remplacer les départs à la retraite,
 - pour accueillir les futurs retraités attirés par le cadre de vie agréable et les coûts de la vie relativement modestes en comparaison des métropoles voisines,
 - pour accueillir les nouveaux habitants issus de la CAN,
 - pour accueillir les nouveaux actifs des nouvelles activités qui s’implanteront dans la CAN
- Gérer ces besoins au plus juste dans le temps et dans l’espace. Les départs à la retraite des actifs du territoire dépassent dès aujourd’hui le nombre d’arrivées sur le marché du travail mais ce n’est qu’à partir de 2016 que le volume des départs atteindra son rythme de croisière. Il faut donc gérer la mise sur le marché des logements en deux temps : un premier temps jusqu’en 2016, échéance du PLH ; un second de 2016 à 2021. En théorie, les besoins devraient atteindre leur rythme maximum à partir de 2014-2016. Mais ils sont également fonction de la conjoncture, d’éventuelles modifications de la stratégie des entreprises locales et enfin de la politique nationale des retraites. Un décalage d’un ou deux ans dans le temps n’est pas impossible. Il est donc indispensable de suivre les besoins de recrutement des entreprises avec attention tout comme l’évolution de l’emploi. Si les territoires voisins n’appliquent pas de stratégies cohérentes avec celles de la CAN, tout décalage dans le temps et dans l’espace des politiques économiques (donc de l’emploi) et du logement au sein de la CAN se traduira par un accroissement de l’étalement urbain en dehors de la CAN compte tenu des tendances et des pratiques observées antérieurement.
- Diminuer substantiellement les prélèvements d’espaces agricoles et naturels. Compte tenu des pressions foncières supplémentaires qui vont s’exercer sur le territoire (comme sur le reste de l’aire urbaine), il est impératif de diminuer les consommations unitaires d’espace par logement dans la CAN pour protéger les espaces naturels et limiter au maximum les prélèvements effectués sur les terres agricoles, et ainsi maintenir l’activité de ce secteur tout comme la vitalité des activités situées en aval. C’est la volonté de la CAN matérialisée par le PLH. A production de logements équivalente, le prélèvement de terres agricoles et d’espaces naturels est ainsi divisé par plus de deux par rapport aux pratiques antérieures.
- Enfin, il est capital de retrouver le sens de la proximité entre lieu de résidence, activités économiques, services et équipements pour protéger l’environnement, contre

de nouvelles sources de pollution atmosphérique mais aussi protéger la population, et en particulier les « usagers faibles » (piétons, cyclistes).

4.1 En offrant un habitat pour tous en fonction d’une demande en évolution dans le temps et dans le respect de l’environnement

L’offre en nouveaux logements sur l’ensemble des communes de l’aire du SCoT de la CAN doit viser trois objectifs essentiels :

- répondre aux besoins de la population de la CAN et aux nouveaux arrivants en développant un parc de logement diversifié ;
- inverser le rapport entre la croissance de la population et celle de l’emploi. Entre 1999 et 2006, la CAN a accueilli plus d’emplois que d’habitants. Il faut inverser le rapport en faveur de la croissance de la population, tout en respectant le fonctionnement et les potentiels des 4 territoires de la CAN;
- prendre en compte l’augmentation massive des départs à la retraite entre 2007 et 2016, puis leur stabilisation à un niveau élevé à partir de cette date, ce qui explique l’accroissement de la demande potentielle en logements en regard du PLH à partir de 2016, en fonction d’un examen détaillé de la situation à cette date.

Les spécificités du territoire de la CAN permettent d’ajuster les réponses à des exigences très détaillées pour améliorer la qualité de vie de l’ensemble de l’aire urbaine niortaise :

- l’accroissement de l’attractivité résidentielle de l’ensemble des communes de la CAN, et en particulier de Niort et des autres pôles de l’agglomération, pour mieux accompagner l’attractivité et la dynamique économique ;
- la satisfaction des besoins de la population à l’horizon fin 2021. Appuyée sur une offre en logements élevée, l’évolution démographique de la CAN a connu une brusque accélération entre 2006 et 2007. Si les tendances devaient se prolonger, la population de la CAN pourrait atteindre près de 119 000 habitants en 2021. Elle est estimée quantitativement dans le SCoT à près de 115.600 habitants, soit environ 15.000 habitants de plus par rapport à 2006 (population légale). **C’est sur cette base que les principales données de cadrage du SCoT ont été évaluées (logements, emplois, surfaces nécessaires à l’urbanisation) et que les objectifs ont été fixés ;**
- l’accompagnement des trajectoires résidentielles au sein de la CAN, en diversifiant les formes et les types d’habitat tout en s’appuyant sur la diversité des types d’habitats existants (maisons de bourg, maisons accolées, etc.) et des structures paysagères ;
- la mixité sociale et urbaine. Chacun doit avoir accès à un logement correspondant à ses ressources et à ses besoins, et il faut éviter les spécialisations socio-démographiques, tant à l’échelle du périmètre du SCoT qu’à l’échelle des communes, tout en veillant à préserver les particularités des territoires ;
- l’accès à un logement adapté et décent pour toutes les catégories de population, y compris les plus dépendantes et/ou défavorisées ;
- l’accès à des logements diversifiés en localisation géographique, en taille, en type (pavillons, intermédiaires, collectifs) pour répondre à tous les types de demandes.

Tableau 2 : cadrage démographique global et par entités territoriales du SCoT

Population	Evolution démographique	
	Objectif 2021	2006-2021
CAN	115 655	14 998
Zone Métropolitaine	82 587	10 088
Zone SUD	11 162	1 624
Zone périurbaine NORD	10 848	1 883
MARAIS	11 058	1 403

Prescriptions :

Objectifs logements globaux et territorialisation :

- ❖ L'objectif global de logements à créer sur la base de l'évolution démographique et/ou du PLH est estimé à 13 248 résidences principales supplémentaires dont 12 610 logements neufs et environ 640 réhabilitations ou mutations sur la période 2006-2021.
- ❖ L'objectif de production de logements à créer par commune, à l'horizon 2021, est calé sur l'armature urbaine du SCoT et réparti par entités territoriales. En effet, selon leur rang et leur rôle dans l'armature urbaine, les communes devront produire plus ou moins de logements, et selon des critères spécifiques de consommation d'espace par type de logements.
- ❖ Ces objectifs sont déclinés par entités territoriales dans **le tableau 3** ci-dessous selon deux rythmes différents : **le premier jusqu'en 2016, le second de 2016 à 2021, en fonction d'un examen de la situation fin 2015.**
- ❖ A l'intérieur de chaque entité territoriale, sur la base des recommandations du DOO, les objectifs sont ajustables entre les communes dans le sens du renforcement de la polarisation (mais pas dans le sens inverse).
- ❖ Il appartient aux documents d'urbanisme de chaque commune de garantir les conditions de réalisation du nombre de logements qui aura été ajusté zone par zone.

Tableau 3 : Evolution du parc de résidences principales de la CAN

Parc de résidences principales totales à mettre sur le marché (logements neufs et réhabilitations / mutations)	Evolution du parc			
	Total	Nombre de résidences principales par an		
	2006-2021 Total	2006-2021	2006-2016	2016-2021
CAN	13 248	883	807	1 037
Zone Métropolitaine	9 640	643	580	768
Niort	7 347	490	442	585
Aiffres Bessines Chauray Vouillé	2 294	153	138	183
Zone SUD	1 099	73	69	82
Zone périurbaine NORD	1 449	97	95	100
MARAIS	1 060	71	63	87

Tableau 3 bis : Parc de logements neufs

Parc de logements neufs	Evolution du parc			
	Total	Nombre de logements neufs par an		
	2006-2021 Total	2006-2021	2006-2016	2016-2021
CAN	12 610	841	777	969
Zone Métropolitaine	9 160	611	555	722
Niort	6 981	465	428	540
Aiffres Bessines Chauray Vouillé	2 179	145	127	182
Zone SUD	1 040	69	68	72
Zone périurbaine NORD	1 430	95	94	99
MARAIS	980	65	60	76

Prescriptions :

Diversification de l’habitat et territorialisation :

- ❖ Chaque zone devra mettre en œuvre les conditions permettant d’assurer la diversification des formes d’habitat et de tendre vers plus de densification, en fonction de leur positionnement dans l’armature urbaine.
- ❖ **La proportion minimale** de logements collectifs et groupés (ou intermédiaires) par entité territoriale est fixée dans le **tableau 4** ci-dessous. Les modalités de cette répartition tiennent également compte de l’armature urbaine.
- ❖ A l’intérieur de chaque zone cette répartition est ajustable commune par commune en fonction du principe suivant : les communes-pôles doivent proposer une proportion plus importante de logements collectifs et intermédiaires que la moyenne de la zone. Les communes rurales peuvent proposer une fraction plus faible à la condition que la moyenne soit respectée dans la zone et par période.
- ❖ Pour atteindre ces objectifs, et faciliter les synergies, les complémentarités à l’intérieur de chaque secteur, la **gouvernance** mise en place à l’échelle de chaque entité sera **primordiale**. Il s’agit de partager la connaissance des

dynamiques du territoire, de suivre les évolutions et d’anticiper les besoins, autant d’équipements que de services, afin d’ajuster au mieux les projets.

Tableau 4 : typologie de l’habitat

	Répartition des logements neufs en %	Typologie des logements neufs		
		Pavillons	Groupés	Collectifs
CAN	1999-2005	65,5	21,5	13,0
	Répartition recommandée 2006-2021	38,4	33,0	28,6
Zone Métropolitaine	1999-2005	46	31	23
TOTAL	Répartition recommandée 2006-2021	27,9	35,6	36,4
<i>Dont</i>	<i>Niort</i>	17	38	45
<i>Dont</i>	<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	63	28	9
Zone SUD	1999-2005	93	7	
	Répartition recommandée 2006-2021	63	28	9
Zone périurbaine NORD	1999-2005	94	5	1
	Répartition recommandée 2006-2021	63	28	9
MARAIS	1999-2005	83	17	
	Répartition recommandée 2006-2021	63	28	9

Prescriptions :

Logements aidés :

- ❖ Toutes les communes de la CAN doivent assurer une mixité sociale et participer à la réalisation de logements aidés quel que soit leur rôle dans l’armature urbaine. Aiffres, Chauray et Niort sont les communes de la CAN actuellement concernées par l’article 55 de la loi SRU et doivent le respecter. A noter qu’en 2016, Echiré, Frontenay-Rohan-Rohan, Magné et Vouillé pourraient également être concernées par cette obligation.
- ❖ A cette fin, et en fonction du projet communal, les documents d’urbanisme pourront utiliser l’un des outils réglementaires à disposition (par exemple : emplacement réservé, Orientation d’Aménagement et de Programmation, servitude).
- ❖ La zone métropolitaine et les pôles secondaires doivent développer le logement locatif, y compris les logements aidés, ainsi que l’accession sociale, et mettre en œuvre les conditions pour atteindre à l’horizon 2021 au moins 20 % de logements aidés dans leurs opérations de construction neuve ou de réhabilitation. Pour les communes constituées en bi-pôles, cet objectif s’entend à l’échelle du bi-pôle.
- ❖ La zone métropolitaine qui comprend des formations post-bac doit mieux répondre aux besoins en logement des étudiants.

Le SCoT de la CAN s’inscrit résolument dans une démarche de développement durable. Son objectif est donc de promouvoir et de faciliter les actions et les moyens constructifs permettant les économies d’énergies (efficacité énergétique et installation de systèmes productifs d’énergies renouvelables) et l’atténuation de l’empreinte urbaine dans le territoire et dans le temps.

Prescriptions :

Habitat, urbanisme et développement durable :

- ❖ Les documents d’urbanisme locaux ne devront pas faire obstacle à la mise en place de panneaux solaires ou photovoltaïques en veillant toutefois à leur bonne intégration paysagère et plus globalement à l’utilisation des énergies renouvelables et des nouvelles technologies qui leur sont liées dans l’habitat (par exemple : smart grid -réseau d’électricité intelligent-, panneaux photovoltaïques à lame mince, ...).
- ❖ L’aménagement des nouvelles zones d’habitat devra privilégier les principes de management environnemental, des aménagements de Haute Qualité Environnementale et de Bâtiments à Basse Consommation (BBC) qui intègrent entre autres les principes de gestion des eaux (rétention, recyclage) et de production et de consommation d’énergie alternatives.
- ❖ L’organisation des extensions urbaines sera optimisée par l’élaboration d’orientations d’aménagement et de programmation, recherchant une bonne intégration dans le site d’implantation, et favorisant l’implantation des maisons permettant de maximiser l’efficacité énergétique (exposition, protection des vents dominants, etc...).
- ❖ Les zones non connectées au réseau d’assainissement devront recourir à des techniques d’assainissement non collectif.
- ❖ Ces techniques devront être conformes à la réglementation en vigueur, afin de limiter les pollutions diffuses ou accidentelles, en cohérence avec le zonage d’assainissement. La faisabilité de systèmes en assainissement semi collectif sera étudiée, lors de l’ouverture à l’urbanisation de secteurs, ou la réhabilitation d’îlots.
- ❖ Le choix des sites d’extension urbaine devra également prendre en compte les nuisances liées au bruit, notamment des infrastructures de transport (routes, rail, trafic aérien), comme indiqué dans le chapitre 4.

Recommandations :

- ❖ Les constructions neuves, les réhabilitations et rénovations de logements pourront utiliser toutes les technologies destinées à diminuer les consommations énergétiques des logements jusqu’à atteindre les valeurs préconisées par la loi Grenelle II et ce afin de limiter la part de consommation d’énergies dans le budget des ménages et de lutter contre les gaz à effet de serre. Concernant les ménages les plus défavorisés, il serait nécessaire de développer des mécanismes leur permettant de bénéficier de ces technologies.
- ❖ Le SCoT recommande également l’application des principes de l’architecture et de l’urbanisation bioclimatique, notamment par la prise en compte de l’orientation de l’habitat, de l’utilisation du végétal dans l’urbanisation comme moyen supplémentaire de protection contre le froid l’hiver, et contre les chaleurs l’été : protection contre le vent, ombre et production de fraîcheur l’été, toitures et murs végétalisés, le tout étant également utile pour la qualité de l’air (diminution des poussières) et la biodiversité en ville.
- ❖ Par ailleurs, une réflexion sur l’agencement du bâtiment sera menée afin de limiter les vues traversantes importantes, et ainsi limiter les impacts des surfaces vitrées sur l’avifaune.

- ❖ Afin de favoriser la biodiversité, il est recommandé la pose d’abri à chauve-souris sur chaque nouvelle construction, la création ou le maintien de trous pour les oiseaux dans les réhabilitations de demeures ou les constructions neuves, l’aménagement et/ou ouvertures de combles, de granges, de bâtiments désaffectés, tout en recherchant un aménagement alternatif des interdictions d’accès aux pigeons.

4.2 En coordonnant la création d’emplois et la création de logements pour limiter les atteintes à l’environnement, et diminuer les distances entre domicile et lieu de travail

La déconnexion entre les dynamiques économiques et démographiques dans le périmètre de la CAN est ancienne. Le nombre d’emplois créés au lieu de travail a toujours été supérieur à l’augmentation de la population résidente dans la CAN depuis 1990. Le différentiel en faveur de l’emploi s’est encore accru entre 1999 et 2006. Il a provoqué un très fort accroissement de la mobilité et notamment des migrations domicile-travail, des migrations domicile-études et domicile-services.

Cette évolution est à la fois le fruit d’une baisse de l’attractivité résidentielle de la ville centre et d’une forte augmentation de son attractivité économique (+1.000 habitants à Niort entre 1990 et 2006, pour + 6.900 habitants supplémentaires à l’échelle de la CAN, et + 8.500 emplois au lieu de travail sur la même période, pour + 11.000 pour la CAN dans sa totalité) soient 4.100 emplois de plus que d’habitants supplémentaires.

Pour lutter contre l’étalement urbain, améliorer la « robustesse » du territoire face à l’augmentation du coût de l’énergie et aux fluctuations de la conjoncture économique et limiter l’usage obligé de la voiture, tout en développant l’attractivité économique de la CAN, il s’agit dorénavant d’atteindre simultanément trois objectifs :

- diversifier les structures d’activités, tout en facilitant le renforcement de la base économique de la CAN ;
- améliorer l’attractivité résidentielle de la partie métropolitaine de la CAN ;
- améliorer l’attractivité économique des trois autres territoires pour résorber le différentiel entre la croissance démographique et la croissance économique à l’échelle de la CAN entière.

Recommandations :

- ❖ Pour équilibrer l’offre en logements et la création d’emplois sans limiter volontairement la création d’emplois, il faut augmenter l’offre en logements en regard de la création d’emplois nouveaux.
- ❖ A l’échelle de la CAN, il est recommandé de passer de 0,6 résidence principale nouvelle par emploi nouveau entre 1999 et 2006, à **plus de 1 résidence principale par emploi nouveau entre 2006 et 2021 (+ ou – 10 %)**.

Prescriptions :

- ❖ Permettre l'accueil de 15.000 habitants supplémentaires entre le 1/1/2006 et le 1/1/2021, d'où la nécessité de mettre sur le marché **13 248 logements** (logements neufs, réhabilités, résorption de la vacance).

Sans chercher systématiquement un équilibre illusoire à atteindre à des échelles aussi étroites, le SCoT recommande de s'appuyer sur la complémentarité de ses entités territoriales (et de son armature urbaine) pour les actions suivantes :

Recommandations :

Les recommandations suivantes feront partie des indicateurs permettant un suivi de la mise en œuvre du document.

- ❖ Permettre l'accueil de 12 750 emplois supplémentaires, soit un ratio **légèrement supérieur à 1 de logement supplémentaire par emploi supplémentaire** entre 2006 et 2021, au lieu de 0,6 entre 1999 et 2006.
- ❖ Coordonner le développement démographique avec le développement économique, en permettant par une politique de logement adaptée, l'accueil de plus de **1,1 habitant par emploi créé au lieu de travail dans la CAN**, tout en exploitant le potentiel d'attractivité économique de la zone métropolitaine qui bénéficie à un bassin d'emploi étendu.
- ❖ Mieux articuler la croissance démographique et celle de l'emploi dans chacun des quatre entités territoriales de la CAN, et permettre à la dynamique démographique de dépasser la dynamique économique :
 - Augmenter le nombre de résidences principales par emploi créé dans la zone métropolitaine ;
 - Augmenter le nombre d'emplois créés par résidence principale dans les autres zones.
- ❖ **dans l'espace métropolitain**, en tentant de passer de 0,3 nouvel habitant par emploi nouveau entre 1999 et 2006, à plus de 1 habitant nouveau par emploi nouveau entre 2006 et 2021 avec pour objectif, le maintien de la dynamique économique et l'accroissement sensible de l'offre en logements.
- ❖ **dans la zone périurbaine Nord**, qui dispose de potentiels économiques très similaires à ceux de la zone métropolitaine, en tentant de passer de 4,5 nouveaux habitants par emploi nouveau entre 1999 et 2006, à 1,15 habitants nouveaux par emploi nouveau entre 2006 et 2021, avec pour objectif, de maintenir la dynamique démographique, le développement de la dynamique économique et sa diversification.
- ❖ **dans le Marais**, en tentant de passer de 5,75 habitants nouveaux par emploi nouveau, à 2,3 habitants nouveaux par emploi nouveau, avec pour objectif, de conserver la dynamique démographique et de développer la dynamique économique et sa diversification.
- ❖ **dans la zone Sud**, en tentant de passer de 8,2 habitants nouveaux par emploi nouveau, à 1,75 habitant nouveau par emploi nouveau, avec pour objectif, de maintenir la dynamique démographique et de développer la dynamique économique et sa diversification.
- ❖ Ces ratios seront à adapter dans le cas de développements économiques significatifs localisés dans des communes limitrophes à deux zones : exemples de Mauzé sur le Mignon, d'Épannes, de Coulon-Magné ou d'Echiré - Saint-Gelais.

4.3 En renforçant les pôles de la CAN

Prescriptions :

- ❖ Les communes de développement prioritaire sont celles de la zone métropolitaine, notamment Niort, et les pôles du territoire définis par le SCoT (**tableau 1**).
- ❖ La population de l’ensemble des pôles définis dans le territoire de la CAN doit augmenter, tout en permettant le développement des autres communes.
- ❖ Dans l’ensemble du périmètre de la CAN, il est possible d’accroître la part démographique (en % du total) d’un ou des pôles dans le total de la population de la CAN.
- ❖ Néanmoins, dans l’ensemble du périmètre du SCoT, l’accroissement de la part démographique des « autres communes rurales » dans la population totale de la CAN n’est possible que si une implantation d’activité économique dans la commune ou dans une commune limitrophe le justifiait.
- ❖ Pour chacune des zones de la CAN, il est possible de répartir la population supplémentaire affectée aux communes non polarisées entre les communes non polarisées selon les opportunités ou les économies d’aménagement et d’équipements que cela procurerait à chacune d’entre elles (exemple l’assainissement). Une gouvernance appropriée, installée au sein de chaque secteur, permettra de statuer sur ces évolutions.

Recommandations :

- ❖ Le SCoT de la CAN recommande ces transferts de population supplémentaire entre communes non polarisées, des communes les moins peuplées, vers les communes les plus peuplées.
- ❖ Compte tenu de la structure du territoire et de l’évolution de la réglementation nationale, la réalisation d’un PLU intercommunal – à l’échelle de la CAN - est recommandée, associée à une réflexion par secteur.

4.4 En favorisant prioritairement l’urbanisation dans l’enveloppe urbaine actuellement bâtie

Le développement des espaces urbains sur eux-mêmes (cf. définition en annexe du DOO) joue un rôle déterminant pour garantir de manière durable les fonctionnalités et la qualité de vie des pôles et des bourgs de la CAN.

A l’inverse, le développement diffus de l’urbanisation induirait un surcroît de charges pour la construction et l’entretien d’un réseau de transport étendu et mal utilisé, des réseaux viaires, d’alimentation en eau, d’assainissement, d’alimentation en énergie, de collecte des déchets et alourdirait inutilement les dépenses des collectivités publiques tout comme les dépenses de déplacement et d’équipement des ménages.

Le but est de mettre à disposition les surfaces nécessaires pour l’habitat et l’activité économique aux emplacements appropriés sans occasionner de surcharge du système de transport ni altérer la qualité de vie. Le renforcement de la polarisation du territoire doit permettre l’amélioration de l’efficacité de la desserte en transports en commun, en équipements et en services.

Prescriptions :

- ❖ **Mettre en œuvre** les moyens permettant :
 - le développement prioritaire de la zone métropolitaine, des pôles et des villages sur eux-mêmes, puis par des extensions limitées, pour lutter contre l’étalement urbain à l’intérieur comme à l’extérieur de la CAN ;
 - la densification des villes et bourgs tout en veillant à proposer des solutions d’aménagement urbain à « taille humaine et urbaine » qui privilégient la mixité des formes d’habitat, la mixité sociale et la qualité des constructions et des espaces publics.
- ❖ **Intensifier** l’utilisation des surfaces déjà urbanisées à la date d’approbation du SCoT de la CAN par la :
 - réhabilitation des logements ;
 - lutte contre la vacance (le total de ces deux potentiels doit atteindre au moins 640 résidences principales sur la période 2006-2021). Toute mutation supplémentaire diminuera le besoin en logements neufs et viendra, soit diminuer les surfaces consommées (485 ha), soit accroître les surfaces unitaires des logements neufs à l’intérieur des limites définies (385m²/log) ;
 - l’exploitation des friches urbaines et/ou industrielles, en prenant en compte la biodiversité souvent riche de ces endroits ;
 - l’utilisation des « dents creuses » à l’intérieur de l’enveloppe urbaine ;
 - la densification des zones bien connectées en transports en commun à haute capacité de service.

- ❖ **Concentrer l’urbanisation** dans des endroits appropriés et les sites stratégiques dans l’enveloppe urbaine pour contrer la dispersion des constructions et garantir une bonne accessibilité en transports publics que sont :
 - les gares existantes, en priorité celles de Niort, de Mauzé sur le Mignon, de Prin-Deyrançon, d’Epannes, de Fontenay-Rohan-Rohan, d’Aiffres ;
 - les pôles multimodaux intra-urbains (pôles de correspondance bus, TCSP, train dans la CAN) ;
 - les zones desservies par le futur TCSP Chauray-Niort-Bessines, à moyen terme ;
 - à plus long terme, les gares des lignes susceptibles d’être remises en service (Echiré, Saint-Gelais, arrêts et gares sur la ligne de Fontenay le Comte) et sur les éventuels nouveaux arrêts ;
 - pour les secteurs concernés par des projets à moyen ou long termes d’infrastructures de transports, si le développement de l’urbanisation n’est pas immédiat et organisé, il est primordial de préserver ces espaces à fort enjeu, pour optimiser leur urbanisation future. L’ouverture à l’urbanisation de ces secteurs peut être appréhendée par phases, voire conditionnée à la réalisation de ces infrastructures.
- ❖ **Valoriser et exploiter les séductions** des espaces déjà urbanisés de la CAN pour favoriser la croissance démographique à l’intérieur des enveloppes urbaines existantes, par l’élaboration d’un projet urbain.
- ❖ **Rendre leur vitalité** au centre urbain de Niort et aux centres urbains des pôles de la CAN, par le développement de leurs commerces, de leurs équipements et services, de leur population, et de leur usage par les piétons.

Recommandations :

- ❖ Par l’intermédiaire du projet urbain de Niort, **requalifier** les espaces publics, rues, places, espaces verts, pôles de transports en commun, réseaux de transports doux dans la zone métropolitaine en poursuivant les efforts engagés récemment (limitation du nombre de places de parkings en surface, végétalisation des rues, élargissement des trottoirs, extension du réseau de pistes cyclables, amélioration du mobilier urbain, reconquête des berges de la Sèvre Niortaise).
- ❖ **Renforcement des projets urbains** pour chacun des autres pôles de la CAN par :
 - l’accroissement du nombre de logements dans les centres, assurant ainsi la pérennité des artisans et des commerces, notamment ceux où la population effectue ses achats courants; avec la requalification des rues commerçantes, la revalorisation des petits commerces en centre ville et dans les centres des quartiers ;
 - la requalification des zones d’activités existantes : traitement des accès, des voiries, des parkings, des accès en transport en commun et en transports doux ;
 - l’effacement des réseaux aériens dans les communes de la CAN ; en particulier lors d’opérations de requalification des bourgs, des quartiers...
- ❖ **Accentuer les spécificités** architecturale, urbaine et paysagère de toutes les opérations de réhabilitation et de densification (dents creuses) de chacune des quatre entités territoriales de la CAN, pour améliorer la diversité de l’offre en cadres de vie dans les zones urbaines existantes.

4.5 En limitant et en organisant les extensions urbaines nécessaires

Dans le cas où les objectifs du SCoT de la CAN ne peuvent être atteints que par des extensions urbaines supplémentaires, **le SCoT prescrit les extensions de l’urbanisation les plus limitées possibles** en dehors de l’enveloppe urbaine existante en 2011.

Prescriptions :

- ❖ **Ces extensions urbaines ne peuvent intervenir qu’après les mesures d’optimisation** du tissu déjà urbanisé à la date d’approbation du SCoT de la CAN.
- ❖ Dans tous les cas de figure, **ces extensions urbaines complémentaires devront être réalisées en continuité du tissu bâti existant**, sauf contraintes spécifiques avérées (par exemple corridor biologique).
- ❖ Ces extensions urbaines doivent de surcroît :
 - renforcer en priorité les pôles existants et/ou en devenir de l’armature urbaine de la CAN ;
 - favoriser la mixité des fonctions pour disposer d’une marge de flexibilité dans l’affectation (logements, équipements, activités économiques) des zones à urbaniser pour adapter la croissance économique et démographique en fonction de la conjoncture ;
 - favoriser dans chaque zone du SCoT, et à l’échelle de la CAN, le rapprochement des domiciles, des lieux de travail, des équipements et des services à la population et/ou leur connexion par les transports en commun et les transports doux ;
 - concentrer la majeure partie de la population supplémentaire qui fera le choix de se loger en dehors de la zone métropolitaine de la CAN dans les pôles, ou les communes disposant, ou susceptibles de disposer, de transports en commun et d’un réseau de transports doux efficace.
 - permettre de renforcer l’identité de la commune, par un soin particulier à l’intégration dans le site et au respect des espaces naturels environnants. Cela participe de la qualité du cadre de vie du territoire, de son attractivité. A cet effet, les zones de transition (tampon) entre les espaces bâtis et naturels, sur l’ensemble des communes, et notamment aux abords du site classé du Marais, feront l’objet d’une grande attention.
- ❖ La surface d’espace consommable en moyenne dans les zones d’extension du SCoT est fixée à environ 385m² par logement neuf sur l’ensemble de la CAN (y compris les VRD et espaces publics, mais hors surfaces destinées aux espaces verts), au lieu de 1.300 m² par logement consommée en moyenne entre 1999 et 2006. cf tableau 5 ci-dessous-
- ❖ Cette diminution doit être obtenue en limitant les consommations d’espaces par logement pour chaque type de logement et/ou en modifiant la proportion de chaque type de logements au profit des logements collectifs et groupés. Des surfaces maximales de consommation d’espace par types de logements sont recommandées pour la CAN et ses quatre entités territoriales dans le tableau n°5 ci-dessous. A cet effet, il sera indiqué, dans les PLU, une densité minimale dans les orientations d’aménagement et de programmation.
- ❖ Pour chacune des entités territoriales du SCoT, des marges de fluctuations sont laissées à la disposition des collectivités, pour autant qu’elles respectent la valeur moyenne totale fixée pour l’entité d’appartenance, et les contraintes

techniques (assainissement). Ces valeurs doivent être respectées par période quinquennale (le SCoT doit être révisé au bout de 6 ans).

- ❖ Dans les secteurs non desservis par de l’assainissement collectif, il est indispensable de mettre en œuvre des systèmes d’assainissements non collectifs adaptés et conformes à la réglementation en vigueur, permettant de rester à l’intérieur des marges du **tableau 5**.

Tableau 5 : consommation unitaire d’espace par types de logements

Consommation unitaire d’espace moyenne prescrite en m ² par logement neuf	Logements neufs			Moyenne par logement neuf	Marge de fluctuation (*)
	Pavillons	groupés	Collectifs		
Moyenne CAN	636	310	134	385	de 350 à 1200
Moyenne Zone Métropolitaine	607	278	131	317	de 350 à 600
<i>Niort</i>	500	250	130	239	
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	700	400	150	567	
Zone SUD	700	400	150	567	de 470 à 1200
Zone périurbaine NORD	700	400	150	567	de 500 à 1200
MARAIS	700	400	150	567	de 580 à 1000

(*) Marge de fluctuation moyenne recommandée pour la zone pour les pavillons

La consommation d’espace unitaire recommandée comprend les VRD et espaces publics hors espaces verts

Pour rappel, les surfaces indiquées sont des moyennes par secteurs, et devront être adaptées aux contraintes techniques (notamment liées à l’assainissement), et selon la place dans l’armature du territoire. En effet, les logements dans les pôles sont généralement desservis par l’assainissement collectif et devront être plus économes en espace.

Prescriptions :

- ❖ **La proportion minimale de logements groupés et collectifs** est déterminée par entité territoriale dans le **tableau 4, page 27**. A l’échelle de la CAN, la proportion de logements intermédiaires et collectifs doit être au moins égale à **61 % du total** des logements produits (neufs et réhabilitation-mutation).
- ❖ **Une densité moyenne minimale de logements à l’hectare** définie dans le **tableau 6** ci-dessous est à atteindre pour toutes les nouvelles opérations d’urbanisation dans les extensions urbaines, ou les opérations d’importance situées dans l’enveloppe urbaine. Cette densité moyenne varie selon les zones et le rang des communes dans l’armature urbaine. Elle est notamment renforcée dans la zone métropolitaine et pour chaque type de pôles afin de valoriser leur niveau d’équipements et de services, leur poids démographique actuel et la qualité de leur accessibilité et de leur desserte en transports en commun.

Tableau 6 : densité moyenne minimale de logements à l’hectare

Densité de logements par hectare dans les extensions urbaines	Logements			Moyenne par ha	Marge de fluctuation (*)
	Pavillons	groupés	Collectifs		
CAN	15,7	32,2	74,5	26,0	de 8,3 à 28,6
Zone Métropolitaine	16	36	76	32	de 16,6 à 28,5
<i>Niort</i>	20	40	77	42	
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	14	25	67	18	
Zone SUD	14	25	67	18	de 8,3 à 21,2
Zone périurbaine NORD	14	25	67	18	de 8,3 à 20
MARAIS	14	25	67	18	de 10 à 17,2

(*) Marge de fluctuation moyenne recommandée pour la zone pour les pavillons
 Les densités recommandées comprennent les VRD et espaces publics hors espaces verts

Prescriptions :

- ❖ **Dans la zone métropolitaine**, les prescriptions suivantes devront être privilégiées :
 - les zones d’extensions dans la zone métropolitaine doivent respecter des critères de qualité des espaces publics, (équipements et services de proximité calibrés en fonction de la population, espaces verts), d’accessibilité (ligne de transport en commun, accès par piste cyclable et cheminements piétons), de densité en logement (**tableau 6**) ;
 - la délimitation des zones constructibles dans les documents communaux se fera en tenant compte de la préservation des espaces naturels et paysagers et de la qualité de vie, ainsi que de leur future connexion aux transports en commun. On veillera à créer des zones piétonnes attractives au sein de ces futures zones en séparant les flux de trafic ;
 - une densité de 60 logements à l’ha, y compris la voirie, est fixée dans un périmètre de 300 mètres de rayon autour des arrêts du futurs TCSP et de la gare dans la commune de Niort. Ainsi, pour les espaces non encore urbanisés situés sur le parcours du TCSP ou en cas de réhabilitation d’îlots, le développement urbain devra faire l’objet d’orientations d’aménagement spécifiques, tout en respectant l’identité du site et les enjeux paysagers et environnementaux ;
 - concentrer la majeure partie de la population supplémentaire de la zone métropolitaine de la CAN dans les quartiers et les communes disposant, ou susceptibles de disposer, de transports en commun et d’un réseau de transports doux efficace (cheminements piétons, pistes cyclables) ;
 - rechercher la qualité du traitement des espaces publics et de l’architecture des zones d’extension ;
 - pour le plus long terme, on veillera à maintenir la possibilité d’urbaniser le long des lignes ferroviaires susceptibles d’être remises en service (étoile ferroviaire à 5 branches), tout en intégrant les enjeux de patrimoine naturel et paysager, ou agricole (à Aiffres, par exemple).

Prescriptions :

- ❖ **Les surfaces maximales** nécessaires au développement urbain résidentiel allouées par le SCoT (logements, y compris voirie, réseaux divers) pour la CAN s’élèvent à 485 ha pour la période du 1/1/2006 au 1/1/2021 et sont indiquées au **tableau 7**.

Tableau 7 : surfaces totales allouées pour l’habitat par le SCoT

Surface totale allouée pour le logement neuf entre 2006 et 2021	Logements neufs en ha			Surface totale (ha)
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
CAN	308	129	48	485
Zone Métropolitaine	155	91	44	290
<i>Niort</i>	59	66	41	166
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	96	24	3	123
Zone SUD	46	12	1	59
Zone périurbaine NORD	63	16	2	81
MARAIS	43	11	1	56

CAN - Gain potentiel d'espace	Logements en ha			Surface totale (ha)
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Consommation d'espace entre 2006-2021 selon les valeurs moyennes unitaires observées entre 1999-2005 (même surface et répartition entre type de logements)	1133	179	46	1358
Surface totale allouée pour le logement entre 2006 et 2021	308	129	48	485
Gain potentiel	825	49	-3	872

Pour tenir compte de la rétention foncière, les surfaces nécessaires aux logements neufs à inscrire dans les documents d’urbanisme sont multipliées par un coefficient de 1,3.

Surface totale à inscrire dans les documents d’urbanisme pour le logement entre 2006 et 2021	Logements neufs en ha			Surface totale (ha)
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
CAN	400	168	63	631
Zone Métropolitaine	202	118	57	377
<i>Niort</i>	77	86	53	216
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	125	32	4	161
Zone SUD	60	15	2	77
Zone périurbaine NORD	82	21	3	105
MARAIS	56	14	2	72

Les surfaces réellement consommées ne doivent pas dépasser 485 ha à l’échelle de la CAN.

Pour s’assurer de l’atteinte des objectifs démographiques à l’horizon 2021 (115 000 hab), un point sera fait à l’approbation du document, données 2010 consolidées, ce qui déterminera le point 0.

De plus, en 2015, lors du bilan du PLH, la programmation sur la deuxième période 2016-2021 pourra être ajustée, pour assurer l’objectif démographique prévu, tout en conservant les typologies de logements, ainsi que les surfaces moyennes par logement.

Prescriptions :

- ❖ Il est souhaitable et possible d’accroître la part de logements (et les surfaces correspondantes) de la zone métropolitaine dans la CAN par transfert des autres zones vers la zone métropolitaine.
- ❖ A l’intérieur de chaque autre zone, il est possible d’accroître la part des logements destinée aux pôles secondaires et locaux définis dans le tableau suivant.

Rappel : Répartition de la population en 2006

Population de la CAN 2006 100 657 habitants	Part en % des pôles dans la population totale de la CAN en 2006
Zone métropolitaine	72,03
Zone Nord	6,29
Marais	6,58
Zone Sud	6,83
<i>Part des communes rurales</i>	8,27

Population de la CAN 2021 115 500 habitants	Part en % des pôles dans la population totale de la CAN en 2021
Zone métropolitaine	71,41
Zone Nord	6,72
Marais	6,68
Zone Sud	7,06
<i>Part des communes rurales</i>	8,14

4.6 En améliorant l’accessibilité des pôles en transports en commun et en transports doux

Il est souhaitable de renforcer la polarisation du territoire pour améliorer l’économie de son aménagement et limiter les atteintes à l’environnement et à l’agriculture. Il est aussi souhaitable de maintenir une offre diversifiée de logements. Une bonne coordination du développement de l’urbanisation et des systèmes de transport permet de maîtriser la dispersion des constructions et l’augmentation des déplacements en les canalisant sur des axes desservis par des transports en commun et par des transports doux. Elle permet de réduire la surcharge des réseaux de transports routiers, ses répercussions économiques et écologiques et d’améliorer la gestion des transports en commun.

Prescriptions :

- ❖ Améliorer la desserte en transports publics, en transports doux, en équipements et en services autour des polarités définies (massification de la demande).
- ❖ Urbaniser en priorité les zones desservies par des infrastructures existantes (accessibilité routière, en transports en commun et en transports doux), puis celles susceptibles de l’être.
- ❖ Identifier les secteurs susceptibles de disposer de nouvelles offres dans le futur, grâce à la réhabilitation et à l’exploitation adaptée des voies ferrées existantes et à réhabiliter, et planifier leur urbanisation connexe dans le temps en fonction notamment de la réalisation de ces travaux.
- ❖ Urbaniser en priorité les secteurs propices à la diversification de l’offre en logements couvrant tous les segments de la demande dans des secteurs desservis en priorité par les transports en commun et un réseau de transports doux.

Pour les lieux à forte fréquentation (centre ville, zones commerciales, grands équipements sportifs et culturels, zones d’activités à grande capacité, gares), **le SCoT prescrit :**

- ❖ Un développement optimal et compact des activités économiques et la coordination de ce développement avec les objectifs du développement territorial (forte densité d’emploi).
- ❖ La création des conditions d’accessibilité optimales pour tous les modes de transport, voiture, livraisons, transports en commun, transports doux, permettant de réduire l’ensemble des nuisances environnementales liés aux trafics et aux déplacements.
- ❖ Une excellente accessibilité pour les PMR.
- ❖ Des aménagements de qualité pour les espaces publics (espaces verts, arbres d’alignement, mobilier urbain - par exemple bancs publics, fontaines, lieux de silence-) permettant un usage confortable et partagé.
- ❖ La requalification des espaces publics des zones à forte fréquentation de la CAN (accès routiers, en Transports en Commun, en transports doux, traitement paysager).

4.7 En articulant besoins en équipements et croissance démographique et économique

La croissance démographique et économique de la CAN va se traduire par une demande croissante en équipements et en services.

Il faut donc répondre à cette demande en l’articulant étroitement à l’armature urbaine de la CAN, en synergie avec la localisation polarisée de la croissance démographique et économique sur les pôles de différents niveaux de la CAN et en synergie avec l’évolution économique et démographique de chaque zone.

La zone métropolitaine concentre les enjeux, qui se font sentir plus particulièrement sur quatre espaces stratégiques :

- La gare de Niort en raison de son accessibilité multimodale, de sa proximité avec le centre ville et pour son potentiel foncier exploitable pour le logement et les activités économiques ;
- L’hôpital de Niort et plus généralement le pôle santé de Niort pour les mêmes raisons que la gare mais aussi en raison des évolutions démographiques du territoire ;
- Le pôle «Terre de sport » de Niort pour son potentiel de développement économique articulé à la proximité des projets de développement résidentiel de Niort ;
- Le centre ville de Niort ;

ainsi que sur :

- Les gares de Mauzé sur le Mignon, d’Echiré Saint Gelais et à plus long terme celle d’Epannes et de Prin Deyrançon parce qu’elles associent disponibilités foncières et accessibilité multimodale.

4.7.1 Partager et mutualiser l’offre de service et d’équipements intercommunaux

Prescriptions :

- ❖ Les communes-pôles devront renforcer prioritairement leurs fonctions urbaines commerciales, administratives, et de services à la personne. Ce développement ne doit cependant pas être exclusif, chaque commune devant assurer les besoins courants de ses habitants selon son rang dans l’armature urbaine de la CAN.
- ❖ L’évaluation des besoins en services et en équipements publics doit être abordée prioritairement de façon intercommunale à l’échelle de chaque zone.
- ❖ Chaque zone devra prévoir les équipements culturels et sportifs tout comme ses équipements pour la jeunesse et les personnes âgées en cohérence avec son développement démographique et en recherchant des synergies et des complémentarités avec les autres zones.

Recommandations :

- ❖ Un schéma directeur de développement des équipements publics pourrait être élaboré, pour assurer la cohérence et la mutualisation des services à la population.

4.7.2 Favoriser la création de nouveaux pôles d’équipements et de services dans les tissus urbains existants

Prescriptions :

- ❖ Une attention particulière doit être portée aux centres-bourgs et en particulier à ceux dont le dynamisme a été affecté ces dernières années (Saint Hilaire la Palud en particulier).
- ❖ Afin d’éviter le transfert des équipements et services en périphérie préjudiciable au dynamisme des centres villes, les PLU ménageront autant que de besoin les espaces nécessaires dans les tissus urbains existants. Ainsi, les besoins en équipements et services aux populations (commerce, équipements publics, etc.) seront anticipés dans le cadre du développement urbain et les réserves foncières correspondantes seront identifiées dans les documents d’urbanisme, ainsi que les liaisons avec le bourg et les quartiers.
- ❖ La localisation des nouveaux équipements et services (services médicaux, équipements sportifs et culturels, périscolaire) à vocation intercommunale doit se définir sur la base de critères d’accessibilité (pôles d’échange, en privilégiant les transports en commun et les transports doux pour permettre leur accès par tous les usagers) et de polarité à l’échelle de chacune des 4 zones de la CAN.

5. Conforter un dynamisme économique d’exception en améliorant l’attractivité du territoire

Au cours de la dernière période intercensitaire, le développement économique de la CAN a été nettement plus fort que dans la plupart des autres agglomérations françaises, aussi bien sur le plan quantitatif (80% de plus qu’en moyenne nationale) que sur le plan qualitatif (une très forte proportion d’emplois métropolitains).

La crise a cependant provoqué la fermeture d’établissements « historiques » aussi bien dans le domaine industriel (bois) que dans celui de la Vente Par Correspondance (CAMIF). Et entre 2006 et 2007, pour la première fois depuis 1990, la croissance du nombre d’habitants de la CAN (+ 1 208) a dépassé celle du nombre d’emplois au lieu de travail (+ 552).

Par ailleurs, le secteur des mutuelles qui assure une part substantielle de la vitalité de tout le sud du département des Deux Sèvres peut se trouver confronté à un contexte juridique radicalement nouveau par le biais de la création d’un statut européen du mutualisme. Cette transformation pourrait avoir des impacts à long terme sur l’économie du secteur.

Le territoire dispose, de plus, de potentiels de développement dont la concrétisation peut devenir indispensable pour assurer la « robustesse » économique de l’ensemble de cette partie de la région Poitou-Charentes.

Enfin, la nécessaire « mise à niveau européen » de l’aménagement et de l’urbanisme (qualité de l’architecture, du mobilier urbain, des paysages, du management environnemental, du traitement du bruit, du végétal, des transports doux, des transports en commun) de la CAN nécessite des moyens que la vitalité économique du territoire rend d’autant plus indispensable.

Le SCoT de la CAN doit donc **mettre en œuvre une stratégie** qui permette à la fois d’assurer :

- la vitalité du secteur de l’économie sociale et solidaire ;
- le maintien et, si possible, le développement des autres activités de la base économique du territoire (électronique, bois, agriculture et agroalimentaire) ;
- la diversification de la base économique du territoire (tourisme et accompagnement de la création de nouvelles activités industrielles, agricoles, commerciales ou de service, agrotourisme) ;
- la reconversion et/ou le redéploiement des secteurs en difficulté ;
- la valorisation des potentiels de développement ;
- la valorisation d’espaces stratégiques en centre d’agglomération ;
- la meilleure accessibilité multimodale du territoire et de ses espaces stratégiques ;
- la valorisation de ses espaces naturels et de ses richesses culturelles ;
- la réponse à un ensemble de besoins extrêmement variés, susceptibles de s’exprimer dans la CAN ;

et de placer la CAN au standard de l’aménagement urbain et rural des agglomérations européennes de taille équivalente ou supérieure.

Comme pour le logement, la CAN met en œuvre une politique de croissance économique sobre en énergie, dense, respectueuse de l’environnement, des espaces naturels et agricoles. Compte tenu des caractéristiques très particulières de la base économique de l’agglomération, le volet économique du SCoT ne peut être dissocié de celui relatif au cadre de vie. En effet, la ressource humaine constitue la principale ressource stratégique des entreprises du territoire. A ce titre, et compte tenu de la dynamique démographique très modeste de l’agglomération, l’attractivité économique du territoire dépend en partie de son attractivité résidentielle. Celle-ci doit faire l’objet d’autant plus de soins que la concurrence pour la ressource humaine dans le domaine des emplois métropolitains a pris depuis quelques années une dimension européenne voire mondiale dans certains secteurs d’activité.

Le SCoT de la CAN doit donc à la fois permettre :

- le déploiement de nouvelles activités économiques assez consommatrices d’espaces (logistique) ;
- la sauvegarde de l’agriculture (en particulier l’élevage et le maraichage) qui est pour partie emblématique de la qualité du terroir (les produits du Marais) et qui dispose, compte tenu des caractéristiques pédoclimatiques du reste du périmètre, de remarquables potentiels d’adaptation ;
- la production d’espaces économiques de qualité au standard « technopolitain » pour de nouvelles activités économiques à fort contenu technologique ;
- la production d’espaces au standard métropolitain dans le centre de l’agglomération en s’appuyant sur des disponibilités foncières mobilisables (friches, conversion, densification) et une accessibilité multimodale de qualité pour accueillir des activités tertiaires de haut niveau ;
- la mise à disposition de surfaces destinées à l’économie résidentielle (artisanat, commerce, PME industrielles) dans chacun des territoires de la CAN ;
- la mise à disposition de zones d’activités d’un bon standard pour accueillir des activités industrielles et logistiques dans les territoires du Nord, du Sud et de la partie métropolitaine de la CAN ;
- la mise à disposition d’espaces de qualité dotés d’une accessibilité multimodale pour des équipements et des services (culture, sport, formation, personnes âgées, enfance) dont la demande devrait s’accroître aussi bien en quantité qu’en qualité ;
- une certaine flexibilité dans la destination des espaces à urbaniser de façon à conserver une capacité d’adaptation maximale à une conjoncture économique et démographique de plus en plus incertaine ;
- L’amélioration de la qualité des paysages urbains, naturels et de toutes les zones d’activités existantes.

La réponse à ces différents besoins doit s’effectuer en fonction de la vocation de chacun des territoires et de chacune des communes de la CAN (exemple : quartiers des gares destinés à des activités métropolitaines, des équipements et des services de haut niveau, zone technopolitaine -traitement paysager soigné des espaces publics, services aux entreprises, charte architecturale de qualité- dans la zone métropolitaine), activités agroalimentaires dans le Marais et la zone périurbaine, activités logistiques le long des voies ferrées en dehors du centre de l’agglomération et à proximité des axes routiers à grande capacité, agrotourisme et activités touristiques principalement mais pas seulement dans le Marais et à Niort, etc.).

L’offre foncière, immobilière et en accessibilité de la CAN doit permettre l’accueil d’environ **12.700 emplois entre le 1/1/2006 et le début 2021 (tableau 8).**

Tableau 8 : Répartition de la croissance des emplois au lieu de travail par zone

Emplois à accueillir dans le périmètre du SCoT de la CAN	Zone métropolitaine	Zone Sud	Zone périurbaine Nord	Marais	CAN
Evolution 2006-2021	9 500	950	1 700	600	12 750
Surfaces en ha	87	22	39	14	162
Emplois par ha	109	43	44	43	79

Compte tenu de la structure très particulière de l’activité économique de la CAN, cette offre doit répondre à 4 types d’activités à localisation spécifique :

- Environ **4 600 emplois** pour les activités métropolitaines et à forte centralité (assurances, banques, services publics et privés équipements de haut niveau, fonctions stratégiques des entreprises industrielles – sièges sociaux- recherche, formation supérieure, activités culturelles) ;
- Environ **4 300 emplois** dans les activités industrielles, logistiques, touristiques ;
- Environ **3 900 emplois** dans les activités de commerces, de services de proximité, d’artisanat ;
- Et bien sur au minimum le maintien des emplois agricoles (650 en 2007) grâce aux économies d’espace réalisées dans tous les autres domaines, au développement du secteur de l’agroalimentaire tout comme de la vente directe auprès d’une population et d’une fréquentation touristique augmentées. Plusieurs Zones agricoles protégées (ZAP) sont par ailleurs recommandées sur le territoire.

Ces ratios permettent de répondre aux enjeux décrits précédemment. En fonction de l’actualité, du développement des projets structurants, comme Niort Terminal, ou des politiques du secteur tertiaire, ils peuvent évoluer. Pour s’adapter à la demande, tout comme pour l’habitat, un point sera fait à l’approbation pour établir le point 0, ainsi qu’en 2016, ce qui permettra éventuellement d’ajuster ces objectifs.

Le présent chapitre est complété du DOO du SCoT de la CAN est complété par quatre illustrations **dans le document DOO – Eléments graphiques** :

- **Figure 2** : les zones économiques en développement et en projet ;
- **Figure 3** : sites et projets touristiques majeurs du SCoT ;
- **Figure 4** : sites et projets urbains majeurs du SCoT ;
- **Figure 5** : l’évolution des pôles commerciaux du SCoT.

5.1 En proposant une offre foncière structurée et très économe en espace

Le périmètre de la CAN souffre actuellement d’une pénurie notable en zones d’activités.

Environ 17 ha ont été commercialisés chaque année sur la période 2001-2009, pour répondre aux besoins du développement économique.

Malgré la crise, 10 ha sont commercialisés chaque année sur les zones d’activités communautaires, et en 2010, il ne reste que l’équivalent d’une année de commercialisation disponible (hors requalification, réhabilitation, mutations en zone déjà urbanisée).

Le développement de l’économie s’est donc fait également en dehors de ces zones d’activités communautaires, pour partie dans l’enveloppe urbaine existante, pour partie sur des zones non communautaires, notamment les entrées de ville de Niort. Les entreprises ont aussi utilisé les réserves foncières dont elles disposaient.

La mise à disposition de foncier à destination des entreprises est donc d’un très haut niveau de priorité.

Cette offre à développer doit tenir compte de l’accessibilité multimodale de chaque zone, de sa proximité avec les zones déjà urbanisées, de la qualité de ses équipements et services (notamment de leur équipement numérique), tout comme de leur attractivité existante pour ce qui concerne les extensions.

Le nombre d’hectares énoncé ci-dessous a été déterminé en considérant que la tendance 2001-2009 se poursuive. A noter que ce chiffre va au-delà de la période SCoT.

Prescriptions :

- ❖ Un maximum de **162 ha** (y compris les zones à vocation d’activités futures inscrites dans les POS/PLU) est nécessaire à l’horizon 2021 décomposés en 3 types d’usages (**tableau 9**) :
 - **Les activités métropolitaines**, accompagnées d’équipements et de services publics et privés de haut niveau principalement localisés dans le tissu urbain existant ou dans le prolongement des zones déjà urbanisées de la zone métropolitaine et des autres territoires sur une surface d’environ **23 ha** ;
 - **Les zones d’échelle « SCoT »**, à vocation intercommunale, pour les activités industrielles et logistiques à proximité des axes routiers à grande capacité et des axes ferroviaires et pour l’extension des zones commerciales existantes sur une surface d’environ **88 ha** (dont fait partie l’extension de 60 ha de la zone de Luc les Carreaux localisée en zone Nord mais affectée également à la zone métropolitaine) ;
 - **Les activités « de proximité »**, à vocation communale, (éventuellement mutualisables à l’échelle de chacun des territoires) sur une surface d’environ **51 ha**. Elles sont décomposables en deux types d’usages pouvant être regroupés :
 - des activités artisanales à regrouper par territoires pour une surface d’environ **11 ha** ;
 - des activités destinées au commerce et à des petites implantations industrielles sur une surface de **40 ha** à regrouper par zone à proximité des pôles.
- ❖ La priorité du développement économique doit être toutefois donnée aux opérations de réhabilitation, de résorption de friches, de requalification de

zones ou de bâtiments existants dans les zones déjà urbanisées. Les superficies concernées par ces opérations seront comptabilisées dans les **162 ha** alloués par le SCoT.

- ❖ Les activités économiques peuvent également se développer dans les enveloppes urbaines (zones mixtes), et seront comptabilisées dans les surfaces dédiées à l’habitat. Cela renforcera les mixités de fonction ; ces activités devront toutefois s’insérer des les zones d’habitat sans apporter de nuisances.
- ❖ Les périmètres des zones communautaires, tel que définis dans les cartes du Schéma de Développement Economique et Commercial, et annexés au présent document, devront être traduits dans les PLU/POS concernés.
- ❖ Les périmètres des zones économiques non communautaires seront maintenus dans leurs limites à la date d’approbation du SCoT.
- ❖ Aucune nouvelle zone d’activité ne sera créée (**cf. figure 2**), sauf pour des activités dont la compatibilité n’est pas ou plus possible sur les espaces économiques existants.

Tableau 9 : surfaces totales allouées pour l’économie par le SCoT selon deux modalités

Surfaces à vocation économique en ha	CAN
Zones destinées prioritairement aux PME et à regrouper	51
Zones Scot pour la base économique industrielle et logistique	88
Zones pour les activités métropolitaines	23
TOTAL =	162

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Emplois à l'hectare
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	107	40
Zones pour les emplois métropolitains	23	250
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l'artisanat (11 ha spécifiques à l'artisanat)	32	156
TOTAL	162	79

Tableau 10 : surfaces totales allouées pour l’économie par le SCoT par entités territoriales

Surfaces à vocation économique en ha	Zone Métropolitaine	Zone Sud	Zone périurbaine Nord	Marais	CAN
Zones destinées prioritairement aux PME et à regrouper	23	5	17	7	51
Zones Scot pour la base économique industrielle et logistique	47	15	20	6	88
Zones pour les activités métropolitaines	17	2	2	2	23
TOTAL =	87	22	38	14	162

Ces surfaces sont calculées sur la base d’une consommation moyenne d’espace à 118 m² par emploi nouveau sur la CAN (250 m² par emploi industriel et logistique, 50 m² par emploi de bureau, 65 m² par emploi dans le commerce, y compris les VRD).

Pour l’ensemble de la CAN, cela correspond à une densité de 79 emplois nouveaux par ha. Cette densité très forte peut être atteinte :

- par la poursuite du développement métropolitain reposant sur des emplois tertiaires essentiellement localisés dans les centres urbains ;
- par la mobilisation des réserves et des potentialités foncières localisées dans les zones urbanisées (1 000 emplois sont possibles sur le pôle gare de Niort, sans consommer un m² en extension urbaine).

Ces densités permettent alors la diversification de l’économie niortaise dans des activités plus fortement consommatrices d’espace par emploi.

Les espaces de jeux, les aménagements paysagers et/ou de développement durable, et d’une façon générale tout ce qui apporte de la qualité de vie à la densification ne sont pas à comptabiliser dans ce total.

5.2 En développant les fonctions métropolitaines de la CAN

La base économique métropolitaine de la CAN a permis un dynamisme économique exceptionnel à l’échelle de la CAN et de toute l’aire urbaine de Niort.

Ce dynamisme peut et doit être conforté en s’appuyant :

- sur sa vocation pour le secteur financier de l’économie sociale et solidaire, les activités industrielles à fort contenu technologique, les activités centrales culturelles, commerciales et de services publics ;
- son accessibilité ferroviaire de bon niveau et autoroutière en voie d’amélioration dans les années à venir ;
- une séduction urbaine et environnementale susceptible d’une grande marge de progrès.

Dans ces perspectives, le SCoT de la CAN prescrit les actions suivantes :

5.2.1 Favoriser l’extension des activités métropolitaines existantes et l’implantation de nouvelles implantations métropolitaines

Prescriptions :

- ❖ Etendre et créer des zones d’activités métropolitaines de très haute qualité environnementale et paysagère et de très bonne accessibilité routière, en transport en commun et en transport doux dans le tissu urbain ou dans son prolongement immédiat sur une surface totale de **23 ha** dont :
 - **17 ha** dans la zone métropolitaine ;
 - **2 ha** dans la zone Nord ;

- 2 ha dans le Marais ;
- 2 ha dans la zone Sud.
- ❖ Les surfaces non bâties devront être traitées en espaces naturels. Les aménagements paysagers, et/ou de déplacement durable, les couloirs biologiques, d’une façon générale toutes les surfaces susceptibles d’apporter de la qualité de vie à ces sites sont à décompter des superficies allouées.

Recommandations :

- ❖ La mixité des affectations (logements et activités économiques) sur les sites métropolitains devra être recherchée. Elle permet de raccourcir les trajets et valorise la vie en milieu urbain.
- ❖ L’aménagement d’une zone mixte à haute qualité environnementale dans le foncier disponible à proximité de la gare de Mauzé sur le Mignon est préconisé.

5.2.2 Transformer le quartier de la gare de Niort en pôle de développement et d’équipements métropolitains

La gare de Niort dispose de **six atouts majeurs** :

- L’accessibilité ferroviaire de la gare de Niort va s’améliorer pour les trafics TGV ;
- Elle peut se développer dans de fortes proportions en faveur du trafic local et régional (ligne vers Saintes, Parthenay, Fontenay le Comte) ;
- Le futur TCSP va en améliorer l’accessibilité urbaine ;
- Le quartier gare dispose d’un important potentiel de valorisation (friches, zone logistique ferroviaire inadaptée en plein centre ville) ;
- Elle est proche de l’hypercentre de Niort ;
- Elle est proche de l’hôpital.

Le territoire doit s’appuyer sur ses atouts pour réhabiliter l’ensemble du quartier destiné à accueillir des activités métropolitaines à forte valeur ajoutée. Le trafic de la gare de Niort doit augmenter de plus de 50% avec l’entrée en service de la LGV Tours Bordeaux l’attractivité de ce quartier, son potentiel lié au développement du pôle santé et aux opportunités foncières permet d’envisager une opération d’ensemble créatrice de SHON pour l’économie et l’habitat.

Prescriptions¹ :

- ❖ Convertir le foncier existant (zone logistique sous utilisée, friches à proximité, zones à densifier, zones de parking à transformer) en espaces de qualité pour la réalisation d’un espace urbain à dominante tertiaire (équipements et services

¹ Ces prescriptions sont reprises intégralement dans le paragraphe relatif à la gare de Niort dans le chapitre 3 « Transport »

publics, bureaux, centre d’affaires, séminaires, congrès, formation, hôtellerie, habitat, etc.), ainsi que le renforcement du pôle santé.

- ❖ Améliorer la centralité urbaine et densifier le quartier de la gare par le développement de la mixité des fonctions (habitat, emplois, commerces, services, équipements) pour diversifier les usages, tout au long de la journée, condition sine qua non de la viabilité économique des services de transports collectifs.
- ❖ Requalifier le parvis de la gare, améliorer la qualité paysagère de la gare, de son quartier et de ses accès en particulier la rue de la gare et la place Saint-Hilaire.
- ❖ Requalifier la façade arrière (Est) de la gare et du pôle d’échange : création d’espaces collectifs destinés aux voyageurs dans la perspective de l’augmentation des trafics voyageurs.
- ❖ Dans la perspective d’une augmentation de plus de 50 % du trafic après la mise en service de la nouvelle LGV Tours-Bordeaux, puis la remise en service des voies ferrées secondaires, **adapter la gare à ces nouvelles fréquentations et développer la capacité des parkings voitures** (en surface, en souterrain ou/et en silo) des deux côtés de la gare et augmenter la capacité des places de taxis et créer un parking vélos abrité et sécurisé.
- ❖ Améliorer l’accessibilité routière de la gare, réorganiser et simplifier les accès pour les voitures, revoir le plan de circulation de cette partie de l’agglomération.
- ❖ Requalifier, prolonger et élargir la rue de l’Industrie et ouvrir une deuxième entrée pour les parkings situés à l’Est des voies (améliorer la diffusion des trafics pour les accès à la gare).
- ❖ Améliorer la fonctionnalité du pôle d’échange fer/TC urbains et TC interurbains.
- ❖ Améliorer l’accessibilité de la gare pour les personnes à mobilité réduite.
- ❖ Améliorer la liaison entre la gare et le centre ville (en particulier entre la place de la Brèche et entre la gare et l’est de la voie ferrée), entre la gare et le pôle santé, pour tous les modes de transport, remodeler le plan de circulation.
- ❖ Améliorer les liaisons entre le centre et le quartier Est de Niort.
- ❖ Déplacer les activités logistiques fret existantes vers les zones de Saint Florent, Romagné et vers celles des territoires voisins, ou sur toute autre zone susceptible d’accueillir des activités logistiques connectées au réseau ferré à proximité d’un axe routier à grande capacité.
- ❖ Améliorer l’accès piétons et cycliste entre la gare et le centre ville, tout comme avec l’Est de la Gare.

5.2.3 Développer des activités de formation et de recherche dans les domaines d’excellence de la CAN

Il s’agit d’accompagner le développement de la formation supérieure, afin que les besoins spécifiques des entreprises du bassin niortais soient intégrés par les filières locales.

Prescriptions :

- ❖ Poursuivre le développement de la formation supérieure et de la recherche dans les domaines d’excellence actuels et futurs.

- ❖ Accompagner ce développement par la création de logements destinés aux enseignants, aux chercheurs et aux étudiants.
- ❖ A l’exception d’éventuels centres de formation et de recherche destinés à l’agriculture ou à l’environnement qui nécessiteraient une localisation dans un espace naturel ou agricole, ces équipements doivent impérativement se situer dans la zone métropolitaine sur des espaces connectés aux réseaux de transports en commun et de transports doux. En effet, les critères d’accessibilité métropolitaine (TGV principalement) et de proximité des services métropolitains – publics ou privés- sont primordiaux pour ces équipements.

Recommandations :

- ❖ Développer la recherche et la formation notamment dans les domaines de :
 - la gestion des risques et de la sécurité ;
 - l’économie sociale et solidaire ;
- ❖ au delà des fonctions métropolitaines, accompagner la diversification de l’économie par une offre de formation adaptée, entre autres :
 - l’agriculture et l’agroalimentaire à forte valeur ajoutée ;
 - le tourisme environnemental.

Les surfaces destinées à ces services et équipements sont comptabilisées dans les espaces dévolus aux activités économiques et plus particulièrement aux activités métropolitaines.

5.2.4 Développer des activités culturelles et artistiques

La CAN dispose d’un patrimoine urbain valorisable pour l’accueil d’activités culturelles et artistiques. Ces surfaces sont pour leur quasi-totalité déjà urbanisées. Il s’agit pour l’essentiel d’opérations de réhabilitation ou de mutations à l’intérieur du tissu urbain existant dans la CAN. Les projets extérieurs sont comptabilisés dans les 162 ha destinés à l’activité économique de la CAN.

Ce potentiel peut être exploité en particulier pour la ville de Niort et pour les centres des différentes communes de la CAN afin de développer l’animation et l’attractivité touristique et commerciale de la CAN.

Prescriptions :

- ❖ Accompagner et encourager le développement d’activités de production et de diffusion artistiques et culturelles.

Recommandations :

- ❖ Compléter les aménagements de la place de la Brèche par ceux de la partie centrale du bord de Sèvre Niortaise et de l’axe qui les réunit en favorisant l’accueil de galeries, artisans d’art, commerces de mobilier, de bijoux, de photographies, de peintures, sculptures, de lieux de spectacles, de cabarets, etc.
- ❖ Faciliter les implantations d’activités dans le domaine de la communication et de l’audio visuel.

- ❖ Aider les créateurs dans le domaine culturel et artistique par la création d’une pépinière d’artistes.
- ❖ Accompagner ce développement urbain d’un développement artistique, culturel et patrimonial dans une des communes de la zone Nord, une commune du Marais et d’un parcours culturel, patrimonial et artistique tout le long de la Sèvre Niortaise de Chauray à Arçais.

5.2.5 Accompagner le développement des fonctions métropolitaines par une offre résidentielle de haut niveau

En rappel des préconisations relatives au cadre de vie, le SCoT de la CAN recommande les actions suivantes :

Recommandations :

- ❖ L’extension de l’accessibilité résidentielle du territoire pour les cadres et les employés dans chacun des territoires du SCoT.
- ❖ La réalisation d’un ou de plusieurs quartiers de standing, et/ou d’éco quartiers par territoire comprenant une part de logements aidés.
- ❖ La réalisation d’un quartier et/ou d’un village d’artistes.

5.3 En diversifiant la base économique du territoire

L’offre foncière et immobilière d’activités devra être diversifiée pour couvrir toute la palette des sites d’accueil et toute la palette des activités susceptibles de s’implanter sur le périmètre du SCoT tout en valorisant le potentiel économique de chaque partie du territoire.

5.3.1 Diversifier l’offre foncière et immobilière

107 ha sont destinés à la diversification de l’activité économique du territoire (Cf. **tableau 9** repris ci-dessous).

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Emplois à l’hectare
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	107	40
Zones pour les emplois métropolitains	23	250
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l’artisanat (11 ha spécifiques à l’artisanat)	32	156
TOTAL	162	79

Pour cette offre foncière le SCoT de la CAN prescrit les interventions suivantes.

Prescriptions :

- ❖ Aménager au moins trois des futures zones d’activités « SCoT » pour les mettre au standard technopolitain (zone dotée d’une bonne accessibilité, de haute qualité paysagère, de services collectifs aux entreprises et disposant d’une charte architecturale de qualité).
- ❖ Le développement d’activités industrielles à forte valeur ajoutée s’inscrit dans le cadre de l’ancrage local des activités existantes et de l’accueil de nouvelles activités de haute technologie. Elles devront être implantées dans deux zones au standard technopolitain dans la zone métropolitaine du périmètre du SCoT, et dans au moins une zone d’activité des autres territoires de la CAN.
- ❖ Valoriser l’atout ferroviaire et routier fret de la CAN en aménageant au moins une zone logistique connectée fer pour permettre le développement de Niort Terminal.
- ❖ Créer un parc d’activités « vitrine », de dimension régionale, destiné au développement des éco-industries, énergies renouvelables, filière bois, éco-technologies, et qui intègre dans sa conception les principes du développement durable, comme la gestion économe des sols, la gestion raisonnée de l’eau, la lutte contre le réchauffement climatique.
- ❖ Créer ou étendre une zone d’activité « d’échelle SCoT » dans les zones suivantes (**voir tableau 11** ci-dessous) :
 - **Zone sud** : deux zones d’activités sur une surface totale d’environ **15 ha** (en lancement d’extensions plus importantes à plus long terme d’une surface totale de 44 ha) ;
 - **Zone Nord** : une zone d’activités sur une superficie d’environ **35 ha** (dont 10 font partie des 60 ha d’extension de la zone d’Echiré-Luc-les-Carreaux, dont la localisation en fait une zone d’activité « bizone », appartenant aussi à la zone métropolitaine) ;
 - **Zone métropolitaine** : un ensemble de zones pour une surface totale de **47 ha** dans la zone métropolitaine, non compris les surfaces technopolitaines et la ou les zones logistiques (dont une partie des 60 ha d’extension de la zone Le Luc les Carreaux, localisée dans la zone Nord) ;
 - **Marais** : un (ou plusieurs) site(s) d’environ **9 ha** auquel peut s’ajouter une partie des **3.5 ha** destinés aux activités économiques résidentielles ;
 - Ces sites d’accueil d’activités industrielles de dimension "SCoT" devront disposer d’un bon niveau d’aménagement. Elles devront si possible être connectées au réseau ferroviaire ou au réseau autoroutier (Vouillé), et faire l’objet d’un traitement paysager des espaces publics et privés et de ses accès. Les surfaces non bâties devront être traitées en espaces naturels. Les aménagements paysagers, et/ou de développement durable, les couloirs biologiques, d’une façon générale toutes les surfaces susceptibles d’apporter de la qualité de vie à ces sites ne sont pas à comptabiliser dans les superficies allouées ;
 - Les aménagements de zones d’activités seront créés en appliquant le tryptique : éviter, réduire, ou compenser les pertes de biodiversité et d’espaces naturels (par les aménagements paysagers, en traitant les eaux pluviales, par le choix des revêtements évitant l’imperméabilisation des sols).

Tableau 11 : surfaces économiques par zones SCoT

Surfaces à vocation économique en ha	Zone métropolitaine	Zone Sud	Zone périurbaine Nord	Marais	CAN
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	47,5	15,3	35,0	8,9	106,7
Zones pour les emplois métropolitains	17,0	2,4	1,7	1,6	22,8
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l'artisanat	22,4	4,7	1,8	3,5	32,4
TOTAL	86,9	22,4	38,6	14,0	161,9

5.3.2 Favoriser l'émergence puis l'ancrage de nouvelles activités dans le territoire

Le développement de l'activité économique du territoire doit aussi s'appuyer sur son potentiel de développement endogène qu'il convient de renforcer surtout dans un contexte où les implantations extérieures devraient se réduire.

Prescriptions :

- ❖ Etendre le réseau de pépinières d'entreprises qui trouvera sa place en agglomération ou dans les zones d'activités.
- ❖ Etendre le réseau d'ateliers-relais qui trouvera sa place dans les zones d'activités.
- ❖ Favoriser le développement d'activités liées aux énergies nouvelles en dehors des zones agricoles, sauf l'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments d'exploitations.
- ❖ Valoriser les sites éoliens possibles, tout en soignant particulièrement leur insertion sur site, lors de la création de ce nouveau paysage (cf. Etude des potentielles ZDE, déc. 2010).

5.3.3 Développer les emplois touristiques de loisirs et d'affaires

La CAN dispose d'une complémentarité rare, celle d'un tourisme d'affaires centré sur Niort et celle d'un tourisme nature, culture, patrimoine et découverte, dans trois espaces contigus, le long de la Sèvre Niortaise en amont de Niort, dans Niort et dans le Marais.

La valorisation et la conjugaison de ces deux atouts et de ces trois sites permettront à l'ensemble de la profession de mieux en tirer parti.

Par ailleurs, l'Office de Tourisme de Niort - Marais Poitevin – Vallée de la Sèvre Niortaise élabore actuellement un projet de schéma touristique communautaire 2011-2015, qui identifie les axes de développement et le programme d'actions sur la période 2011-2014.

Prescriptions :

- ❖ Favoriser l’émergence d’hébergements collectifs (campings, auberge de jeunesse, hôtels, ...) et encourager la mise en commun de moyens pour leur exploitation ; ces nouveaux équipements devront trouver prioritairement leur place dans les enveloppes urbaines actuelles.
- ❖ Permettre la création ou l’extension des zones destinées aux activités sportives de plein air (non compris dans la comptabilité des surfaces dédiées à l’économie à la condition que les espaces puissent jouer une fonction biologique).
- ❖ Compléter ces équipements de plein air par des équipements sportifs permettant le sport en salle.
- ❖ S’appuyer sur l’important patrimoine culturel, architectural et naturel de la CAN pour développer un tourisme de découverte et d’évènements en complétant l’offre séjour par une offre « parcours ».
- ❖ Développer des parcours de découverte aussi bien fluviaux que pédestres, équestres et cyclables en y associant des gîtes permettant de faire étape tout au long de la Sèvre Niortaise et de ses affluents et valorisant les sites et autres atouts des entités territoriales du SCoT.
- ❖ Communiquer, informer pour mieux associer le Marais et la vallée de la Sèvre Niortaise à l’image de la CAN.
- ❖ Optimiser la fréquentation des sites touristiques et mieux gérer les flux.
- ❖ Protéger le Marais des fréquentations sauvages.
- ❖ Améliorer le balisage de l’ensemble des réseaux de transports doux de Chauray à Arçais, mais aussi au delà des limites de la CAN, en amont et en aval de la Sèvre Niortaise jusqu’à l’anse de l’Aiguillon et La Rochelle.

Recommandations :

- ❖ Mise en tourisme et renforcement des partenariats entre les six principaux sites de visite de la CAN (Parc ornithologique de Saint –Hilaire la Palud, la maison du Marais Poitevin à Coulon, le Musée d’Agesci et le Donjon à Niort, Châteaux de Mursay et Coudray-Salbart à Echiré) pour structurer le territoire autour de la Sèvre Niortaise.
- ❖ Poursuite de l’embellissement des communes (réhabilitation, effacement des réseaux, résorption ou traitement des friches).
- ❖ Valorisation du patrimoine historique (les châteaux et leurs animations médiévales, ...), urbain, architectural (le patrimoine lié à l’eau,...), naturel (découverte de la nature, biodiversité), et culturel (fêtes traditionnelles, gastronomie,...).
- ❖ Extension et valorisation du réseau de chemins de randonnée pédestre et de pistes cyclables, en lien avec les milieux naturels et sites traversés, aménagé de telle sorte qu’il soit également support de corridor biologique.
- ❖ Valorisation des points de vue remarquable sur le territoire, identifiés en **annexe n°1**.
- ❖ Améliorer la connaissance du territoire, de ses spécificités patrimoniales et naturelles pour les jeunes du territoire.
- ❖ Développer davantage le tourisme d’affaires et exploiter le créneau des salons professionnels dans les domaines d’excellence de la CAN.

5.3.4 Faciliter le développement des autres piliers de la base économique de l’agglomération

Recommandations :

- ❖ Le SCoT de la CAN recommande la mise à disposition d’un foncier et d’une accessibilité multimodale adaptée à l’extension des autres activités de la base économique de la CAN : l’électronique, la filière bois, l’agroalimentaire de haute qualité et la mécanique.

5.4 En développant l’économie résidentielle

5.4.1 Accompagner la croissance démographique de la CAN par une offre commerciale renforcée

Prescriptions :

- ❖ Pour accompagner le développement démographique, compléter l’offre commerciale du territoire et éviter l’évasion commerciale, par **32 hectares** (comprenant également des activités industrielles et artisanales de proximité). Ces besoins peuvent être estimés à environ **5 ha** dans la zone Sud, **3.5 ha** dans le Marais, **22 ha** dans la zone métropolitaine (dont l’extension de la zone Mendes France, et création de la zone terre de sport), et **2 ha** dans la zone périurbaine Nord (**tableau 11**).
- ❖ Le SCoT de la CAN préconise de localiser prioritairement ces emplois (et donc ses surfaces résultantes) dans les tissus urbains existants. A défaut du potentiel nécessaire, une partie de zones économiques d’échelle « SCoT » (**107 ha**) pourront accueillir de telles activités.
- ❖ Les implantations commerciales périphériques supérieures à 1 000 m² de surface de vente ne pourront être autorisées que dans les pôles locaux, les pôles secondaires et la zone métropolitaine.
- ❖ Le commerce de proximité est autorisé dans toutes les communes.

Tableau 11 (reprise)

Surfaces à vocation économique en ha	Zone métropolitaine	Zone Sud	Zone périurbaine Nord	Marais	CAN
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	47,5	15,3	35,0	8,9	106,7
Zones pour les emplois métropolitains	17,0	2,4	1,7	1,6	22,8
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l’artisanat	22,4	4,7	1,8	3,5	32,4
TOTAL	86,9	22,4	38,6	14,0	161,9

Recommandations :

- ❖ Assurer la reconquête commerciale du centre de Niort par la mise en œuvre d’un projet urbain.
- ❖ Valoriser l’attractivité commerciale des pôles secondaires et des pôles locaux par la mise en valeur du patrimoine et la diversification de l’offre commerciale.

5.4.2 Permettre le renouvellement de l’activité artisanale, l’accueil et le développement d’activités de l’économie résidentielle sur des zones à vocation artisanale d’échelle intercommunale

Chacune des communes de la CAN est et sera confrontée au renouvellement des activités artisanales et à l’extension de la demande résidentielle en commerce et services pour faire face au développement démographique.

En plus des zones intercommunales, le SCoT **prescrit** la création de plusieurs sites destinés au développement de l’économie résidentielle (dont la surface est comprise dans les 32 ha du chapitre précédent).

Prescriptions :

- ❖ **Dans la zone Nord** : environ **10 ha** à répartir en 2 ou 3 sites.
- ❖ **Dans le Marais** : **8 ha** à répartir en 2 ou 3 sites (susceptibles de s’ajouter au site « SCoT »).
- ❖ **Dans la zone Sud** : **6 ha** à répartir en 2 ou 3 sites.

5.4.3 Réhabiliter les zones commerciales existantes et en priorité la zone Mendes France/Chauray

Prescriptions :

Dans le cadre de la réhabilitation des zones commerciales existantes, prévoir :

- ❖ Le traitement paysager, comme dans le cadre des créations de zones, en veillant à favoriser la biodiversité (espaces verts extensifs avec la plantation d’espèces autochtones, charte architecturale, recyclage des eaux pluviales, perméabilisation des sols).
- ❖ La rationalisation du plan de circulation automobile.
- ❖ La desserte de la zone en transports en commun (bus, train).
- ❖ L’aménagement de circulations douces pour piétons et cyclistes.
- ❖ Le maillage de la zone avec le reste du réseau deux roues et piétons de la CAN.
- ❖ La densification (augmentation du coefficient d’emprise au sol), par la mutualisation des parkings en cas de changement d’activités, et l’optimisation des parcelles.
- ❖ L’introduction d’une mixité fonctionnelle (diversification des activités).

5.5 En améliorant l'accessibilité multimodale des principaux sites d'activités

Prescriptions :

- ❖ Pour les activités commerciales, comme pour les activités de production industrielle et de transformation, de logistique, ainsi que pour l’artisanat, des mesures seront prises pour maîtriser l’augmentation du trafic résultant de la création et de l’extension des zones d’activités et pour éviter des nuisances nouvelles dans les quartiers d’habitation.
- ❖ Les embranchements ferroviaires existants des sites qui en bénéficient déjà seront préservés.
- ❖ La connexion ferroviaire des nouveaux sites sera facilitée.
- ❖ Les sites seront desservis par des transports en commun.
- ❖ Les liaisons en circulations douces (cycles et piétons) vers les sites d’activités seront facilitées et ces itinéraires seront traités comme supports privilégiés pour y greffer de la trame verte et bleue.
- ❖ Les principaux sites seront desservis par les réseaux de communications performants (dont la fibre optique).

5.6 En engageant le processus de réhabilitation des zones d’activités existantes

Prescriptions :

- ❖ En plus de la zone Mendes France/Chauray, engager un programme de réhabilitation de l’ensemble des zones d’activités de la CAN en privilégiant les éléments suivants :
 - le traitement paysager et la biodiversité ;
 - les services partagés ;
 - l’accessibilité douce et en transport en commun des zones d’activités structurantes ;
 - l’embellissement des bâtiments existants ;
 - l’encouragement à l’utilisation des transports doux, des transports en commun et du covoiturage ;
 - la connexion des zones d’activités des entités territoriales et/ou de l’armature urbaine au réseau de télécommunication à haut débit ² ;
 - la connexion de la zone métropolitaine en très haut débit, ainsi que la connexion de toutes les zones d’activités structurantes de la CAN ;
 - l’augmentation de la desserte en très haut débit de toutes les communes-pôles de la CAN et la desserte de toutes les communes de l’espace rural.

² Paragraphe repris au chapitre Transport (infrastructures numériques)

5.7 En maintenant, et si possible en développant, les emplois agricoles

Les objectifs principaux du SCoT de la CAN dans ce domaine visent à limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles à des fins d'urbanisation, à permettre la pérennité d'activités agricoles durables et à permettre leur diversification.

La diversité des paysages et des pratiques de l'agriculture (y compris la sylviculture), la grande mutabilité d'une partie des terroirs du territoire de la CAN présente un potentiel à encourager pour son développement comme pour le développement du tourisme et des loisirs liés à cette activité. Enfin, le monde agricole a besoin de lisibilité à moyen long terme pour s'engager dans ses processus d'adaptation à des marchés et à une demande en mutation rapide, notamment en termes de relocalisation.

Prescriptions :

- ❖ Limiter les consommations d'espace à des fins urbaines et économiques dans les conditions présentées dans les chapitres qui précèdent (485 ha pour l'habitat et 162 ha pour les activités économiques).
- ❖ Réaliser un diagnostic agricole et foncier dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, afin que ces outils de planification soient adaptés aux enjeux et besoins locaux, ainsi qu'aux enjeux d'installation/transmission des exploitations agricoles.
- ❖ Dans le cadre de l'élaboration des PLU des communes de la CAN, la structure et la viabilité des exploitations agricoles seront examinées :
 - en préalable à la définition de la vocation de chaque zone dans le but de préserver autant que possible leur intégrité et de limiter les gênes à l'exploitation ;
 - en fonction de la valeur agronomique des terres.
- ❖ Prendre acte du rôle de l'exploitant agricole dans l'entretien et la préservation des espaces naturels et identifier dans les PLU les secteurs non économiquement viables (Marais, haies, espaces naturels) pour rechercher des solutions de gestion avec les partenaires institutionnels.
- ❖ Dans le Marais, l'agriculture traditionnelle, élevage et maraîchage, en accord avec le milieu doit être maintenue : préserver les surfaces en herbe destinées à l'élevage, les surfaces maraîchères et spécialisées actuelles pour faciliter le maintien de cette activité et de l'emploi agricole.
- ❖ La constructibilité dans le Marais doit être limitée aux constructions nécessaires à l'activité agricole.
- ❖ Accompagner l'augmentation de la demande en produits de qualité (notamment biologiques) par l'accompagnement de l'agriculture de proximité, du Marais (maraîchage, élevage, pêche, sylviculture, mais aussi des autres zones du territoire, notamment celles à enjeux (alimentation en eau potable, biodiversité, ...).
- ❖ Soutenir les installations agricoles et favoriser la conversion à l'agriculture biologique.

- ❖ Développer et soutenir les filières de commercialisation des produits de qualité, bio, notamment par le développement des circuits courts.
- ❖ Inciter aux pratiques agro-forestières dans la perspective de la création des corridors biologiques sans soustraire des superficies à l’agriculture.
- ❖ Poursuivre l’organisation et la canalisation de la fréquentation du public risquant de perturber le fonctionnement des exploitations.
- ❖ Les PLU devront tenir compte de la circulation des engins agricoles. Pour cela et sur les secteurs à enjeux, un schéma de circulation des engins agricoles peut être élaboré, afin d’optimiser les conditions d’exploitation agricole, ainsi que la sécurité et la fluidité des axes routiers.
- ❖ Les PLU pourront permettre, en portant une attention particulière à ne pas compromettre la viabilité des exploitations agricoles, la diversification des activités des agriculteurs en vue par exemple de la création d’hébergements touristiques ou d’autres activités gardant un lien avec l’activité agricole initiale. Par exemple le développement de l’agrotourisme (fermes auberges, hébergement, fermes pédagogiques) sera encouragé, lorsque cette diversification s’appuie sur des bâtiments existants.

Recommandations :

- ❖ Associer davantage l’image des produits de qualité du terroir de la CAN à la CAN elle-même (beurre d’Echiré, saveurs du Marais, etc.) et labelliser ces produits en lien avec l’image de qualité métropolitaine de l’économie niortaise. Mieux faire connaître l’étendue des produits maraichins (mogette, angélique, fraise, fromage de chèvre, cresson, légumes, volailles).
- ❖ Dans cet esprit d’agriculture de qualité associée à l’image du territoire, encourager les pratiques raisonnées et la conversion vers l’agriculture biologique (en particulier dans le Marais, les Vallées de la Sèvre et du Lambon, le Bassin d’Alimentation de Captage du Vivier et plus généralement les périmètres de captage).
- ❖ Développer des filières courtes et la diversification visant à valoriser les productions agricoles locales (légumes, viande, produits laitiers, etc.) via, entre autres, les mesures agri-environnementales existantes.
- ❖ Développer le réseau de fermes pédagogiques et exploiter le réseau national pour étendre la valorisation économique des productions locales.
- ❖ Mettre en place un observatoire foncier, en relation avec les organisations compétentes (Chambre d’Agriculture, SAFER). Il aura pour fonction l’anticipation des mutations foncières (installations/transmissions).
- ❖ Favoriser, autant que faire se peut, la contractualisation entre les collectivités et les agriculteurs dans les zones d’intérêt faunistique et floristiques reconnus. Par exemple, Niort va mettre en place des baux à clause environnementale avec les agriculteurs exploitant des terrains agricoles propriété de la ville.
- ❖ Favoriser le maintien de la zone humide du Marais.
- ❖ Limiter la constructibilité dans les espaces agricoles. Exemple de règlement en zone A de PLU : « les maisons d’habitation des exploitants agricoles ne sont tolérées que si le site de production nécessite une présence permanente. Seul un logement par site sera autorisé. Un logement de gardiennage complémentaire, attenant au bâtiment d’exploitation, pourra également être autorisé ».

6. Faciliter sensiblement la mobilité et les déplacements et éviter la saturation par la qualité des transports

La mobilité et les infrastructures de transport sont à la fois l'épine dorsale et un paramètre central du développement de la CAN. La durabilité des transports consiste à satisfaire les besoins de mobilité de sa population et de son économie et à assurer la desserte adéquate des communes de l'ensemble des 4 zones de la CAN, tout en réduisant les atteintes à la qualité de vie des habitants et à l'environnement.

Au cours des 30 dernières années, l'évolution respective des lieux de résidence, des équipements, des lieux de services et des lieux de travail a conduit à la fois à augmenter et à allonger très fortement les déplacements automobiles, et à concentrer les dysfonctionnements du système de transport de la CAN sur le centre de l'agglomération.

Pour autant, il faut répondre à des besoins qui s'expriment sur l'ensemble du territoire qui concernent aussi bien les habitants et les usagers des 5 communes de la zone métropolitaine que ceux de l'ensemble des 24 autres communes de la CAN tout comme le bon fonctionnement des entreprises, des équipements, des services répartis sur l'ensemble du territoire. Par ailleurs, il faut satisfaire une demande en transport spécifiquement liée au tourisme dans le Marais. Il faut assurer la meilleure gestion possible des réseaux de transports publics (ce qui implique la massification de la demande), améliorer la sécurité de l'ensemble des déplacements tous modes confondus, tout en cherchant à diminuer l'impact de tous ces déplacements sur l'environnement. Enfin dernier point mais non le moindre, si la motorisation des ménages de la CAN est la plus forte de France, la mobilité encore moyenne des habitants de l'agglomération laisse augurer un fort potentiel d'accroissement qui en l'état actuel des choses concernera presque exclusivement la voiture. Et, malgré le rapprochement voulu par le SCoT entre domicile et lieu de travail, l'évolution des emplois et de la population va encore accroître les besoins en déplacement à l'échelle de la CAN et de toute l'aire urbaine. Par ailleurs, la future amélioration de la desserte TGV de Niort va augmenter les besoins en accessibilité multimodale de la gare de Niort de plus de 50%.

Si aucune mesure n'est entreprise, ces changements vont placer la partie centrale du réseau routier de la CAN, le centre de Niort et les principales pénétrantes de la zone métropolitaine dans une situation plus que critique qui va desservir la qualité de l'agglomération, son image et son attractivité. Ces évolutions sont préoccupantes ; non seulement en termes d'attractivité (économique et résidentielle) de la CAN mais aussi pour la protection de l'environnement (lutte contre les gaz à effet de serre, lutte contre le bruit, consommations énergétiques, ...).

Dans ces conditions un accroissement significatif de l'offre en transport pour satisfaire la demande à l'horizon 2021 est indispensable. La CAN affirme qu'elle mettra en œuvre les modalités de déplacements, qui permettront un développement équilibré du territoire.

Il convient de définir les moyens permettant ce développement de l'offre. L'alternative principale se pose entre :

- La réalisation de nouvelles infrastructures routières conduisant à compléter le maillage du réseau et à diffuser les trafics. Cette alternative trouve rapidement sa limite dans le centre de l'agglomération où se situent à la fois :
 - le plus fort besoin d'accroissement de l'offre ;
 - les plus fortes contraintes pour leur réalisation, compte tenu de la densité de l'urbanisation et des impacts des infrastructures routières (notamment sur les riverains) ;

- la saturation actuelle de la voirie.

tout en régulant les dysfonctionnements majeurs du réseau routier, il est donc indispensable de s’engager dans la deuxième solution :

- dans la durée, l’organisation d’une agglomération à la fois dense et multipolarisée, des déplacements courts, valorisant la proximité dans la centre de l’agglomération tout comme dans les autres pôles et communes de la CAN, permettant d’offrir toutes les mobilités à tous, et en particulier une alternative à la voiture, y compris dans les communes éloignées de la zone métropolitaine, et ce, notamment grâce au potentiel de développement de l’offre ferroviaire.
- A très court terme, le développement d’une offre alternative en transports collectifs et en transports doux accompagnée :
 - d’un effort de promotion de ces modes de déplacement ;
 - de toutes les améliorations ponctuelles réalisables en matière de voirie, de parkings (notamment de parking relais autour de la ville-centre et aux extrémités du TCSP, et d’emplacements pour les usagers du covoiturage), de coordination des plans de déplacement d’entreprise pour fluidifier le trafic en particulier aux heures de pointe ;
 - d’un ensemble d’actions permettant d’atténuer les effets négatifs du trafic motorisé dans l’agglomération.

6.1 Organiser l’urbanisation de la CAN pour protéger l’agglomération et ses usagers d’une dépendance accrue et dangereuse à l’égard de la voiture

6.1.1 Recréer des formes urbaines qui réduisent les distances de déplacements et favorisent l’usage des modes alternatifs à la voiture, rechercher une réduction de la place de l’automobile dans le centre de Niort et les pôles urbains périphériques

Prescriptions :

- ❖ Densifier les zones urbanisées et en particulier l’ensemble des pôles de la CAN.
- ❖ Urbaniser en priorité les dents creuses dans les centres villes et villages facilitant l’usage des modes alternatifs à la voiture.
- ❖ Renforcer l’urbanisation et les liens entre les quartiers isolés, les centres urbains, les zones d’activités et les zones commerciales, à l’exception des hameaux, des écarts séparés des autres zones urbaines par des coupures vertes définies au chapitre 7.

6.1.2 Densifier là où la desserte en transports collectifs est bonne ou possible

Prescriptions :

- ❖ Densifier notamment la proximité des gares et des arrêts de la CAN, des gares et des arrêts de l’aire urbaine comme aux abords des arrêts du futur TCSP et des arrêts du réseau de bus, lorsque ces infrastructures seront fonctionnelles. Pour cela, il est primordial d’anticiper le développement de l’urbanisation de ces secteurs (habitat, économie), par un projet urbain, traduit dans les PLU.

Recommandations :

- ❖ Le SCoT de la CAN recommande d’utiliser la capacité de maîtrise foncière de l’EPF pour mieux anticiper l’arrivée du TCSP, la remise en service voyageurs des lignes ferroviaires non utilisées et mieux tirer parti des infrastructures existantes.

Promouvoir le partage de l’espace public en faveur des modes alternatifs, et favoriser la biodiversité ordinaire, la trame verte et bleue, dans les aménagements liés aux équipements urbains

Prescriptions :

- ❖ Redonner plus de place aux transports collectifs, à la marche, au vélo, aux mobilités douces. Systématiser les pistes cyclables pour tous les usages possibles, les parkings à vélo, reconquérir les trottoirs, étendre les zones piétonnes en utilisant toutes les possibilités de partage de l’espace public.
- ❖ Intégrer les aménagements en faveur des piétons, des vélos et des bus dans tous les projets de nouveaux quartiers.

Recommandations :

- ❖ Rechercher le renforcement de la trame verte et bleue lors des choix d’aménagement.

6.1.3 Influencer l’organisation de la journée de travail pour modifier la temporalité des déplacements

Recommandations :

- ❖ Le SCoT de la CAN recommande la systématisation des plans de déplacement des entreprises, d’administration et des établissements scolaires intégrant la gestion coordonnée des heures d’ouverture des entreprises, des commerces, des administrations et des établissements scolaires.

6.1.4 Le SCoT de la CAN recommande la réalisation d’un plan de déplacements pour les loisirs

Selon les enquêtes réalisées dans le cadre du PDU, le trafic de loisirs a été évalué à 5% des déplacements dans la CAN. Il comprend les visites à des proches, les sorties au restaurant, les sorties en plein air non sportives (randonnées pédestres ou cyclistes), la pratique de sports, la fréquentation des équipements et des manifestations sportives, culturelles ou spirituelles, la participation aux activités associatives.

Dans la plupart des pays européens ce type de trafic représente plus de 40% des déplacements et 50% du volume total du trafic voyageur. Compte tenu du patrimoine touristique, naturel et urbain, du potentiel et des projets touristiques, culturels, sportifs de la CAN la proportion actuelle va fortement augmenter.

Il n’existe pratiquement pas de stratégie pour les déplacements de loisirs, ni sur le plan économique, ni sur le plan de l’environnement, ni sur le plan strict du transport. Cette lacune doit être comblée, surtout dans des territoires comme celui de la CAN et en coordination avec les territoires voisins.

Recommandations :

- ❖ Le SCoT de la CAN recommande :
 - la mise en place d’offres attractives en termes de transports publics, de mobilité douce et de mobilité combinée pour les loisirs ;
 - la préservation et l’accroissement de la qualité du cadre de vie, de la diversité culturelle et des échanges sociaux, celles-ci participant à l’attractivité de la CAN pour les loisirs.
- ❖ Le SCoT de la CAN recommande de créer des organisations spatiales et les réseaux qui permettent de contenir le volume de trafic engendré par les loisirs :
 - dans les zones urbaines, prévoir une répartition équilibrée entre les affectations habitat, travail et détente ;
 - promouvoir des produits éco-touristiques sur le Marais en incluant un transfert en transport en commun depuis Niort et la gare de Niort ;
 - assurer de bonnes connexions pédestres, cyclables et fluviales entre Niort et le Marais ;
 - assurer le lien en transport en commun entre la gare de Niort et la porte d’entrée du Marais à Coulon ;
 - connecter les principaux équipements culturels et sportifs au réseau de transport en commun et de transports doux.

6.2 Développer l’usage des transports collectifs existants

6.2.1 Rendre les transports collectifs attractifs

Le présent chapitre du DOO du SCoT de la CAN est complété par la **figure 6** comprise dans le document DOO – Eléments graphiques.

Améliorer le réseau de transport en commun urbain et suburbain existant

Prescriptions :

- ❖ Restructurer et développer le réseau urbain sur l’ensemble du territoire. Développer les lignes structurantes vers Vouillé, Echiré-Saint-Gelais, Villiers en Plaine, Aiffres avec leur prolongement en dehors des limites de la CAN.
- ❖ Créer des parkings relais.
- ❖ Créer des couloirs de bus et prioriser le passage des bus aux feux tricolores.
- ❖ Restructurer les lignes urbaines et suburbaines en rabattement des secteurs péri urbains vers les lignes structurantes, le TCSP et les gares du réseau ferroviaire.
- ❖ Mettre le réseau de transport urbain en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- ❖ Aménager l’infrastructure du T.C.S.P. Bessines / Niort / Chauray.
- ❖ Améliorer l’intermodalité entre les différents modes de transport en particulier par la création de pôles d’échanges entre parkings relais périphériques et transports en commun.
- ❖ Préparer les pôles d’échanges et les parkings relais du TCSP en particulier aux deux extrémités de Bessines et de Chauray.
- ❖ Mettre en place un service de desserte estival du Marais Poitevin.

Revaloriser/requalifier les gares existantes et de leurs quartiers sur le réseau ferré actuellement en service

Les prescriptions qui suivent s’ajoutent à celles développées au chapitre 2.2.2. Elles concourent à l’attractivité et à la séduction des modes de transports alternatifs à la voiture.

Prescriptions :

- ❖ Requalifier les gares et les arrêts existants situés sur le territoire de la CAN et ouverts ou susceptibles d’être rouverts actuellement au trafic voyageur (Niort, Aiffres, Mauzé sur le Mignon, Frontenay Rohan Rohan, Epannes, Prin Deyrançon).
- ❖ Faire des gares de véritables nœuds d’échanges autour des moyens de transports performants (route, transports en commun, transports doux). A ce titre, le Pole d’Echange Multimodal de la Gare de Niort fera l’objet d’une intervention volontariste.
- ❖ Créer et étendre des parkings relais pour voitures dans chacune des gares.

- ❖ Créer des parkings sécurisés pour les vélos dans chacune des gares.
- ❖ Améliorer leur accessibilité routière, en transports en commun et en transports doux (piéton, vélos).
- ❖ Densifier les zones proches des gares en activités et en logements.
- ❖ Augmenter la fréquence des dessertes ferroviaires des gares de la CAN et de l’aire urbaine.
- ❖ Dans le cadre de l’aménagement et la requalification de la zone Mendes France/Chauray, permettre la création d’une gare pour rendre le site accessible par le train pour les voyageurs et l’utilisation de la voie ferrée pour la desserte marchandises de la zone.

Recommandations :

- ❖ Limiter le nombre de places de stationnement pour les voitures sur les lieux de travail desservis par les réseaux de transports.
- ❖ Imaginer, dans les zones d’activités non desservies par les réseaux de transports, des systèmes de réservation de places pour les usagers du covoiturage, de prévoir des places de stationnement pour les deux roues sécurisées et protégées le cas échéant des intempéries.
- ❖ Favoriser sur les lieux d’habitation la mise en œuvre, dans les nouvelles opérations d’habitat, d’aires de stationnement communes et la réalisation de parkings et/ou de locaux vélos dans chaque résidence groupée ou collective.
- ❖ Prévoir sur les lieux d’échanges intermodaux des parkings vélos et/ou deux roues, bien localisés, aménagés et dimensionnés de manière adaptée
- ❖ Mettre en œuvre la même politique en faveur des vélos et/ou deux roues, sur les lieux d’équipements publics, les grandes zones d’activités et/ou des principaux services à la population
- ❖ Garantir dans les politiques locales de déplacements une amélioration de la qualité des services offerts sur le réseau existant et envisager en fonction des résultats urbains atteints un redéploiement efficace de leurs réseaux.
- ❖ Le SCoT de la CAN préconise une politique de stationnement qui incite les usagers à utiliser les transports en commun ou les transports doux.

Engager l’avenir en préservant de nouvelles possibilités de transports à long terme

Prescriptions :

- ❖ Conserver toutes les emprises ferroviaires et les gares des lignes actuellement uniquement utilisées pour le trafic marchandise.
- ❖ Encourager leur réouverture au trafic voyageur.
- ❖ Prévoir l’aménagement de ces gares et de leurs quartiers dans les PLU selon les principes de densification, d’intermodalité et de mixité fonctionnelle (en particulier celles de Niort et d’Echiré-Saint-Gelais).
- ❖ Préserver la possibilité d’aménager une troisième voie sur la ligne Poitiers / La Rochelle là où c’est techniquement utile et réalisable.

- ❖ Préserver la possibilité d’aménager les espaces à proximité des voies ferrées dans la traversée de l’agglomération. Elaborer un plan d’aménagement pour chaque pôle multimodal fer/bus/TCSP/transports doux actuel, futur et potentiel.

6.3 Encourager et faciliter la marche et le vélo

Le SCoT de la CAN prescrit le développement de l’offre en transport respectueux de l’environnement et correspondant à un objectif de santé publique

6.3.1 Faciliter la marche

Prescriptions :

- ❖ « Pacifier » la voirie pour rendre la marche plus sûre et plus agréable.
- ❖ Reconquérir les trottoirs, limiter la vitesse des voitures en zone urbaine, réaliser des zones de circulation apaisée, éviter l’exposition des piétons et des cyclistes aux nuisances.
- ❖ Assurer la continuité et le confort des cheminements piétons, en y intégrant la notion de nature en ville (espaces verts, mise en place de corridors biologiques, ...).
- ❖ Systématiser la prise en compte de la marche dans l’aménagement de l’espace public sur l’ensemble du réseau viaire urbain.
- ❖ Poursuivre la piétonisation de l’hyper-centre de Niort.
- ❖ Réduire les coupures dans la circulation des piétons dans l’ensemble des communes de la CAN.
- ❖ Mettre en place, développer, et harmoniser l’information et le jalonnement sur les itinéraires piétons.
- ❖ Développer la pratique de la marche par les plans de déplacements d’établissements scolaires, mise en place de pédibus pour chacun des 55 établissements de 1^{er} degré de la CAN. Accompagner cette action spécifiquement tournée vers les enfants par la sécurisation des déplacements concernés : zones 30, rétrécissement des chaussées par plantations et avancées de trottoirs, renforcement de l’éclairage.
- ❖ Développer la pratique de la marche dans les plans de déplacement d’entreprises et d’administration.

Recommandations :

- ❖ Promouvoir la pratique de la marche.
- ❖ Communiquer sur les bienfaits collectifs de la marche (protection de l’environnement) et ses bienfaits individuels (santé).

6.3.2 Faciliter le vélo

Prescriptions :

- ❖ Sécuriser les parcours pour rendre toute la voirie urbaine cyclable.
- ❖ Identifier et aménager des itinéraires loisirs et professionnels.
- ❖ Assurer la connexion des itinéraires loisirs et des itinéraires professionnels.
- ❖ Développer les possibilités de stationnement vélo et des services associés dans toute l’agglomération (vélos libre service, location de vélos, réparation de vélos).
- ❖ Développer l’intermodalité, vélo/transports publics :
 - Aménager des itinéraires vélos permettant un rabattement sûr et agréable vers les gares et les pôles d’échange ;
 - Créer des parkings à vélo sécurisés dans les gares et à proximité des zones de correspondances (place de la Brèche) ;
 - Développer la possibilité d’embarquement des vélos dans les transports collectifs.

Recommandations :

- ❖ Promouvoir la pratique du vélo.
- ❖ Communiquer sur les bienfaits collectifs du vélo (protection de l’environnement) et ses bienfaits individuels (santé).

6.4 Améliorer le transport du fret

Il s’agit, entre autres, de délester le transport routier et de diminuer les nuisances sur l’environnement.

Prescriptions :

- ❖ Rationaliser l’organisation et l’utilisation des zones d’activités, des sites logistiques de la CAN et améliorer leur accessibilité ferroviaire.
- ❖ Préserver des espaces en bordure des voies ferrées en dehors du centre ville utilisable pour le développement du projet Niort-Terminal.
- ❖ Améliorer l’organisation des livraisons en ville (plate forme de groupage dégroupage, horaires, parkings, gabarit des véhicules) en profitant du projet Niort-Terminal et des partenariats établis avec la CCI et les intercommunalités voisines qui participent au projet.

6.5 Améliorer les infrastructures numériques³

Prescriptions :

- ❖ Connexion de la zone métropolitaine en très haut débit.
- ❖ Connexion de toutes les zones d’activités structurantes de la CAN à très haut débit.
- ❖ Montée vers le très haut débit de toutes les communes-pôles de la CAN.
- ❖ Montée en débit de toutes les communes de l’espace rural.

6.6 Garantir la qualité du réseau d’infrastructures routières actuel, améliorer sa gestion, valoriser le potentiel d’accessibilité autoroutière de la CAN

Le présent chapitre est compléteur du DOO du SCoT de la CAN est complété par la **figure 7** comprise dans le **document DOO – Eléments graphiques**.

Prescriptions :

- ❖ Aménager la rocade sud de Niort.
- ❖ Dans les pôles et les villages concernés, réduire les nuisances liées à l’usage de transit de la RD 1.
- ❖ Réaliser un nouvel échangeur autoroutier pour desservir la zone de Villiers en Plaine.
- ❖ Conserver les emprises nécessaires à la réalisation du contournement routier nord dans les PLU concernés.

³ Voir § 2.6 page 60

- ❖ Optimiser l’accès au Marais Poitevin (accès routiers, parkings relais et liaisons douces entre parkings et les points d’entrées au visites du Marais).
- ❖ Prévoir un aménagement paysager des ronds points localisés dans le périmètre de la CAN, et en priorité ceux situés sur les axes les plus fréquentés. Réduire fortement les pollutions visuelles des panneaux publicitaires aux entrées de ville, en limitant et organisant l’implantation des systèmes d’affichage.
- ❖ Améliorer la sécurité sur l’ensemble du réseau : supprimer des points noirs, limiter les vitesses en entrée d’agglomération, créer des zones de rencontres et des zones 30 au cœur des pôles, bourgs et villages, et au droit des établissements scolaires.
- ❖ Limiter les nuisances liées au trafic routier :
 - Pour le bruit routier : limitation et régulation des vitesses, minimisation du nombre d’arrêts des véhicules, revêtement de chaussée anti bruit, écrans anti bruit ;
 - Pour la pollution atmosphérique :
 - Réduire les trafics, les vitesses, améliorer la fluidité du trafic, la gestion du stationnement pour limiter le temps de recherche ;
 - Favoriser la pénétration des véhicules électriques (ou non polluants) dans les flottes captives de la CAN, mise en place de parkings pour véhicules électriques.
- ❖ Mettre en place une nouvelle politique de stationnement dans le centre de Niort en facilitant l’accès aux commerces et aux administrations par la limitation du stationnement de longue durée en visant la satisfaction prioritaire de la demande de courte durée.
- ❖ Réduire l’offre en stationnement sur voirie tout en maintenant une offre pour les résidents.
- ❖ Améliorer l’offre en stationnement dans les communes qui donnent accès aux visites du Marais.
- ❖ Aménager la voirie liée au futur TCSP.
- ❖ Permettre le rabattement en voiture sur l’offre en transport urbain et ferroviaire dans les pôles urbains périphériques.
- ❖ Encourager le covoiturage.

6.7 Orientations transversales

Prescriptions :

- ❖ Favoriser la mobilité des habitants des quartiers défavorisés et des communes rurales :
 - Améliorer la desserte de ces quartiers et de ces communes par les transports urbains adaptés ;
 - Connecter les réseaux de pistes cyclables (loisirs et déplacements quotidiens) à ces quartiers et ces communes ;
 - Créer des stations de véhicules à temps partagé.

Recommandations :

- ❖ Créer une centrale de mobilité en rassemblant de manière exhaustive l’information sur les offres en transports publics et en transports doux, itinéraires, horaires, tarifs, en réunissant les différentes autorités organisatrices des transports intervenant sur la CAN (site internet, guichets dans les pôles de chaque zone).
- ❖ Le SCoT de la CAN recommande la requalification des traversées de l’ensemble des localités de la CAN et l’aménagement des espaces publics dans le but :
 - D’atténuer les effets négatifs du trafic motorisé ;
 - De fluidifier le trafic par une réduction des vitesses maximales ;
 - D’améliorer l’attractivité résidentielle le long de ces axes : la qualité de vie et de sécurité des espaces publics permettront aux centres de redevenir des espaces animés ;
 - D’améliorer la qualité de l’air, la protection contre le bruit et la qualité du milieu bâti ;
 - De requalifier les entrées de villes, en particulier en valorisant le modèle des entrées plantées d’alignement d’arbres.

7. Préserver l’identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie

La CAN dispose de deux caractéristiques qui en font un territoire à part dans le paysage des villes moyennes européennes : ses emplois métropolitains, et son environnement naturel, en particulier celui du parc interrégional du Marais poitevin. Ces deux atouts ont une spécificité commune : la qualité, celle des emplois et celle de l’environnement. Leurs valorisations participent de la même logique du développement durable et visent le même objectif. Améliorer la qualité de l’environnement naturel, faciliter l’épanouissement de l’être humain. La protection de l’un participe à l’amélioration du cadre de vie de l’autre. La qualité de l’un améliore l’attractivité de l’autre et l’ensemble y gagne. Que ce soient les habitants qui disposent d’une nature d’exception à proximité immédiate, les entreprises dont l’attractivité peut être améliorée, et bien sûr l’environnement dans son ensemble, de la biodiversité à la qualité de l’air, et de l’eau, des paysages à la qualité et à l’image des produits agricoles.

Ces objectifs localisés dans le même « espace partagé » font néanmoins courir un risque à une échelle plus étendue.

La forte densité des aménagements urbains proposés dans le SCoT de la CAN est le corollaire de la protection du parc interrégional et, plus généralement de l’environnement naturel et agricole de la CAN. Cette densité et cette rigueur doivent être relayées dans les territoires voisins faute de quoi, les efforts de la CAN seraient réduits à néant par un étalement, une dispersion et des consommations d’espace excessives à l’extérieur du périmètre du SCoT. C’est l’une des raisons qui militent pour que le périmètre du SCoT de la CAN soit rapidement étendu aux intercommunalités voisines.

Le présent chapitre est complété du DOO du SCoT de la CAN est complété par quatre illustrations **dans le document DOO – Eléments graphiques** :

- **Figure 8** : charpente paysagère et patrimoniale du SCoT de la CAN ;
- **Figure 9** : enveloppe de référence des zones humides du SCoT de la CAN ;
- **Figure 10** : ressources et espaces naturels réglementaires dans le SCoT de la CAN ;
- **Figure 11** : maillage bocager dans le SCoT de la CAN.

7.1 En révélant et en s’appuyant sur la charpente paysagère et naturelle du territoire du SCoT

Au delà du site classé, dont les évolutions sont encadrées, les enjeux sont également prégnants à l’échelle de la CAN, autant pour le cadre de vie des habitants que pour le tourisme.

7.1.1 Préserver la qualité paysagère globale du territoire

Prescriptions :

Préserver les paysages de rebords de vallées et de plateaux

Objectif : Protéger les points hauts et les espaces visuellement sensibles de l’urbanisation.

- ❖ Les points hauts et les espaces visuellement sensibles (rebords de vallées et de plateaux) identifiés **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques** devront être intégrés et protégés dans les documents d’urbanisme locaux.
- ❖ Les documents d’urbanisme fixeront sur les plans de zonage les limites à l’urbanisation à ne pas dépasser. Cette limite devra permettre de proscrire les nouvelles constructions en ligne de crêtes, le mitage des horizons et garantir ainsi l’intégrité des paysages ouverts, notamment en plaine agricole.
- ❖ Afin de préserver le paysage exceptionnel du site classé du Marais Poitevin, mais aussi ses abords et les zones d’interfaces avec le paysage environnant, les documents d’urbanisme des communes concernées devront prendre en compte ces espaces de transition.

Préserver et valoriser les perspectives remarquables

Objectif : valoriser les perspectives vers et depuis les monuments et les sites patrimoniaux majeurs du tourisme niortais et du Marais Poitevin (site classé).

- ❖ Les perspectives remarquables identifiées **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques** devront être prises en compte, préservées et valorisées dans les documents d’urbanisme locaux.
- ❖ Dans cette optique, les PLU détermineront les modalités permettant la préservation et la valorisation de ces perspectives remarquables. Ainsi, dans le champ de vision concerné, pourront être indiqués, par exemple, les types de constructions et installations autorisées, implantations, volumes, aspect extérieur).

Préserver la qualité des paysages aux abords du réseau routier structurant

Objectif : prendre en compte la qualité des paysages le long du réseau routier principal et des itinéraires touristiques.

- ❖ Les principaux axes routiers de traversée du territoire constituent des axes privilégiés de découverte des paysages. Ces axes et leurs abords doivent être aménagés et traités comme des supports de l’image de marque et de la qualité du territoire. En conséquence, les extensions urbaines à leurs abords devront être limitées et les nouvelles constructions éventuelles faire l’objet d’un soin particulier quant à leur intégration paysagère. Les routes concernées apparaissent **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques**.
- ❖ Les routes en bordure de la Sèvre Niortaise inscrites **figure 8** sont des vitrines du territoire. Les portions urbanisées de cet axe routier devront faire l’objet d’un soin particulier quant à l’intégration paysagère, urbanistique et architecturale des constructions. Quant aux tronçons ruraux et naturels, ils devront être préservés de toute nouvelle urbanisation et participer concomitamment au maintien des coupures vertes entre les villages.

- ❖ Les alignements d’arbres agrémentent le paysage routier, matérialisent les entrées et les pénétrantes de la ville de Niort en guidant l’automobiliste. Ces éléments paysagers structurant devront être intégrés et préservés dans les documents d’urbanisme locaux. Des créations ou des reconstitutions d’alignements d’arbres pourront être inscrits et précisés au cas par cas.
- ❖ Les vues plus lointaines offertes à partir de ces axes seront également prises en compte dans les PLU avec un objectif de qualité des paysages et des constructions inscrites dans les champs de vision correspondant, notamment ceux vers le Marais poitevin, la vallée de la Sèvre Niortaise, la ville de Niort, les points d’appel dans le paysage et les ensembles bâtis patrimoniaux.

Traiter et soigner les entrées de villes existantes et à venir

- ❖ L’aménagement et le traitement paysager des entrées et sorties de villes sont à rechercher à l’échelle de tout le territoire. Celles repérées sur la **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques** devront bénéficier d’une attention prioritaire et particulière afin de favoriser et de ménager une transition douce entre espaces urbanisés et espaces agricoles et naturels.
- ❖ Les façades urbaines patrimoniales repérées sur la **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques** marquent pour certaines d’entre elles, des limites plus nettes et franches entre le bâti et l’espace rural. Ces dernières participent également à la qualité des entrées de villages et devront être protégées dans les documents d’urbanisme locaux.
- ❖ Les zones d’activités artisanales, commerciales et industrielles situées en entrée de ville devront faire l’objet d’une intégration paysagère particulièrement soignée, notamment par le biais de prescriptions réglementaires.

Recommandations :

- ❖ Le SCoT de la CAN recommande par ailleurs la mise en place d’une réglementation visant à traiter les différents points noirs (panneaux publicitaires, antennes, lignes électriques et téléphoniques), le long de ce réseau routier, notamment en entrées et sorties de ville.

Prescriptions :

Valoriser les portes d’entrée dans le territoire

- ❖ Comme pour les entrées de villes, l’image et la qualité de l’accueil touristique sont véhiculées par les « portes d’entrée » dans le territoire et sont à traiter avec le même soin. Les sites concernés sont repérés la **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques**.
- ❖ Une dizaine de sites apparaissent comme majeurs et stratégiques:
 - L’aire de Croquemiette comme entrée majeure depuis la Vendée (D648) ;
 - Le Sud de Benet (D1) comme porte d’entrée Nord sur le Marais depuis la Vendée ;
 - Les Bourdettes comme entrée Ouest dans le Marais depuis la Vendée (D102) ;
 - Le hameau de la Névoire comme entrée Ouest mais secondaire depuis la Charente-Maritime (D3) ;

- Le nœud routier (N11 et D611) aux portes Sud de Mauzé-Sur-le-Mignon et de deux villes majeures de Charente-Maritime (La Rochelle et Rochefort) ;
- L'accès privilégié sur le territoire du SCoT depuis le nœud autoroutier n°33 de l'A10 à hauteur de Frontenay-Rohan-Rohan ;
- La porte d'entrée Est depuis Melle et la D740 qui marque le début de l'agglomération niortaise à travers Aiffres ;
- L'aire de service de Poitou-Charentes (ex Ruralies) en bordure de l'A10 ;
- Le passage de la vallée du Lambon et la vitrine de la CAN depuis l'A10 en provenance de la capitale régionale Poitiers ;
- La porte d'entrée majeure dans l'agglomération niortaise depuis le Nord-Est du territoire à proximité du nœud autoroutier A83/A10 (enjeu fort en termes d'image de marque et d'attractivité commerciale depuis cet axe de pénétration sur le territoire de la CAN) ;
- La porte d'entrée depuis le Nord en provenance de Parthenay sur la D743, un axe structurant des Deux-Sèvres. Il s'agit d'une zone de transition entre trois ensembles paysagers (vallée de la Sèvre Niortaise, plaine de Niort et Gâtine en limite de la CAN) et d'une route « vitrine » (route panoramique avec vue plongeante) pour la commune d'Echiré et la partie Nord de la CAN ;
- La porte d'entrée de la D 744, la « route de Coulonges » ;
- Indépendamment des entrées « extérieures » répertoriées dans le document graphique, le SCoT prescrit également la requalification des abords de la gare de Niort en direction du centre, porte d'entrée urbaine principale de l'agglomération pour les usagers du train.

Recommandations :

- ❖ Il est souhaitable de mettre en place des aménagements et des équipements capables de véhiculer l'identité et l'arrivée dans le territoire du SCoT de la CAN, notamment depuis les territoires voisins (Pays de Gâtine, Haut Val de Sèvre, Mellois, Plaine de Courance, Saintonge, Aunis et Vendée). Une politique spécifique de mise en place de RIS (Relais Informations Services) ou de panneaux d'accueil est envisageable à ce titre.

Prescriptions :

Limiter l'urbanisation des espaces agricoles

- ❖ Le SCoT affiche un principe général d'inconstructibilité de bâtiments dans l'espace agricole.
- ❖ Des exceptions pourront être définies ponctuellement par les PLU notamment pour les besoins avérés de l'exploitation agricole, ou pour les constructions liées à l'entretien, à la prise en compte des risques ou à la mise en valeur d'espaces naturels dans le respect des autres orientations du SCoT, notamment en matière de paysage et d'environnement.
- ❖ Le site du Marais Mouillé devra être préservé de tout bâtiment isolé en-dehors du tissu urbain existant et des zones spécifiques définies dans les PLU (après étude approfondie), notamment pour le maintien d'ateliers d'élevage bovin.

7.1.2 Préserver la qualité et l’identité de chaque unité paysagère

La préservation des identités paysagères du territoire du SCoT de la CAN réside en grande partie dans la prise en compte de cette diversité dans les choix d’aménagement et de développement du territoire.

Les prescriptions réglementaires qui tendent à pérenniser les qualités paysagères, les caractéristiques urbaines et architecturales particulières à chaque unité seront à intégrer dans les documents d’urbanisme locaux.

Prescriptions :

- ❖ **La plaine de Niort** : préserver le dégagement visuel de la plaine, préserver les façades urbaines patrimoniales des villages, contenir les extensions urbaines sous les lignes de crêtes et limiter l’urbanisation linéaire, préserver les thalwegs (fond de vallon), vallées et côtes, renforcer le linéaire de haies et le maillage de prairies et de jachères, généraliser la définition des coupures vertes entre les zones urbaines.
- ❖ **La plaine du Nord de la Saintonge** : maintenir la vocation agricole, maîtriser l’urbanisation en bordure de la D611 (N11) véritable vitrine des paysages de la CAN, préserver les façades urbaines patrimoniales des villages et contenir l’urbanisation sous les lignes de crêtes, limiter au maximum le mitage de la plaine par les bâtiments agricoles, protéger les coupures vertes entre les hameaux qui composent les villages, renforcer l’intégration des infrastructures routières structurantes, garantir des abords de qualité aux ensembles bâtis patrimoniaux, valoriser les lisières forestières des petits bois, préserver les vallons bocagers.
- ❖ **La vallée de la Sèvre Niortaise** : maîtriser la fermeture des pentes et fonds plats alluviaux par les plantations monospécifiques et l’enrichissement des pelouses, protéger les axes des bords de Sèvre Niortaise et en promontoire de l’urbanisation standardisée, contenir l’urbanisation en ligne de crête et rebord de vallée visuellement sensibles, protéger les coupures vertes entre les villages et certains hameaux, renforcer la valorisation des sites architecturaux majeurs par l’ouverture de perspectives visuelles, maintenir et entretenir les vallées sèches, restaurer le patrimoine lié à l’eau.
- ❖ **La ville de Niort** : préserver les axes de découverte surplombant la ville, les champs de vision et les points d’appel, préserver et soutenir l’agriculture périurbaine, maintenir la ceinture verte de l’agglomération en limite du Marais, renforcer l’intégration des infrastructures routières structurantes, stopper les conurbations de zones d’activités et améliorer leur intégration, traiter les entrées d’agglomération et soigner les limites avec les unités paysagères voisines, organiser le développement de l’agglomération niortaise sur des limites structurantes et identitaires.
- ❖ **La bande bocagère de la plaine de Niort** : préserver la vocation agricole du Marais, préserver l’identité architecturale notamment en bordure de la Sèvre Niortaise et des axes de découverte du Marais, renforcer la mise en réseau des sites touristiques, contenir l’urbanisation en bordure de la D611 (N11) vitrine des paysages de la CAN, préserver les façades urbaines patrimoniales des villages et limiter l’urbanisation linéaire, maîtriser le mitage des communes par les bâtiments agricoles, artisanaux et les installations agro-industrielles, protéger les coupures vertes afin de préserver l’identité des villages et des hameaux. Dans cette unité, le site classé du Marais Poitevin tient une place majeure, dont les singularités et les patrimoines (naturels, paysagers, architectural, ...) devront être préservés dans les documents d’urbanisme, via l’article L123.1-5 du code de l’Urbanisme (préservation du patrimoine bâti ou

paysager. Le maillage bocager typique du Marais mouillé poitevin fait partie de ce patrimoine.

7.1.3 Préserver la qualité paysagère du patrimoine bâti

Prescriptions :

Préserver les façades urbaines patrimoniales et les villages-rues patrimoniaux

- ❖ Les façades urbaines patrimoniales, c’est-à-dire celles qui présentent un intérêt paysager, culturel ou architectural, repérées sur la **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques** seront prises en compte dans les documents d’urbanisme.
- ❖ Les abords et le cadre paysager environnant dans lesquels elles s’insèrent et grâce auxquels elles révèlent leur qualité ne pourront faire l’objet que d’aménagements permettant leur mise en valeur et la préservation de leur attrait.

Préserver des coupures vertes entre les communes

- ❖ Afin d’éviter la formation ou la poursuite de conurbations entre certains villages et hameaux, ainsi que la perte d’identité des communes, il est acté **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques**, le principe du maintien de coupures vertes et de coupures d’urbanisation entre les communes et entre hameaux. Ces dernières devront s’appuyer sur les éléments naturels existants et/ou les dernières maisons en place.
- ❖ La largeur des coupures vertes devra être étudiée et précisée dans le cadre de l’élaboration des documents d’urbanisme.
- ❖ Dans le cas de la limite à l’urbanisation, la protection à envisager doit garantir la cohérence et la qualité urbaine, alors que les coupures vertes sont destinées à éviter le mitage, les phénomènes de conurbation et la régression des espaces naturels.

Reconnaître et valoriser le patrimoine bâti et le petit patrimoine rural

- ❖ Au-delà des protections et réglementations existantes en matière de patrimoine architectural, urbain et paysager, il convient d’identifier, de valoriser et de protéger à travers les documents d’urbanisme, les éléments ponctuels et les ensembles bâtis qui participent également à l’identité du territoire, comme les murs et murets en pierre sèche.
- ❖ Les sites majeurs repérés sur la **figure 8 du document DOO-Eléments graphiques** devront faire l’objet d’une attention particulière dans les documents d’urbanisme locaux dans un objectif de préservation et de valorisation de leurs abords et le cadre paysager et/ou naturel dans lequel ils s’inscrivent.

Recommandations :

- ❖ Le patrimoine historique de l’ensemble des communes doit être maintenu. Les opérations de renouvellement urbain devront s’intégrer intelligemment dans ce patrimoine. Il est recommandé vivement à tous les villages remarquables la démarche d’établissement d’une ZPPAUP (ou maintenant d’aire de mise en valeur de l’architecture et du patrimoine).

7.2 En préservant la biodiversité et la trame verte et bleue

Les territoires qui composent la communauté d’agglomération sont riches d’une biodiversité qu’il y a lieu de protéger, voire de reconquérir.

Cette richesse, mélange de zones protégées au titre de la réglementation nationale (Natura 2000 avec les Zone de Protection Spéciale, les zones Spéciales de Conservation...), au titre de la volonté des collectivités (Parc Interrégional du Marais), est un atout supplémentaire qui doit être pris en compte dans chaque décision d’urbanisme ou d’aménagement.

Par ailleurs, le territoire de la communauté d’agglomération niortaise souhaite être exemplaire en matière de préservation de la biodiversité en appliquant lors de l’élaboration de chaque projet, quel que soit le lieu et l’activité concernée, le tryptique « éviter, réduire, compenser ». Pour ce faire, lors de chaque aménagement, la question de l’évitement doit être posée dès lors que le lieu choisi présente un intérêt écologique (eau, biodiversité, paysage).

Au cas où aucune alternative ne pourrait être trouvée, la question de la réduction des impacts sur le milieu naturel et les écosystèmes doit être posée systématiquement de manière approfondie.

Enfin, en l’absence de solution autre que la réalisation du projet, il est indispensable de prévoir une compensation, au sein du territoire, permettant de maintenir les équilibres écologiques.

Afin de répondre aux objectifs de maintien, voire de reconquête de la biodiversité, les collectivités doivent être exemplaires dans leurs pratiques et favoriser cet objectif.

Au cours de l’élaboration du SCoT, a été réalisé un état initial de l’environnement (ecoscop – mars 2010). A cette occasion, des enjeux extrêmement précis ont été décrits en termes de fonctionnement écologique des milieux, par l’identification des noyaux centraux de biodiversité, de corridors biologiques. Le contenu du DOO met en exergue ces constats, afin de préserver, voire de développer la biodiversité sur notre territoire.

Pour le maintien de la biodiversité, l’agriculture joue un rôle majeur, non seulement parce qu’elle occupe les ¾ de l’espace, mais également un rôle moteur car les pratiques agricoles influent sur la qualité de l’eau, sur l’état des sols, sur les ressources naturelles, et donc la biodiversité.

Prescriptions :

Protection des réservoirs de biodiversité

- ❖ Protéger les réservoirs de biodiversité repérés sur la **figure 9 du document DOO-Eléments graphiques**, et les définir de façon plus précise au niveau communal lors de l’élaboration des documents d’urbanisme, par des études complémentaires.
- ❖ Protéger en particulier le noyau central de biodiversité du Marais Poitevin correspondant à une zone naturelle remarquable liée à des Marais mouillés (2^{ème} zone humide de France), le noyau central de biodiversité de la Plaine de

Niort Nord-Ouest (richesse avifaunistique) et le noyau central de biodiversité des vallées du Mignon et de la Courance (faune et flore typiques des cours d’eau et milieux alluviaux associés).

- ❖ Créer des espaces de biodiversité sur les trottoirs de la ville-centre, Niort.
- ❖ Conserver les mares en zone agricole (marais, bocage), notamment par leur identification dans les PLU comme élément remarquable (L. 123-1-5 du Code de l’Urbanisme).

Préservation des réservoirs biologiques spécialisés

- ❖ Les communes concernées par la présence **d’espèces remarquables**, notamment avifaunistiques (Outarde canepetière, Oedicnème criard, Busard St-Martin et Busard cendré) intégreront des mesures en faveur de leur préservation dans leur planification en matière d’urbanisme. La **figure 9 du document DOO-Éléments graphiques** reporte ces réservoirs biologiques majeurs et secondaires à prendre en compte.
- ❖ Préserver les zones humides inventoriées sur la **figure 10 du document DOO-Éléments graphiques**.

Recommandations :

- ❖ Préserver les espèces floristiques remarquables (Fritillaire pintade, Orchidées), sans oublier la préservation des espèces floristiques et faunistiques ordinaires.
- ❖ Réaliser, lors de l’élaboration des documents d’urbanisme locaux, des inventaires biologiques préalables, qui permettront d’enrichir la connaissance de ces patrimoines et de ces habitats tout comme les réflexions d’aménagement réglementaire (PADD) et les projets opérationnels (étude ou notice d’impact, etc.). Par ailleurs, à l’occasion de ces inventaires, l’un de ces espaces, particulièrement intéressant, pourra être proposé comme Espace Naturel Sensible, et bénéficiera de modalités de gestion assurant le maintien de la biodiversité.
- ❖ Signer, et mettre en œuvre la charte « Terre saine » sur le territoire communal. Ainsi, la gestion des voiries (chemins agricoles et leurs bordures, routes, voies ferrées, etc) se fera de manière différenciée, limitant l’usage de pesticides et permettant par ailleurs de participer à la reconstitution de la trame verte par des couverts herbacés.
- ❖ Promouvoir l’installation de poteaux à rapaces dans les espaces ouverts.

Prescriptions :

Préservation des corridors et connexions écologiques

- ❖ Protéger et matérialiser les corridors écologiques existants et fonctionnels à l’échelle du SCoT et les corridors à créer pour reconnecter les réservoirs de biodiversité et les définir de façon plus précise au niveau communal lors de l’élaboration des documents d’urbanisme (notamment ceux identifiés **figure 9**). Ces derniers prendront également en compte **le Schéma Régional de Cohérence Ecologique** dès qu’il sera applicable.
- ❖ Améliorer ou reconquérir la qualité des corridors aquatiques qui ne permettent plus le libre déplacement des espèces amphihalines (notamment l’anguille) et

des espèces d’eau douce en réduisant le cloisonnement de certaines rivières (Sèvre Niortaise de Chauray à Niort, Guirande, Courance et Mignon).

- ❖ Prendre en compte ces corridors dans les aménagements urbains ou d’infrastructures susceptibles de créer une rupture des continuités écologiques avec obligation de rétablissement de cette continuité (ex : passage à faune avec largeur spécifique).
- ❖ Une fois précisés, protéger les corridors identifiés en zone naturelle et/ou agricole dans les documents d’urbanisme (POS/PLU), interdisant toute urbanisation et en préconisant des occupations et utilisations du sol favorables au bon fonctionnement écologique.
- ❖ Préserver les structures relais (bois, bosquets, haies, vergers, prairies à flore remarquable comme les orchidées, la Fritillaire pintade, ...) en plus des noyaux centraux repérés sur la **figure 9 du document DOO-Éléments graphiques**, supports de certains corridors.
- ❖ Profiter des corridors, notamment aquatiques pour faire pénétrer et valoriser la trame verte et bleue au cœur des villes et villages. La forme et les caractéristiques de ces corridors en milieu urbain seront précisées dans les documents d’urbanisme.
- ❖ S’appuyer sur certains corridors écologiques pour intégrer des projets de zones d’activités économiques (effet de vitrine).
- ❖ Aménager le réseau de sentiers pédestres, pistes et d’itinéraires cyclables comme support de trame verte.
- ❖ Utiliser les coupures vertes et paysagères pour limiter la fragmentation des habitats et l’urbanisation linéaire le long des axes.

Lutte contre les espèces envahissantes

- ❖ Mettre en place les moyens nécessaires pour lutter contre les espèces faunistiques et floristiques envahissantes.

Recommandations :

- ❖ Des inventaires biologiques préalables seront réalisés lors de l’élaboration des documents d’urbanisme locaux afin de compléter la connaissance de ce patrimoine naturel à protéger.
- ❖ Le SCoT de la CAN préconise les largeurs suivantes pour les corridors écologiques à préserver ou à compléter :
 - **Corridors terrestres :**
 - Entre 25 et 75 mètres en milieu agricole, 50 mètres étant l’optimum biologique ;
 - Entre 5 et 10 mètres en milieu urbain, selon les contraintes techniques rencontrées.
 - **Corridors aquatiques :**
 - 50 mètres (optimum biologique) ;
 - Entre 5 et 10 mètres en milieu urbain, selon les contraintes techniques rencontrées ;
- ❖ Réduire les impacts des cabanes de pêche le long de la Sèvre Niortaise. Il s’agit d’éviter la multiplication des abris, qui doivent être situés hors zones

remarquables (ZNIEFF, ZICO, protection loi 1930), recherchant une bonne intégration paysagère (qualité du bâti et des abords). Lors de l’élaboration des PLU, au vu du diagnostic, il s’agit de mesurer les impacts, et d’interdire éventuellement ces installations au vu des enjeux.

- ❖ Limiter le dérangement de la faune sauvage (bruit, lumière, pénétration, circulation, ...).
- ❖ Interdire l’accès aux chemins ou parcelles délaissées aux engins motorisés de loisir (motocross, quad), notamment ceux identifiées comme support de trame verte ou réservoirs ou corridors.
- ❖ Acquérir et gérer les parcelles stratégiques pour la reconstitution de la trame verte.

7.3 En préservant et en gérant de façon économe la ressource en eau

Dans ce domaine le SCoT de la CAN prescrit les actions suivantes :

Prescriptions :

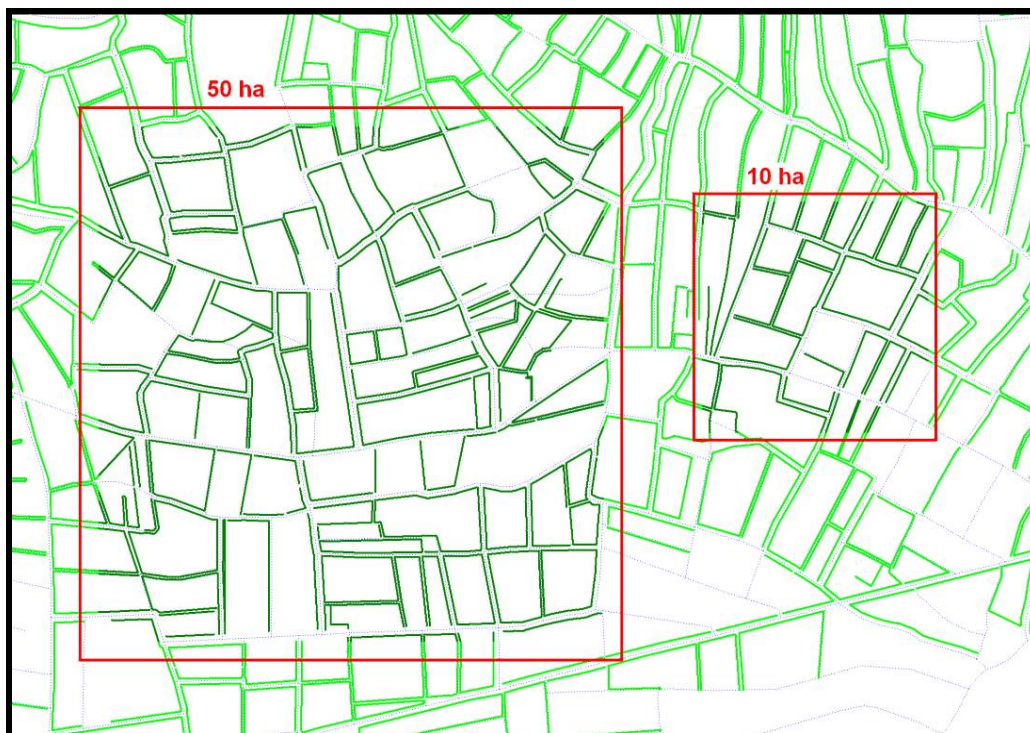
- ❖ Préserver la qualité physico-chimique, chimique et biologique des eaux superficielles et souterraines par une gestion adaptée et durable des eaux pluviales, une amélioration et une meilleure performance des dispositifs d’assainissement.
- ❖ En matière de gestion des eaux pluviales, le SCoT de la CAN prévoit notamment de :
 - Limiter la consommation et l’artificialisation de l’espace à l’échelle de son territoire ;
 - Limiter l’imperméabilisation des sols et les rejets d’eaux pluviales dans les nouvelles opérations d’urbanisation (habitat et zones d’activités confondues) et pour tout nouvel aménagement en zone déjà urbanisée, afin de « soulager » et optimiser les réseaux, notamment d’eaux pluviales ;
 - Prendre en compte dans les documents d’urbanisme locaux le recours aux techniques alternatives de gestion des eaux pluviales comme les micro-stockages à la parcelle, en toiture ou sur le terrain, les procédés de biofiltration (fossés, noues, bandes végétalisées, zones humides), les chaussées poreuses et à structure réservoir, les dispositifs de rétention (bassins paysagers), etc. Ces techniques devront par ailleurs respecter les prescriptions relatives à la protection des captages en eau potables ;
 - Favoriser et contribuer à une gestion plus parcimonieuse de la ressource en eau à travers la promotion en amont des opérations d’aménagement des solutions pour la récupération des eaux pluviales et leur réutilisation pour les usages non domestiques, etc. ;
 - Promouvoir et favoriser par des actions de sensibilisation et de communication auprès des communes ces techniques alternatives de gestion des eaux pluviales à l’échelle de projets d’aménagement d’ensemble et de la parcelle.
- ❖ Avec plus de 100 000 habitants dans l’agglomération de Niort, le SCoT rappelle que lors de l’élaboration et la révision des plans locaux d’urbanisme, la cohérence entre les plans de zonage pluvial et les prévisions d’urbanisme devra être vérifiée. Le SCoT encourage les actions visant à améliorer la gestion des eaux pluviales par des infiltrations ou zones de stockage.

- ❖ Le SCoT rappelle que la cohérence entre les plans de zonage de l’assainissement collectif/non collectif, la capacité de la station d’épuration et les prévisions d’urbanisme devra être vérifiée lors de l’élaboration et révision de chaque plan local d’urbanisme.
- ❖ Préserver la qualité physique des cours d’eau par la restauration des ripisylves, la renaturation des berges et le maintien de fuseaux de mobilité des cours d’eau.
- ❖ Garantir un approvisionnement en eau potable à l’échelle du territoire (adéquation de la ressource avec les besoins et les projets, etc.) en conditionnant, le cas échéant les projets de développement urbain et économique à l’exploitation de nouvelles ressources.
- ❖ Respecter le cycle de l’eau : rechercher les économies liées aux usages, aux réseaux, contrôle et limitation des rejets dans la nappe, gestion adaptée aux différents bassins versants et à la notion de solidarité « amont-aval », limitation de l’imperméabilisation des sols au maximum, ...
- ❖ Contribuer à une gestion raisonnée des aspects quantitatifs de la ressource en eau en diminuant les prélèvements et en rationalisant les usages.
- ❖ Préserver de toute urbanisation et de la pollution les zones humides et les zones d’expansion des crues afin qu’elles assurent au mieux leurs fonctions naturelles. Dans ces domaines, les documents d’urbanisme devront respecter les objectifs de résultats fixés par le SDAGE, le SAGE Sèvre Niortaise et Marais Poitevin, la Directive-Cadre sur l’Eau et la conformité avec la réglementation sur l’eau et l’assainissement en général.

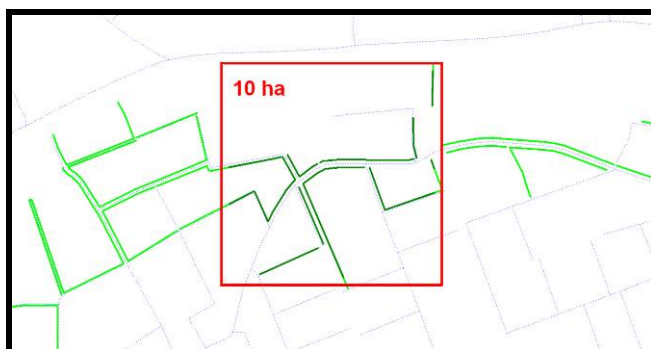
Recommandations :

- ❖ Le SCoT doit contribuer et permettre d’atteindre les seuils qualitatifs et quantitatifs à l’horizon 2015 en matière de qualité des eaux, des milieux aquatiques et du fonctionnement hydraulique des cours d’eau de la CAN.
- ❖ A ce titre, le SCoT rappelle l’obligation d’implantation et de maintien des bandes enherbées d’une largeur minimale de 5 mètres le long de tous les cours d’eau inventoriés et définis par les préfets de département, et d’une largeur minimale de 10 mètres le long des cours d’eau desservant les aires d’alimentation des captages en eau potable et aires d’alimentation des plans d’eau de baignade, les aires d’alimentation des cours d’eau de 1^{ère} catégorie piscicole, ainsi que les secteurs d’infiltration préférentielle, dont les vallées sèches situées au nord du territoire de la CAN.
- ❖ Afin de contribuer à l’amélioration de la qualité de l’eau, et de faire évoluer les pratiques agricoles et non agricoles, le SCoT de la CAN a identifié un réseau de haies pouvant potentiellement avoir une vocation hydraulique ou anti-érosive.
- ❖ **La figure 12 du document DOO – Eléments graphiques** sera à actualiser et à préciser dans le cadre des PLU. Il s’agira de préciser et de mettre à jour le maillage bocager existant dans chaque commune, et de mettre en œuvre les mesures ou outils à mettre en place afin de les préserver.
- ❖ Le SCoT préconise un objectif de densité de maillage bocager, de 130 ml/ha pour les zones sensibles à l’érosion et les aires d’alimentation des cours d’eau de 1^{ère} catégorie piscicole définis dans le SAGE : le Mignon et les Alleuds de Thorigny au nord de Mauzé-sur-le-Mignon, la Courance de Frontenay-Rohan-Rohan à Prin-Deyrançon, le Mousson à Saint-Gelais. Cette densité correspond à un minimum de mètre linéaire de haies fonctionnel pour la prévention de l’érosion des sols et l’amélioration de la qualité de l’eau.

Exemple de maillage bocager dense dans le Marais Poitevin : 450 ml/ha



Exemple de maillage bocager lâche en périphérie ou sur le rebord du Marais Poitevin : 124 ml/ha



- ❖ Le SCoT de la CAN préconise de traiter à l'échelle interdépartementale et Inter Scot la problématique de prélèvements de la ressource en eau dans la nappe et de création de réserves d'eau par les territoires voisins, entraînant ainsi une pénurie d'eau sur celui de la CAN.
- ❖ Le SCoT de la CAN recommande, en vue d'une gestion économe du foncier, notamment agricole, de promouvoir à l'échelle communale :
 - la définition de Zones Agricoles Protégées (ZAP) qui préservent la vocation agricole de secteurs dont les intérêts pour l'économie agricole et écologiques sont justifiés. Elles résultent d'une volonté de la collectivité et sont créées par arrêté préfectoral ;

- la mise en place de périmètre de protection de l'agriculture en secteur périurbain de la ville de Niort et des communes de l'espace métropolitain.

7.4 En garantissant la qualité de l'air et en limitant les nuisances

Prescriptions :

- ❖ Développer une politique d'aménagement et de déplacements en faveur des modes doux et des transports en commun qui contribuera à limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.
- ❖ Eviter autant que possible, lors du choix des extensions urbaines, les secteurs soumis des nuisances sonores importantes, et veiller à l'application des prescriptions d'isolation acoustique.
- ❖ L'implantation d'entreprises classées (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement - ICPE) générant des nuisances, doit être précédée d'une réduction des risques à la source, et ne doit pas se faire à proximité des habitations.
- ❖ Eloigner les activités polluantes ou bruyantes des axes à forte fréquentation d'usagers piétons et cyclistes et des zones d'habitation et de loisirs.
- ❖ Encourager le développement de technologies visant à réduire le bruit (réduction à la source du bruit des modes de transport et des activités, conception de matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit).

7.5 En menant une politique de prévention des déchets

Prescriptions :

- ❖ Vérifier, pour l'élimination des déchets ménagers et assimilés, l'adéquation entre les perspectives démographiques du territoire, et l'évolution des capacités de traitement. Afin d'optimiser le fonctionnement des déchèteries, une réflexion sur leur regroupement est en cours. Par ailleurs, la création d'un centre de tri est actuellement à l'étude.
- ❖ Mettre en œuvre le programme d'actions du Plan Local de Prévention des Déchets – PLPD - (entres autres, acquisition d'un broyeur de végétaux mis à disposition des communes, afin de mieux gérer les déchets verts, au plus près du producteur, création d'une ressourcerie, ...).
- ❖ Favoriser le compostage individuel.

7.6 En gérant les risques naturels et technologiques

Prescriptions :

- ❖ Prévenir et circonscrire les risques naturels, notamment d’inondation, en limitant l’imperméabilisation des sols, en adoptant des modes de gestion alternative des eaux pluviales, en limitant l’érosion des sols par le maintien de surfaces en herbe et par une gestion différenciée des espaces verts et des zones de stationnements en milieu urbain et périurbain.
- ❖ Limiter l’exposition des personnes aux risques par :
 - l’observation rigoureuse de la réglementation en matière de constructibilité des zones inondables ;
 - La prise en compte des risques liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles (risque sécheresse) dans les documents d’urbanisme locaux qui imposeront des prescriptions techniques adaptées afin d’éviter les désordres aux bâtiments ;
 - La réalisation d’études/expertises fines pour compléter la connaissance et la délimitation des zones inondables issues de l’atlas de 1994 ;
 - La prise en compte des périmètres de danger définis dans les Plans de Prévention des Risques technologiques (P.P.R.T.) par leur inconstructibilité.
 - La réalisation d’un inventaire des Installations Classées pour la Protection de l’Environnement nécessitant une zone « tampon » pour assurer la pérennité de leur activité dans les PLU.

7.7 En maîtrisant les dépenses et les besoins en énergie

Prescriptions :

- ❖ Accompagner les projets et le développement des ressources énergétiques locales et renouvelables.
- ❖ Pour optimiser la filière bois-énergie sur le territoire, et notamment dans le Marais mouillé, il conviendra en particulier de préserver et d’entretenir les boisements du Marais Poitevin et de permettre la valorisation du bois issu de l’entretien, tout en respectant les caractéristiques du site classé.
- ❖ L’implantation du Photovoltaïque n’est possible que sur les toitures et façades, ou au sol pour une utilisation familiale. Les installations de plus grande taille se feront sur les délaissés ou anciennes carrières et décharges, les sols très pollués, hors terres agricoles à fort potentiel agronomique, et hors périmètre reconnu pour sa valeur environnementale.
- ❖ En matière d’énergie éolienne, le SCoT de la CAN identifie 3 secteurs potentiels de zone de développement de l’éolien (cf carte), et instruira les dossiers de ZDE.
- ❖ L’intégration des ZDE dans le SCoT permet de réserver les zones pré-identifiées pour le développement de l’éolien et de préserver de l’urbanisation ces zones à haut potentiel énergétique. Hors de ces ZDE, les parcs et projets éoliens seront proscrits. Le règlement des documents d’urbanisme locaux précisera cette interdiction. Les résultats de l’étude des ZDE potentielles, déc. 2010, sont indiqués dans le rapport de présentation.

Recommandations :

- ❖ Intégrer le principe d'économie d'énergie dans le développement et l'aménagement du territoire (nouvelles formes urbaines, modes de déplacements alternatifs, intégration des énergies renouvelables dans les constructions, limitation de l'étalement l'urbain au profit de la densification du tissu urbain, etc.).
- ❖ Les documents d'urbanisme locaux chercheront à traduire et à transposer ces objectifs en rendant notamment possible la prise en compte des démarches de développement durable dans l'habitat.

Le présent document DOO du SCoT de la CAN est complété par la **figure 13 comprise dans le document DOO – Eléments graphiques** qui illustre de façon schématique les orientations majeures du SCoT.

8. Définitions

Le «**développement urbain sur lui même**» préconisé dans le DOO du SCoT de la CAN, encourage un développement urbain compact. Il est axé sur la concentration de l’urbanisation à l’intérieur du périmètre de la zone métropolitaine. Cette orientation concerne également les pôles et les communes rurales de la CAN.

Le développement urbain sur lui-même comprend la densification du tissu urbain, l’urbanisation des dents creuses, les opérations de renouvellement urbain et de restructuration ou de réhabilitation urbaine.

La densification du milieu urbanisé, la limitation de la croissance de l’urbanisation, la concentration de l’urbanisation dans des emplacements appropriés et l’amélioration de la qualité des espaces urbains constituent les principaux leviers d’action.

- Par **densification du milieu urbanisé**, on entend une intensification de l’utilisation des surfaces déjà urbanisées par le biais de réhabilitations, d’agrandissements, de transformations et de constructions nouvelles dans le respect de critères de qualité de vie aussi élevés que possible.
- Par **limitation de la croissance de l’urbanisation**, on entend la délimitation des zones constructibles en tenant compte de la préservation des espaces agricole, naturels et paysagers et de la qualité de vie.
- La **concentration de l’urbanisation dans des endroits appropriés** a pour effet de contrer la dispersion des constructions, de garantir une bonne accessibilité en transports publics (emplacements bien intégrés), d’exploiter les « dents creuses » dans le tissu urbain existant.
- **L’augmentation de la qualité** des espaces urbains, notamment dans les secteurs problématiques au plan environnemental ou social. Cette qualité relève d’actions menées dans le détail de l’aménagement de chaque quartier : plantations, cheminement piétons et cyclables, jardins, squares, places, espaces de rencontres et de recueillement, bancs publics, services publics et privés, fontaines, plan d’eau, limitation de la vitesse des véhicules motorisés, lutte contre le bruit et la pollution atmosphérique.

En dehors de la zone métropolitaine, certaines prescriptions concrètes du DOO (par exemple la désignation de pôles de développement) favorisent également le développement de la CAN sur elle-même.

Les emplois métropolitains

Les emplois métropolitains supérieurs correspondent à des professions hautement qualifiées, de type cadre ou ingénieur dont le contenu décisionnel est élevé ou qui contribuent à l’image de marque de la ville où elles s’exercent.

L’emploi que chaque individu occupe dans la société est identifiable au moyen de plusieurs nomenclatures. L’approche fonctionnelle consiste à recourir au croisement de deux grilles : une nomenclature d’activités économiques (NAF), une nomenclature de professions (PCS). En effet la nature de l’ensemble des tâches qu’exerce un individu dans son travail, qu’on désigne par " fonction ", peut être similaire d’un secteur d’activité à l’autre. Il est alors intéressant d’agréger

les emplois concernés : leurs titulaires concourent à une même mission et pourraient permuter lorsqu'ils exercent vraiment la même profession avec la même qualification. La grille retenue par l'INSEE compte onze fonctions métropolitaines supérieures (FMS, en abrégé fonctions supérieures) qui définissent des emplois métropolitains supérieurs (EMS, en abrégé emplois supérieurs).

Exemples de logements intermédiaires

