

# SCoT

## de la Communauté d'Agglomération de Niort

### Projet d'Aménagement et de Développement Durable



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.	Le choix d'un développement durable nécessaire et ambitieux pour un territoire d'exceptions.....	3
1.1	Un territoire singulier, une ambition nécessaire pour l'avenir, une communauté d'agglomération d'exception .....	4
1.2	Une identité qui rayonne à l'échelle de la France entière, des fonctions métropolitaines et un patrimoine d'exception .....	5
1.2.1	Une identité rayonnante .....	5
1.2.2	Ville des mutuelles, la CAN présente quatre caractéristiques qui font son originalité économique et sociologique dans l'ouest.....	6
1.2.3	Un patrimoine d'exception.....	7
2.	Cinq priorités économiques.....	9
2.1	Conforter les fonctions métropolitaines de la CAN .....	9
2.2	Développer les autres piliers de la base économique de l'agglomération.....	9
2.3	Faciliter le développement de l'économie résidentielle en accompagnement du développement démographique futur .....	10
2.4	Développer le tourisme .....	10
2.5	Développer une agriculture durable et protectrice des milieux naturels .....	11
3.	Veiller au développement équilibré du territoire de la CAN, de ses territoires urbains, ruraux et de son patrimoine naturel .....	12
3.1	S'appuyer sur les pôles urbains de la CAN .....	13
3.2	Développer l'habitat, l'emploi, les équipements et les services des pôles secondaires... ..	14
4.	Répondre aux besoins en logement de la population, en les répartissant harmonieusement.....	15
5.	Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités .....	17
6.	Organiser les transports, le déplacement de personnes et le stationnement.....	19
7.	Préserver l'identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie .....	21
7.1	Le Marais mouillé, priorité du projet .....	22
7.2	Conforter et valoriser l'espace agricole.....	22
7.3	Pérenniser et reconquérir les paysages emblématiques tout en développant la biodiversité .....	22
7.3.1	Des coupures d'urbanisation.....	23
7.3.2	La protection du bocage et du maillage végétal .....	23
7.3.3	L'optimisation de la fréquentation des sites touristiques.....	24
7.3.4	Poursuivre les actions engagées sur le bâti .....	24
7.3.5	Gérer le risque de dualité entre la partie de l'agglomération située dans le périmètre de la charte du PNR et celle qui n'y est pas .....	24
7.4	Maintenir le caractère exceptionnel de l'environnement, limiter la pollution, les prélèvements en eau, et les risques .....	24
7.4.1	La ressource en eau.....	24
7.4.2	Garantir la qualité de l'air et limiter les nuisances sonores.....	26
8.	Conclusion.....	26

## Table des illustrations

FIGURE 1 : EVOLUTION DE LA POPULATION 1982-2008 .....	3
FIGURE 2 : BORDS DE SEVRE A NIORT.....	14
FIGURE 3 : PART DES CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES EN 2006 .....	17
FIGURE 4 : SEVRE DANS LE MARAIS POITEVIN .....	21

## 1. Le choix d'un développement durable nécessaire et ambitieux pour un territoire d'exceptions

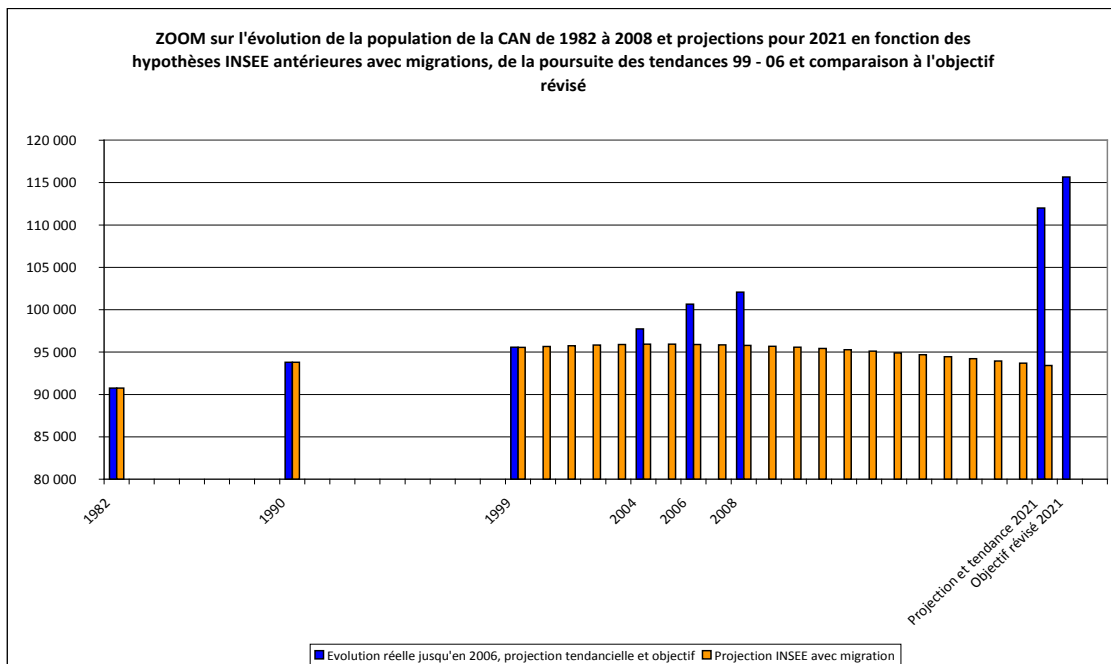
La CAN a fait le choix d'un développement en synergie avec sa base économique et dans le respect et la valorisation de ses atouts environnementaux.

A travers ce choix de développement, la CAN répond aux principaux enjeux de son développement pour les années à venir. Elle assurera le meilleur « environnement urbain et rural » possible aux entreprises de sa base économique et à ses habitants. Cet environnement s'entend en particulier en matière de logements adaptés aux besoins actuels de sa population mais aussi à ceux des futurs cadres et employés dont les entreprises de l'agglomération auront besoin. Il s'étend à l'offre culturelle, sportive, à la qualité urbaine, aux commerces, à l'hôtellerie, la restauration, à la qualité de l'environnement, aux zones d'activités nécessaires au développement et à la diversification de sa base économique.

Ce choix permet à la fois de conforter des fonctions métropolitaines exceptionnelles pour un territoire de cette dimension tout en finançant les aménagements et les services adaptés aux mutations démographiques et économiques avenir dans les meilleures conditions budgétaires possibles.

Il rompt avec les tendances démographiques antérieures et avec les projections de l'Insee. A ce titre il témoigne de l'ambition et de la volonté des acteurs locaux de ne pas subir une évolution qui pourrait mettre en danger l'avenir de son économie, l'originalité de son modèle de développement tout comme la santé de ses finances. Il affirme la capacité d'anticipation et l'ambition de la CAN.

Figure 1 : Evolution de la population 1982-2008



Ce choix implique de nombreuses transformations dans l'usage de l'espace, dans l'orientation spatiale du développement, dans les pratiques de déplacement domicile-travail, dans la politique de logement de la CAN, dans l'accessibilité multimodale des principaux pôles de développement du territoire.

Ce choix contribue à la définition « d'un modèle de développement métropolitain durable » d'une ville moyenne en Europe.

Le développement économique métropolitain de la CAN est nécessaire pour conforter des fonctions exceptionnelles pour une agglomération de cette dimension. Il permet de financer des services et des équipements dont on va avoir besoin en raison d'un développement démographique mesuré (pour ne pas subir trop de pression sur l'environnement) mais inéluctable ne serait ce qu'en raison de la dynamique rochelaise et d'une inflexion perceptible des nouveaux résultats du recensement produits par l'Insee sur une série de communes de la CAN.

La stratégie d'aménagement doit être très attentive aux exigences :

- de protection du cadre de vie d'une grande qualité environnementale et de l'environnement
- d'équilibre entre les différents territoires de la CAN centrés sur des polarités secondaires en termes de base économique, de services, de commerces et de transport.

## **1.1 Un territoire singulier, une ambition nécessaire pour l'avenir, une communauté d'agglomération d'exception**

La communauté d'agglomération niortaise déjà forte d'un patrimoine naturel unique s'est progressivement enrichie des valeurs que l'homme y a créées. Elle occupe aujourd'hui dans le paysage des agglomérations françaises une place à part qui lui vient d'une histoire économique très originale et de ses caractéristiques environnementales exceptionnelles.

Elle tire son originalité économique et sociale des mutuelles, de leurs nombreux emplois métropolitains et des valeurs solidaires qu'elles portent. Le Marais Poitevin lui offre un paysage et un environnement de qualité. Sources de prestige, de rayonnement, de notoriété, d'image, ses exceptions se superposent à l'image fatalement plus banale d'une agglomération de dimension modeste, de poids démographique moyen et d'un pouvoir de commandement limité au département des Deux-Sèvres.

Elle veut poursuivre son développement par la montée en puissance de ses fonctions métropolitaines qui lui apportent reconnaissance extérieure et ouverture nationale susceptibles de s'accroître encore.

Ses ambitions et ses enjeux se réfèrent donc à des agglomérations de grande taille, alors que les faits ramènent inévitablement, mais pas systématiquement, au caractère départemental de la cité.

C'est une petite agglomération qui « joue dans la cour des grandes » sans avoir seule tous les moyens de son développement.

Cette ambivalence se résout clairement dans les orientations du SCoT, en particulier dans les domaines de l'économie, de l'habitat et des services à la population. Le changement progressif de modèle de développement dans lequel s'engage la CAN ne se réduit pas tant s'en faut à un changement de mode d'occupation et de consommation de l'espace du territoire. Il implique en plus une transformation un changement de culture de l'aménagement et surtout une ambition adaptée à ses originalités économiques et environnementales.

Les contradictions que recèle la CAN doivent en effet se résoudre dans un mouvement qui pousse l'agglomération vers le haut, faute de quoi elle risque de perdre ses fonctions métropolitaines dont elle tire une partie de son identité et de sa culture pour retrouver un statut urbain, certes conforme à son poids démographique,... mais banal.

Ses moyens limités imposent des choix difficiles, culturellement éloignés des tendances classiques aux agglomérations de dimension moyenne. Si on se réfère aux atouts et aux spécificités des mutuelles, cet enjeu implique aussi des partenariats plus étendus avec ses villes partenaires de Poitou-Charentes, le Département, la Région et l'Etat qui ont tout à gagner d'une agglomération niortaise, dotée d'une base économique originale et en bonne santé, qui a retrouvé le chemin de la croissance et qui se trouve relativement à l'abri des crises qui agitent le secteur financier de l'économie.

Certains y verront un surinvestissement hors d'échelle avec des enjeux d'une ville moyenne, mais, sans Niort et ses mutuelles et leurs valeurs, toute proportion gardée, la France ne serait peut-être pas tout à fait ce qu'elle est. A ce titre mais pas seulement pour cette raison, ces efforts se justifient pleinement, de même que les partenariats évoqués et envisagés.

## **1.2 Une identité qui rayonne à l'échelle de la France entière, des fonctions métropolitaines et un patrimoine d'exception**

### **1.2.1 Une identité rayonnante**

A l'origine de certaines mutations qui ont transformé le paysage économique voire politique français et qui aux yeux de nombreux historiens ont un lien très fort avec la République, le territoire<sup>1</sup> porte à l'évidence une identité qui la dépasse. Ville des mutuelles, la CAN est l'héritière à la fois d'une culture laïque, d'une culture de la solidarité et d'une éthique affichée par ses entreprises emblématiques. Dès lors, son identité, ses valeurs, son projet dépassent les démarches territoriales classiques. Leur intégration à la construction du futur territoire niortais est indispensable.

---

<sup>1</sup> Pris au sens large car Emile Combes ou Georges Clemenceau n'étaient que des voisins et la Maïf est née à Fontenay et pas à Niort, même si le mouvement coopératif agricole du territoire a semble-t-il influencé la naissance des mutuelles



### 1.2.2 Ville des mutuelles, la CAN présente quatre caractéristiques qui font son originalité économique et sociologique dans l'ouest

- Elle présente les **taux d'emplois « stratégiques » ou « métropolitains supérieurs » les plus élevés** des villes françaises en regard de son poids démographique, c'est-à-dire un taux élevé d'emplois de cadres, ingénieurs ou chefs d'entreprise dans les fonctions stratégiques des entreprises ou du milieu artistique, de la recherche et de la formation supérieure ou de l'information. A ce titre, l'agglomération niortaise se retrouve en phase avec la stratégie européenne de Lisbonne. Il s'agit d'un atout à conforter, à développer, l'enjeu majeur de la Communauté d'agglomération dans un contexte économique et démographique en mutation.
- Elle présente des **taux d'emploi tertiaire et féminin records**. Ces deux caractéristiques s'accompagnent de niveaux de salaire relativement élevés (par rapport aux chiffres départementaux et régionaux) et donc d'un pouvoir d'achat qui trouve une partie de son expression dans un taux très élevé de véhicules par ménage, par un pourcentage de propriétaire occupant des logements nettement plus élevé qu'en moyenne nationale tout comme l'est le nombre de places de crèches ou le nombre de médecins par habitant. Elles s'accompagnent également d'un niveau d'exigence élevé en matière de logement, d'animation culturelle et sportive, d'équipement commercial, de qualité de l'environnement naturel et urbain, que les ressources de l'agglomération, en ligne avec son poids démographique et économique ne peuvent pas forcément satisfaire intégralement.
- **La seule matière première des entreprises de l'essentiel de la base économique niortaises, la seule ressource stratégique c'est sa ressource humaine...**qu'elle ne produit que très partiellement et qu'elle va donc être obligée d'importer en partie. **L'essentiel des entreprises de sa base économique n'a pas d'autre contrainte de production que celle de pouvoir recruter des employés, des cadres, des collaborateurs.** Les entreprises de ce type s'implantent et se développent aujourd'hui là où elles peuvent trouver, attirer, garder, motiver des cadres et des employés et leur permettre de travailler dans un cadre de vie de qualité. Plus que pour n'importe quel type d'entreprise, l'espace des sociétés d'assurance niortaises (la finance et la solidarité) est social et symbolique. Et comme on va assister à une inversion du rapport de force entre employeurs et employés, ce sont ces derniers qui vont de plus en plus choisir leur entreprise et leur environnement<sup>2</sup>. D'où l'importance stratégique du cadre de vie pour la CAN, ses entreprises, ses habitants actuels et futurs. Il ne s'agit plus simplement d'attirer des entreprises mais aussi d'attirer leurs cadres et leurs employés.
- **Des polarités secondaires dont le développement est indispensable à l'équilibre économique et démographique de la CAN.** L'agglomération ne fonctionne pas sur une exclusive logique centre-périphérie. Son étendue lui permet de s'appuyer sur **des polarités secondaires** d'autant plus importantes qu'elles disposent d'une base économique substantielle et souvent d'une très bonne accessibilité routière, autoroutière et / ou ferroviaire. L'agglomération offre donc des réponses variées à des attentes elles aussi très distinctes de la population. La diversité des espaces de la CAN joue comme une complémentarité intéressante dans les concurrences territoriales actuelles. Ce « modèle de développement » mixte, urbain rural et naturel pourrait cependant beaucoup mieux fonctionner.

---

<sup>2</sup> Voir les raisons de cette situation en annexe



### 1.2.3 Un patrimoine d'exception

**Agglomération dans la nature, porte du Marais Poitevin, l'agglomération compte 62,5% de son territoire dans le parc interrégional, cas unique en France.** Espace attractif qui concourt à la qualité de l'agglomération mais fragile, secret, où s'exacerbent les concurrences sur l'espace et sur l'eau entre usage urbain, agricole, touristique et naturel. C'est aussi un espace dont l'avenir peut être menacé par les changements climatiques. Et paradoxe d'un milieu fragile c'est aussi un espace doté d'une capacité d'épuration qui rend à sa sortie des eaux plus propres que celles qui le pénètrent... un espace protecteur... à protéger. A ce titre l'agglomération se retrouve aussi en première ligne pour l'application de la stratégie européenne de développement durable dite de Göteborg.

Un patrimoine architectural rare : l'agglomération dotée d'un **patrimoine naturel et architectural** important s'est lancée avec succès depuis longtemps dans des réhabilitations exemplaires, parfois primées au niveau national (Niort, Chauray, Frontenay Rohan Rohan, Sansais, Coulon). Quelques initiatives culturelles ont fait connaître l'agglomération en Europe. Enfin la qualité du beurre d'Echiré ou la notoriété de René Caillé enrichissent l'image de l'agglomération. Cette culture, intégrée, vécue au quotidien, toujours appliquée aujourd'hui mériterait d'être mieux valorisée, aussi bien à l'intérieur de la CAN qu'à l'extérieur en tant que facteur d'image et de notoriété.

Les enjeux majeurs de son développement futur sont à la mesure de ces exceptions... et de ces « modèles » potentiels.

Le maintien des qualités et des richesses du territoire nécessite un effort constant et conjugué de tous les acteurs du bassin de vie. Tout d'abord, parce que le maintien du haut niveau de développement métropolitain auquel la CAN est arrivée passe par la création de nouvelles richesses, par leur diversification et par la capacité à maintenir et renouveler celles qui sont en place, à en assurer collectivement le fonctionnement. Mais aussi et surtout parce que le développement social et économique ne peut se faire qu'en harmonie avec l'espace naturel qui l'entoure, pour assurer à chacun un cadre de vie aussi agréable que possible, préserver la santé humaine et maintenir les écosystèmes dont la fragilité est aujourd'hui reconnue.

**Son identité, ses caractéristiques économiques et sociales, son patrimoine d'exception déterminent quatre orientations majeures pour la stratégie d'aménagement et de développement de la CAN**

A la fois cause et conséquence d'un fort développement de l'habitat individuel, l'omniprésence de la voiture en centre ville comme dans les petites communes rurales et une extension parfois monotone des lotissements questionnent l'aménageur, le paysagiste et le développeur en raison :

- Des coûts d'aménagement et d'usage que cela entraîne pour les collectivités et les usagers ;
- De la vulnérabilité qui en découle surtout pour les ménages les plus modestes ;
- Des coûts environnementaux, surtout en comparaison avec les orientations prises depuis des décennies dans d'autres agglomérations françaises et européennes pour répondre aux exigences légitimes de qualité environnementales.

Le SCoT doit faire prendre à l'agglomération la voie du développement durable.

- La CAN a, avec les entreprises, l'ambition de contribuer à améliorer l'environnement rural, urbain, architectural, éducationnel, sportif et culturel, et elle veut améliorer son accessibilité multimodale pour faciliter les recrutements.
- A travers le SCoT, la CAN va poursuivre son programme d'embellissement du centre de Niort de ses pôles secondaires et de ses zones touristiques, la mise en valeur de son patrimoine rural et architectural. Elle va poursuivre la reconquête de son hypercentre pour le piéton, pour le plaisir de flâner, de commercer ou de s'asseoir à la terrasse d'un café au soleil, pour accroître sa séduction. Elle va dynamiser ses pôles secondaires pour diversifier sa base économique et offrir aux habitants un choix étendu de stratégie résidentielle le plus souvent appuyé sur un réseau de transport en commun à renforcer.
- Le taux d'activité tertiaire record additionné à l'évolution prévue de la population active laisse supposer une immigration substantielle de cadres et d'employés venant de l'extérieur de la CAN. D'où une inversion inéluctable des projections démographiques de l'INSEE et l'importance stratégique, pour les entreprises de la CAN de la question du logement, en particulier celui destiné à cette catégorie de population active.
- La CAN s'engage résolument dans la préservation et la valorisation de son patrimoine naturel d'exception tout comme de son agriculture, de ses paysages, de sa biodiversité, de la qualité de l'air et de l'eau. Elle s'engage à réduire drastiquement ses consommations d'espace pour le développement de l'habitat et de l'économie. Elle s'engage avec ses habitants, à l'évolution des modes de vie et d'habiter le territoire, plus en phase avec les principes du développement durable. Pour ce faire elle redéploie progressivement toute sa politique d'urbanisme et de transport.

## 2. Cinq priorités économiques

### 2.1 Conforter les fonctions métropolitaines de la CAN

La CAN est géographiquement située à l'écart du centre de gravité de l'Union Européenne. Néanmoins elle y représente un pôle métropolitain financier notable, à l'instar d'agglomérations de bien plus grande dimension. La place de la CAN dans le contexte des villes européennes, l'importance de ses emplois de haut niveau (assurances), lui confèrent un profil unique à l'échelle européenne.

Le maintien et le développement de ses fonctions métropolitaines, de son originalité économique passe par quatre orientations stratégiques :

- Le développement **d'un « cluster » risque et finance, social et solidaire** pour conforter l'amont de la filière métropolitaine par la recherche et la formation et permettre aux entreprises du territoire de mieux répondre à leurs futurs besoins de recrutement.
- **L'adaptation quantitative et qualitative de l'offre en logements** nécessaire pour accueillir les familles des cadres et employés qui seront recrutés à l'échelle nationale par le secteur des mutuelles pour faire face au très prochain départ à la retraite d'une partie de leur encadrement.
- L'amélioration de **l'accessibilité multimodale locale, régionale et nationale** de la CAN pour étendre l'aire de recrutement potentielle de ses entreprises dans le respect des contraintes environnementales et faciliter l'accès multimodal local des sites dédiés à ces entreprises.
- Le **développement des autres fonctions métropolitaines de l'agglomération**, en coopération avec les autres agglomérations de la région pour faire « masse critique » : la culture, la formation supérieure, la santé, le sport et la valorisation économique de son patrimoine naturel d'exception.

### 2.2 Développer les autres piliers de la base économique de l'agglomération

L'activité économique de la CAN ne se limite pas aux mutuelles. Plusieurs secteurs d'activité (l'électronique, la filière bois, l'agroalimentaire, la mécanique, la VPC) sont représentés dans la CAN par des entreprises aux effectifs importants. Ces secteurs sont et seront, comme les mutuelles, concernés par le renouvellement des effectifs partis à la retraite. Ils sont d'ores et déjà concernés par une concurrence interne sur les salaires. Ils sont aussi affectés par une conjoncture difficile (le bois en particulier). Leur développement est vital pour la CAN et pour les communes qui sont concernées par ces entreprises. Que ce soit en termes de diversification de l'activité économique (type d'activités, fonctions, tailles) comme en terme de diversification des offres d'emploi (qualifications différentes) ou encore en matière d'équilibre de la répartition des emplois sur le territoire, le développement de ces entreprises ne doit pas être occulté par la problématique spécifique des mutuelles dans la CAN.

Le maintien et le développement de ces activités passe par trois orientations stratégiques :

- Le développement de sites d'accueil d'activité dans les pôles secondaires localisés à proximité des principaux axes de communication routiers, autoroutiers et ferroviaires ;
- La mise en réseau des entreprises et des outils de formation, de recherche et de transferts de technologie à l'échelle régionale pour pallier à l'insuffisance de masse critique de chacun de ces secteurs au sein de la CAN ;
- L'amélioration de l'accessibilité multimodale locale, régionale de la CAN pour faciliter le fonctionnement en réseau de ces entreprises, centres de formation, centres de recherche et de transfert de technologie.

### **2.3 Faciliter le développement de l'économie résidentielle en accompagnement du développement démographique futur**

Compte tenu de la proximité de la CAN avec l'océan et avec des agglomérations très dynamiques comme La Rochelle, compte tenu des prévisions de recrutement de ses entreprises, le territoire doit accueillir deux catégories de population nouvelles :

- Des actifs en remplacement des nombreux départs à la retraite non compensé par l'arrivée sur le marché du travail de jeunes niortais ;
- Des retraités européens en provenance des grandes agglomérations venus chercher un climat et un cadre de vie agréables tout comme la proximité avec des services de qualité pour un coût relativement modeste.

Ces arrivées, déjà perceptibles, seront suffisamment fortes pour provoquer une augmentation substantielle de la population de la CAN et faciliter le développement de son économie résidentielle.

Il impose la reconstitution du potentiel d'actifs dans le domaine de l'artisanat et du commerce de proximité. Il passe par le développement de la formation et par la volonté de maintenir et de développer l'activité commerciale dans les centres bourg et les villages de la CAN dans une logique de proximité entre habitat et services aux habitants.

### **2.4 Développer le tourisme**

Son développement s'inscrit dans une triple problématique :

- Celle de la valorisation du patrimoine local (pour différents types de clientèles) en particulier du Marais et ce à toutes les périodes de l'année. En effet, les équipements hôteliers du territoire souffrent d'une faible utilisation pendant toute la période hivernale ;

- Celle de la valorisation de la localisation de la CAN par rapport à des pôles touristiques importants et voisins comme le Puy du Fou, le Futuroscope, La Rochelle, Rochefort et les îles. Un peu à l'écart des grandes zones touristiques mais bien positionné pour les desservir toutes, le territoire manque de capacités pour exploiter cette opportunité. L'offre hôtelière et en gîtes doit s'étoffer ;
- Celle du développement d'une nouvelle série de « produits touristiques » positionnés sur la culture et l'histoire du lieu, comme sur des niches spécifiques (tourisme scientifique, ornithologie, botanique, pêche à la ligne, l'artisanat d'art, événements culturels, etc.)

## 2.5 Développer une agriculture durable et protectrice des milieux naturels

Le développement des filières agricoles de la CAN dépassent leur cadre strictement économique. Il touche six volets :

- La conservation du Marais qui passe par le maintien d'une activité agricole en mesure de l'entretenir. C'est d'abord le cas de l'élevage. C'est aussi celui de la revalorisation des purs produits du terroir niortais (produits saveur du Marais). A la condition d'une politique d'image et de marketing, quelques productions locales pourraient accroître fortement leur valeur ajoutée et permettre la relance d'une filière locale notamment appuyée sur le développement des circuits courts, dans de meilleures conditions économiques. Cette politique doit s'appuyer sur le développement des démarches agro-environnementales dans le territoire du Marais ;
- La qualité du Marais qui dépend de la qualité de l'eau qui l'alimente et donc en partie des pratiques de l'agriculture qui occupe le bassin versant de la Sèvre. Des pratiques à la fois plus économes en eau, en pesticides et en engrais conditionnent la préservation et la valorisation de cet atout majeur ;
- Le développement d'une activité agro alimentaire appuyée sur les produits du terroir et l'image de qualité qui leur est associée et qu'il faut conserver, notamment le beurre d'Echiré (AOC) ;
- Le développement de l'agro tourisme en particulier dans le Marais et la vallée de la Sèvres ;
- 73% du territoire est occupé par l'agriculture. La qualité du paysage de la CAN est donc en grande partie déterminée par la place essentielle de l'agriculture dans l'espace territorial. Et dans cette problématique, il faut évoquer aussi bien le développement du paysage bocager, garante du développement de la biodiversité, que la qualité des bâtiments agricoles et leur insertion parfois délicate, en particulier ceux destinés à l'élevage, dans les communes du Marais ;
- Le maintien de la sylviculture en liaison avec les activités de transformation du bois qui constituent une part importante de la base économique du Marais.

**La situation singulière de la CAN impose des réponses plus ambitieuses que celles des agglomérations de taille équivalente pour conserver ses spécificités, sa culture, ses paysages, tout en renouvelant son attractivité économique.**

Compte tenu des spécificités relevées, c'est peut être à Niort que peut s'imaginer d'abord, s'organiser, et s'illustrer ensuite un nouveau type de relation entre hommes, collectivités de taille moyenne, territoires, entreprises, milieux naturels et agricoles.

### **3. Veiller au développement équilibré du territoire de la CAN, de ses territoires urbains, ruraux et de son patrimoine naturel**

En 1999, la CAN abritait 95 569 habitants. Alors que les projections antérieures prévoyaient 96 000 habitants pour 2008 et 93 000 pour 2021, elle en comprenait 102 064 début 2008 ce qui traduit un net infléchissement positif de tendance, renforçant la pertinence des choix de développement effectués pour la préparation du SCoT. Le prolongement des tendances récentes conduirait la CAN à une population de l'ordre de 112 000 habitants à l'horizon 2020.

Cette dynamique démographique est le fruit de la vitalité de l'économie sociale et solidaire de la CAN connue entre 1999 et 2006, période pendant laquelle l'augmentation de l'emploi a été plus forte que l'augmentation de la population. D'où un fort étalement urbain en dehors des limites de la CAN. Pour mettre en cohérence les développements démographiques et économiques, éviter de stimuler artificiellement les migrations alternantes, limiter l'étalement urbain, tout en conservant la très précieuse dynamique économique actuelle, la CAN doit créer plus de logements et accueillir une proportion notablement plus forte d'habitants par emploi nouveau. Ce que la seule poursuite des tendances récentes ne suffit pas à faire. Pour accompagner le développement de la base économique niortaise tout en favorisant le développement de l'économie résidentielle, en particulier dans les centres de Niort et dans l'ensemble des communes-pôles de la CAN, l'objectif à atteindre se situe entre 115 000 et 116 000 habitants. **Il s'agit d'une croissance raisonnable, cohérente avec la qualité et l'attractivité de la CAN, et qui s'inscrit dans la continuité de l'histoire récente.**

Elle s'inscrit dans une triple perspective :

- Améliorer les équilibres entre services, emplois et population dans les différentes zones de la CAN ;
- Renforcer les pôles secondaires de l'agglomération et lutter contre la périurbanisation dans la CAN et en dehors ;
- Développer de façon privilégiée les communes desservies par des transports en commun, dotées en particulier d'opportunités foncières localisées à proximité des gares de façon à massifier la demande en transport en commun, tout en offrant une alternative de bonne qualité à l'usage de la voiture pour toutes les formes de déplacements et en particulier pour les « usagers faibles ».

S'appuyer sur les réseaux potentiellement structurants de l'agglomération. Le développement spatial de la CAN, qui répond à cette croissance, s'articulera autour des trois grands réseaux structurants :

- **L'étoile ferroviaire** centrée sur Niort, dont certaines lignes doivent être réactivées pour le transport de voyageurs, d'autres renforcées, qui sera complétée à terme par de nouveaux réseaux interurbains de niveau comparable, constitue le premier réseau structurant de la CAN. La desserte par des transports en commun de bon niveau de service constitue en effet une condition indispensable au développement des pôles, tant pour l'habitat que pour les emplois, services, équipements, commerces nécessaires à la vie des habitants et pour faciliter l'alternative au « tout voiture » ;
- **Les grands axes routiers** qui traversent l'agglomération et qui disposent de réserves de capacité en particulier au niveau des pôles secondaires du sud ouest de la CAN, eux-mêmes proches du réseau autoroutier ;
- **Le réseau des espaces naturels**, qui maille le territoire et traverse la CAN sous forme de «Coulées vertes d'agglomération», constitue une richesse tant écologique que paysagère. Celles-ci doivent absolument être préservées et valorisées. Des continuités et des connexions seront rétablies là où cela est possible. Elles pourront ainsi contribuer à améliorer la qualité de vie des quartiers urbains et des villages et constituer ponctuellement de véritables centres d'animation, en particulier dans le Marais Poitevin.

### 3.1 S'appuyer sur les pôles urbains de la CAN

Niort et les communes d'Aiffres, de Bessines, de Chauray et de Vouillé constituent « l'espace métropolitain ». C'est dans cet espace, pris dans son ensemble, que se situent les principales fonctions symboliques, culturelles et économiques qui contribuent à la richesse du bassin de vie et confèrent à la CAN son statut de métropole moyenne.

Le projet est de consolider et développer l'espace métropolitain :

- En s'appuyant sur les territoires d'excellence déjà constitués ;
- En tirant parti du potentiel des axes ferroviaires et des gares qui le ponctuent (Niort, Aiffres) avec leur disponibilité foncière et qui pourraient être complétées (Chauray) ;
- En accroissant le niveau d'équipements et de services de chacune des communes en tirant parti des friches urbaines ;
- En poursuivant de manière vigoureuse la requalification de la ville de Niort et plus particulièrement le centre-ville ;
- En valorisant leur patrimoine naturel (Sèvre Niortaise, Lambon, Guirande, Marais) et architectural (Niort, Vouillé, Chauray).



Figure 2 : Bords de Sèvre à Niort



### 3.2 Développer l'habitat, l'emploi, les équipements et les services des pôles secondaires

A l'extérieur de l'espace métropolitain, l'ambition est de renforcer le rôle central joué par les «bourgs centres». Ils doivent constituer des pôles locaux de développement au sein des bassins de vie ruraux et participer à la diversification économique de l'agglomération. Les communes de Frontenay Rohan Rohan, Mauzé sur le Mignon/Prin-Deyrançon, Echiré-Saint Gelais, Villiers en plaine constituent les pôles secondaires. Ils bénéficient d'une desserte de qualité par les transports en commun et/ou d'un niveau d'équipements qui devra être renforcé. Ils doivent permettre d'orienter les implantations urbaines, de structurer le territoire et de limiter le développement en tâche d'huile, observé dans la période récente et, pour ceux localisés dans le Marais, de renforcer le niveau de service de la partie ouest et touristique du territoire. Les communes de Saint-Hilaire-la-Palud, Magné/Coulon et Epannes complètent le dispositif en tant que pôles locaux de développement.

L'implantation des logements, des activités, des équipements publics et des commerces se fera en privilégiant le renforcement, voire l'émergence, de pôles urbains répartis sur le territoire. Le développement des réseaux de transport de personnes, de marchandises et d'information à haut débit permettra d'assurer la desserte de ces pôles.

La valorisation des gares en tant que pôle d'équipements, d'activités, et de logements dans les communes qui en disposent est une priorité.

#### **4. Répondre aux besoins en logement de la population, en les répartissant harmonieusement**

Entre 1999 et 2006 la CAN a accueilli et créé plus d'emplois (8 000) que d'habitants (5 100). Ces différences de dynamiques qui provoquent automatiquement des déplacements domicile travail sur de longues distances ne sont pas souhaitables sur le long terme. Dans le même temps, il n'est pas question de chercher à ralentir la très précieuse croissance économique. Pour rétablir la cohérence entre l'économie et la démographie, pour éviter l'étalement urbain, pour limiter au maximum des migrations alternantes préjudiciables à la qualité de l'environnement, il est indispensable de favoriser le marché du logement au sein de la CAN elle-même et surtout dans la zone métropolitaine où se concentre par ailleurs la dynamique économique, tout en couvrant toute la palette étendue des besoins en logement de la population actuelle et future.

La CAN doit compter 115 000 à 116 000 habitants en 2021, soient 20 000 habitants de plus qu'en 1999 et 15 000 de plus qu'en 2006. Elle doit pouvoir assurer les cycles résidentiels de ses habitants actuels comme l'accueil des nouveaux employés des entreprises avec leur famille et celui des retraités. A ce titre, la politique de logement constitue un des volets non seulement de la politique sociale de l'agglomération mais aussi un volet central de sa stratégie économique. Elle constitue le « paramètre dimensionnant » du SCoT.

Pour accueillir cette nouvelle population, pour couvrir les besoins liés aux mutations démographiques, à la décohabitation, il faut prévoir la mise sur le marché d'environ 13 250 logements (dont 12 610 logements neufs) entre 2006 et 2021 et l'aménagement de 485 ha (dont 290 dans la zone urbaine centrale et 195 dans les zones périurbaines et rurales) pour le logement.

Compte tenu du nombre insuffisant de logements créés sur la CAN entre 1999 et 2006 et de la forte tendance à la périurbanisation en dehors des limites de la CAN, il faut sensiblement accélérer le rythme de construction de logements neufs et passer d'une moyenne de 566 par an entre 1999 et 2004 à un rythme d'environ 777 par an sur la période 2006-2016 puis à un rythme de 969 par an entre 2016 et 2021 si cela s'avérait nécessaire compte tenu des dynamiques économiques et démographiques.

Pour maintenir la qualité et l'attractivité de la CAN, le développement urbain se fonde sur une démarche de renouvellement urbain, d'utilisation économe de l'espace, de préservation de l'environnement et sur une bonne desserte par les transports publics.

En particulier, le projet privilégie la construction des logements dans le pôle central, les pôles relais et les secteurs les mieux desservis par les transports en commun. Il en est bien entendu de même pour les emplois, équipements et services nécessaires à la vie quotidienne.

#### **Géographiquement, les 12 610 logements neufs à construire se répartissent comme suit :**

- Sur le ban communal de Niort, l'objectif est d'atteindre et si possible de dépasser les 65 000 habitants en 2021 en privilégiant le renouvellement urbain et l'adaptation du

parc de logements aux besoins des populations. A cet effet, environ 6 980 logements nouveaux devraient être réalisés entre 2006 et 2021. Compte tenu des programmes qui ont été réalisés, il faut passer aujourd'hui d'un rythme annuel de 200 à 428 logements neufs par an entre 2006 et 2016 puis à un rythme de 585 logements neufs par an entre 2016 et 2021. Dans les autres communes du pôle central, (Aiffres, Bessines, Chauray, Vouillé), l'objectif consiste à construire environ 2 179 logements neufs ce qui revient à augmenter légèrement le rythme de croissance actuel (passer à 123 logements neufs par an) en concentrant les efforts sur le tissu urbain existant, les polarités intra urbaines et les pôles de transport en commun.

- Dans les autres communes de la CAN, l'objectif est de répondre à l'accroissement de la population par un effort soutenu de construction dans les pôles relais, cohérent avec les disponibilités foncières, le besoin de renouvellement qualitatif des bourgs centres et des villages et le souhait de renforcer les centralités existantes et d'en développer de nouvelles.
  - Pour la zone périurbaine nord est (Echiré, Saint Gelais, Saint Maxire, Saint Rémy, Siecq, Villiers en Plaine), l'objectif est d'atteindre près de 11 000 habitants en 2021 (9 279 en 2008), ce qui correspond à la construction et la réhabilitation d'environ 1450 logements entre 2006 et 2021 et à une légère augmentation du rythme de construction actuel qui consiste à passer à 95 logements par an entre 2006 et 2016 puis à 100 logements par an sur la période 2016 2021, tout en privilégiant le secteur Echiré/Saint-Gelais susceptible d'être desservi par le train. Le secteur de Villiers en Plaine pourra lui aussi faire l'objet d'un développement privilégié en fonction de l'éventuelle ouverture d'un échangeur autoroutier à proximité.
  - Pour le Marais ( Amuré, Arçais, Coulon, Magné, Saint Georges de Rex, Saint Hilaire la Palud, Sansais, Le Vanneau), l'objectif est de passer de 9 800 habitants en 2008 à 11 050 en 2021. Il faut donc très légèrement accélérer le rythme de construction pour atteindre 71 logements par an et construire 1060 logement entre 2006 et 2021.
  - Pour la zone Sud de Frontenay Rohan Rohan - Mauzé qui dispose de la meilleure accessibilité ferroviaire, bien desservie par l'axe routier à grande circulation Niort-La Rochelle et bien connectée à l'autoroute A11, l'objectif consiste à passer de 9 916 habitants en 2008 à 11 100 en 2020. Il s'agit de construire 1 100 logements entre 2006 et 2021 et accélérer légèrement le rythme de construction pour passer à 73 logements par an.

Le projet vise ainsi à assurer une répartition harmonieuse de ces logements sur le territoire, en cohérence avec les besoins des habitants et la desserte par les transports en commun.

Il doit conduire à privilégier, notamment dans les pôles urbains et les secteurs bien desservis par les transports en commun, des formes urbaines économes de l'espace.

Les logements ainsi créés doivent répondre aux besoins de la population, y compris par la création de logements locatifs dans des immeubles collectifs. Ces immeubles collectifs, notamment d'habitat intermédiaire, moins consommateur d'espace, doivent être bien intégrés dans leur environnement bâti. A cet effet, dans les villages et les bourgs, la taille et la forme de ces immeubles doivent rester cohérentes avec celles du bâti existant. Les espaces disponibles à proximité des gares doivent à cet égard faire l'objet d'aménagements exemplaires car ils répondent le mieux aux enjeux de développement du territoire qui dispose sur ce plan de nombreuses opportunités à saisir.

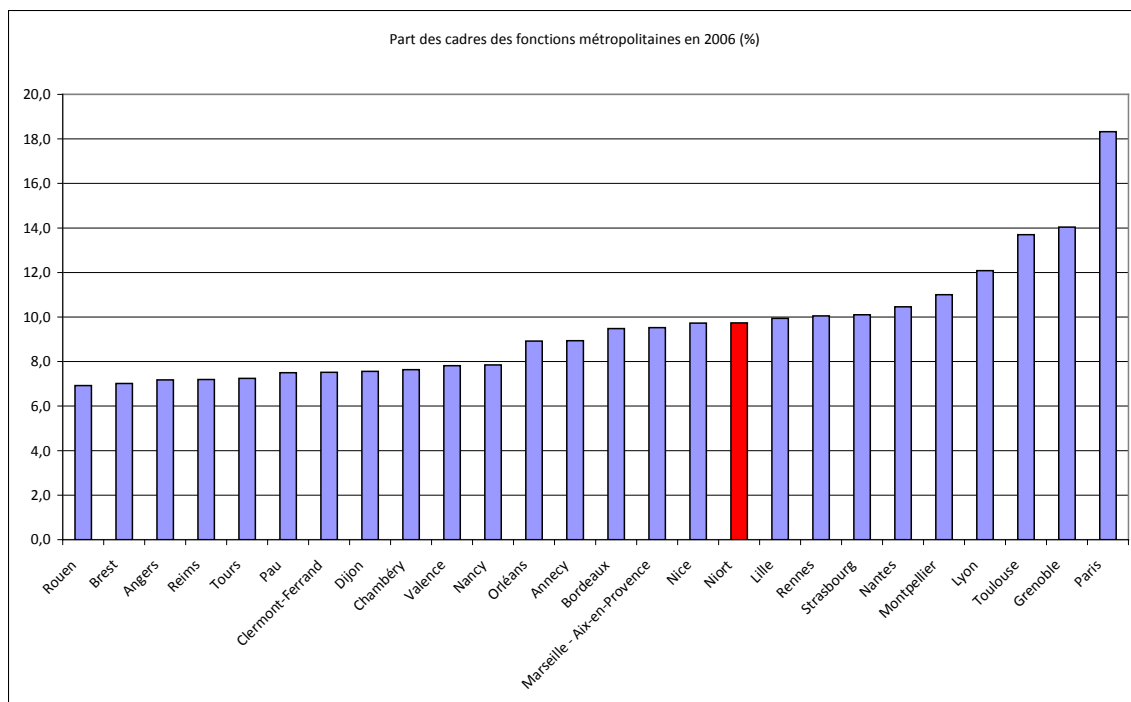
Afin de répondre aux besoins de la population, le projet vise également à diffuser plus largement les logements locatifs aidés sur le plus grand nombre de commune de la CAN. Et plus particulièrement dans les bourgs centres et les secteurs bien desservis par les transports en commun, avec un effort particulier vers les secteurs les moins bien dotés en locatif aidé. Un effort devra être également entrepris dans le secteur du Marais, compte tenu des difficultés de logement ressenties par cette catégorie d'ayants droits.

## 5. Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités

Entre 1999 et 2006 la CAN a accueilli et créé plus d'emplois (8000) que d'habitants (5 100).

Et cette dynamique a en particulier été le fait des emplois métropolitains qui placent l'agglomération niortaise à un rang national bien supérieur à celui de son poids démographique.

Figure 3 : Part des cadres des fonctions métropolitaines en 2006



Cette dynamique doit être encouragée, au minimum maintenue pour atteindre l'ensemble des objectifs économiques (base économique confortée et diversifiée, développement de l'emploi résidentiel), et conforter les équilibres budgétaires de la CAN et de ses communes, il faut prévoir la création de près de 12 800 emplois nouveaux de 2006 à l'horizon 2021 dont 4300 pour ceux de la base économique, 4 600 pour les emplois de centralité (tenant compte d'un développement des communes de l'aire urbaine ne faisant pas partie de la CAN) et 3900 emplois banaux. Cela nécessite l'aménagement d'environ 160 ha de zones d'activité dont environ 107 pour les activités destinées à la diversification de la base économique, 23 pour les activités métropolitaines centrales et 32 pour les activités résidentielles banales. Ces zones

seront localisées à proximité des axes de communication dans les pôles de la CAN pour les activités de base économique et au plus près des centres urbains pour les activités résidentielles, centrales et banales.

Le projet vise à :

- Développer l'activité économique et l'emploi, en priorité dans les zones déjà urbanisées bien desservies par les transports publics, où emplois et habitat cohabitent, notamment en favorisant l'implantation de l'artisanat. L'emploi devra être développé de manière complémentaire dans un certain nombre de sites dédiés aux activités de la base économique, en veillant aux conditions de leur bonne desserte par les transports en commun, et puisque les opportunités existent, par les réseaux ferroviaire de marchandises et par les connexions autoroutières ;
- Répartir l'activité sur le territoire, en veillant qu'à chaque échelle, et dans toute la mesure du possible, aucun territoire ne reste à l'écart du développement économique et de l'accès à l'emploi ;
- Structurer le développement de nouvelles zones d'activités par une hiérarchisation des sites d'accueil, pour ne pas aboutir à une trop grande dispersion ou multiplication des zones d'activités et assurer une gestion économe de l'espace ;
- Préserver les zones naturelles dont l'intérêt écologique ou la sensibilité paysagère n'est pas compatible avec la présence d'activités économiques lourdes.

Ces zones seront localisées à proximité des axes de communication dans les pôles de la CAN pour les activités de base économique et au plus près des centres urbains pour les activités résidentielles, centrales et banales.

Pour ces dernières et en particulier les activités commerciales, le centre de Niort constitue un pôle commercial de première importance, de chalandise départementale, qu'il convient de conforter. Les autres pôles secondaires doivent également bénéficier d'une bonne armature commerciale, s'appuyant sur une bonne accessibilité et sur une croissance démographique de nature à développer leur clientèle. Le sud du territoire devra faire l'objet d'une attention spéciale. Un rééquilibrage s'impose dans cet azimut aussi bien pour mieux desservir les populations concernées que pour mieux lutter contre l'attractivité grandissante de l'agglomération rochelaise. Une stratégie spécifique devra être mise en œuvre.

Les centres commerciaux et les commerces de grande taille ne seront pas implantés en dehors de ces pôles.

En complément, les commerces de proximité doivent être maintenus ou développés dans les villages, les communes périurbaines et dans les quartiers présentant une chalandise locale suffisante.

La réalisation d'un équilibre entre développement de nouvelles surfaces commerciales et maintien d'une offre dans les pôles urbains, les villages et les quartiers passe par un effort continu de concertation et de coordination.

Compte tenu de la qualité et de la sensibilité paysagère du territoire, un effort particulier sera entrepris à la fois pour revaloriser les zones existantes et intégrer au mieux les nouvelles zones dans les paysages soit urbains soit périurbains.

## 6. Organiser les transports, le déplacement de personnes et le stationnement

La CAN présente la particularité de compter un des plus forts taux de motorisation des ménages de France et un taux record de l'usage de la voiture dans les déplacements. Par le passé, le développement des capacités de déplacements, dont la majeure partie incombe au réseau routier et à la diffusion de l'automobile, a notablement contribué à la croissance économique. Ce développement a engendré dans la CAN une diffusion de l'urbanisation et de l'activité sur le territoire, rendant l'utilisation de la voiture difficilement contournable pour un grand nombre de déplacements. La place actuelle de la voiture ne peut être ignorée et le réseau sur lequel elle circule doit être maintenu à un niveau élevé de qualité et de sécurité.

Toutefois, le développement trop exclusif de la voiture comme moyen de transport présente de nombreux inconvénients : tendance à la saturation du réseau, consommation élevée d'énergie, contribution à l'effet de serre, pollutions et nuisances diverses, omniprésence de la voiture dans le centre de la zone métropolitaine au détriment des piétons, des cyclistes et de tous les « usagers faibles ».

La Can bénéficie à la fois du TGV et d'une infrastructure ferroviaire importante et largement sous-utilisée pour les transports en commun de proximité (étoile ferroviaire avec ses branches en direction de Fontenay le Comte, Parthenay, Saintes, La Rochelle et Poitiers)

**L'objectif consiste à étayer le développement de la CAN autour de cette infrastructure pour à la fois massifier la demande en transport en commun et offrir une alternative de qualité à l'usage très important de l'automobile.**

Cet objectif doit se doubler dans la partie centrale de l'agglomération comme dans les bourgs centres et les communes desservies par le train d'une stratégie de parkings relais, de piétonisation des centres, d'accueil efficace des deux roues et de transport en commun destinées à faciliter l'usage de modes de transport qui ne nécessitent pas la construction de nouvelles infrastructures lourdes. Il faudra aussi « inventer » une offre adaptée à un territoire en partie rural et peu densément peuplé.

Le développement de l'offre en transport en commun impose la création d'un transport en site propre dans la zone métropolitaine, un développement des lignes de bus, une meilleure exploitation du « corridor » SNCF existant, la réouverture des lignes qui peuvent l'être et la conception des gares comme des pôles de développement locaux, à la fois plate forme multimodale d'échanges, pôles de service et de logements, pôle d'activités. De nouvelles gares peuvent être envisagées notamment au Nord Est de Niort pour desservir ses très importantes zones d'activité.

L'offre en pistes cyclables doit contribuer à étendre la palette des possibilités de déplacements au sein de la CAN pour favoriser la mobilité non polluante et bonne pour la santé des citoyens.

L'usage de modes non motorisés sera donc encouragé, en particulier pour les déplacements liés à l'activité professionnelle. L'usage du vélo, qui est particulièrement approprié au contexte topographique du territoire, doit être appuyé, par une facilité d'utilisation et de parkings, tant au lieu de résidence qu'au lieu de travail ou pour la desserte des zones de services. Les liaisons piétonnes doivent également être facilitées, en particulier dans le centre de Niort tout en portant

une attention particulière à l'orientation de ces flux, qui doivent être mis en cohérence avec la politique du commerce et de l'animation du centre ville.

La création de nouvelles routes devra être limitée, si nécessaire, à l'élargissement et au prolongement de la D 611 à l'Est et au sud de Niort, au bouclage nord du contournement de Niort pour compléter le dispositif existant et désaturer cette partie de l'agglomération, tout en prenant en considération l'alternative possible que représente l'autoroute après rachat des péages et l'ouverture d'un échangeur à proximité de Villiers en Plaine, à la mise au gabarit autoroutier de la N248 et de la N11.

La capacité radiale vers Niort ne devrait pas être développée. L'aménagement de l'axe Niort La Rochelle devra être poursuivi.

Le centre de Niort devra faire l'objet d'un projet urbain destiné à améliorer les conditions de vie, et d'une façon générale l'urbanité de cet espace aux qualités patrimoniales exceptionnelles. La place de la voiture devra être repensée de façon à restituer un maximum d'espace aux piétons et en particulier les trottoirs, à mettre en valeur de nombreux espaces envahis par le stationnement tout en respectant et facilitant l'accès aux commerces de l'hypercentre.

Le quartier de la gare de Niort doit faire l'objet d'une réhabilitation générale dans la quadruple perspective d'une augmentation substantielle de sa fréquentation à l'occasion de la mise en service de la LGV entre Tours et Poitiers, de l'exploitation d'un potentiel foncier important, de sa fonction de plaque tournante des transports en commun de toute l'agglomération, de l'amélioration indispensable de l'image de cette « porte d'entrée » de l'agglomération.

Dans la même perspective, le quartier de la Gare de Mauzé sur le Mignon devra aussi faire l'objet d'une valorisation/réhabilitation, tout comme ceux des gares d'Aiffres, d'Epannes, et à plus long terme d'Echiré Saint Gelais.



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

Le patrimoine naturel et environnemental de la Communauté d'Agglomération de Niort est caractérisé par une exceptionnelle qualité et par la diversité des milieux : le Marais Poitevin et ses espaces attenants, paysages emblématiques du secteur bien sûr, mais aussi les vallées, la plaine, et les bandes bocagères.

Ce sont ces paysages qui contribuent en grande partie à l'attractivité du territoire.

Le caractère exceptionnel du cadre de vie et l'impérieuse nécessité de le préserver et de le développer constitue la pierre d'achoppement du volet environnemental et paysager du projet.

La qualité du patrimoine naturel de la CAN impose à la fois un haut niveau de protection et une mise en valeur touristique et économique. A ces deux titres, les actions à mettre en œuvre nécessitent une ambition qui dépasse le cadre classique des agglomérations de cette dimension. Le développement de la qualité environnementale du territoire devient un atout très important du développement économique et social.

*Figure 4 : Sèvre dans le Marais Poitevin*



## 7.1 Le Marais mouillé, priorité du projet

Il doit faire l'objet des actions les plus ambitieuses, et l'ensemble des projets concernant les autres espaces de l'agglomération doit concourir à garantir la qualité de ce milieu fragile.

- **Garantir à l'agriculture du Marais mouillé sa fonction de production.** Le projet doit encourager de nouvelles pratiques de commercialisation des anciennes productions tombées en désuétude mais parfaitement adaptée au milieu. En particulier par le développement de volumes de production significatif susceptibles d'un niveau élevé de valorisation, par le développement de filières courtes en aval, par un marketing adapté à des productions de qualité mais trop peu connues.
- **Préserver l'écosystème en place**, développer la biodiversité, mieux connecter le Marais aux espaces naturels voisins par le développement de corridors biologiques.
- **Reconquérir les prairies naturelles humides.**
- **Développer le tourisme à haute valeur ajoutée**, en mixant protection et connaissance de ce territoire d'exception. En effet, protéger efficacement le Marais, c'est aussi les connaître. De fait, le projet veillera à renforcer la connaissance du Marais, son écosystème, sa flore, sa faune, son histoire.
- Permettre le développement **d'une centralité touristique** également au service de la vie quotidienne de ses habitants.

## 7.2 Conforter et valoriser l'espace agricole

La diminution des terres agricoles est forte depuis de nombreuses années. Pour limiter les prélèvements sur ces espaces, le projet prévoit un changement radical dans les modes de consommation d'espace pour l'habitat et l'économie. La consommation d'espace par logement supplémentaire doit ainsi être divisée par près de 3 sur l'ensemble de la CAN. Le mode de développement urbain devra être plus concentré en regroupant au mieux l'habitat, pour éviter les extensions linéaires sources de nombreux conflits.

La production sylvicole constitue un enjeu économique significatif dans la CAN, et les espaces boisés jouent un rôle fondamental dans les grands équilibres écologiques et dans la structuration des paysages. Il s'agit donc de protéger les espaces boisés dans leurs multiples fonctions,

## 7.3 Pérenniser et reconquérir les paysages emblématiques tout en développant la biodiversité

Les paysages emblématiques, Marais, cadre de vie rural, bocage et boisements, constituent le fondement de l'attractivité du territoire et de son identité. Mais ils ont été et sont encore

fragilisés par le développement urbain et le mitage. Les paysages de la CAN sont également emblématiques parce que le bâti traditionnel est en symbiose avec son environnement naturel.

Concrètement il s'agit de mettre en cohérence le développement urbain et le cadre de vie, d'améliorer la qualité des zones bocagères et la biodiversité par une stratégie de reconquête des haies, de développer le maillage végétal et les corridors biologiques entre les différents espaces de la CAN, de préserver et de mettre en valeur le patrimoine architectural rural de la CAN.

### **7.3.1 Des coupures d'urbanisation**

La recherche de cohérence doit aboutir à la non-dilution urbaine, en affirmant les coupures d'urbanisation essentielles entre ville centre et pôles secondaires, et autour des centres bourgs historiques. Cet objectif contribue également à conforter l'identité du territoire et des communes et donc son attractivité.

Le fort développement économique et démographique de ces vingt dernières années s'est effectué sans réelle prise en compte de ses effets sur les paysages, notamment les paysages d'entrées d'agglomération ou des bourgs centres, ou encore les paysages bordant les voies à grande circulation. Il faut désormais engager la requalification paysagère des entrées d'agglomération, des bourgs centres et le long des grands axes routiers, ce qui confortera la volonté d'asseoir la CAN dans son statut métropolitain d'exception, en améliorant l'image perçue et l'attractivité de son territoire, au bénéfice de l'emploi, des activités récréatives, de la biodiversité et de l'environnement.

### **7.3.2 La protection du bocage et du maillage végétal**

Elle passe par :

- l'affirmation de sa contribution à l'identité du territoire
- la prise en compte de ses multiples fonctions : frein au ruissellement, amélioration de la biodiversité, enrichissement des paysages, participation aux corridors biologiques
- La préservation des secteurs relictuels à Outardes canepetière, en les protégeant de l'urbanisation et des voies de communication sources de fragmentation.
- La préservation des corridors écologiques que constituent les vallées de la Sèvre, de la Courance, de la Guirande, de l'Egray et du Lambon.

### **7.3.3 L'optimisation de la fréquentation des sites touristiques**

Il convient de protéger le Marais mais aussi les vallées vis-à-vis de fréquentations sauvages porteuses de dégradations, en organisant et canalisant la fréquentation, en adaptant les modes de fréquentation en fonction de la nature, de la fragilité et de la qualité biologique des espaces naturels.

Parallèlement, afin de développer la fréquentation touristique et de loisirs sur l'ensemble du territoire, notamment dans les bourgs centres et les communes dotées d'un patrimoine architectural de haut niveau, il faut poursuivre le maillage et la continuité des pistes cyclables et des chemins de randonnées balisés à l'échelle de la communauté d'Agglomération, et les prolonger en dehors du périmètre de la CAN.

### **7.3.4 Poursuivre les actions engagées sur le bâti**

D'une façon générale, le bâti traditionnel est de qualité et bien intégré. Il s'agit là de poursuivre les actions engagées en réfléchissant à la mise en place d'une charte architecturale et paysagère, afin de guider les rénovations et certaines constructions neuves, en particulier dans les lotissements et aussi pour les bâtiments agricoles.

### **7.3.5 Gérer le risque de dualité entre la partie de l'agglomération située dans le périmètre de la charte du PNR et celle qui n'y est pas**

La partie du territoire sous protection de la charte ne doit pas devenir une « réserve » et celle qui n'y est pas ne doit pas permettre un aménagement sans aucune contrainte. Cependant la différence doit rester lisible. On doit « ressentir » l'entrée dans le périmètre PNR mais sans que cela se fasse au détriment du développement économique d'un côté, des paysages bâtis et naturels de l'autre.

## **7.4 Maintenir le caractère exceptionnel de l'environnement, limiter la pollution, les prélèvements en eau, et les risques**

### **7.4.1 La ressource en eau**

Le patrimoine naturel de la Communauté d'Agglomération est caractérisé par une exceptionnelle qualité et variété des milieux naturels en particulier le Marais et les vallées.

L'eau, sous toutes ses formes (rivière, eau potable, étang,...), fait l'objet de nombreux usages (tourisme, loisir, alimentation, agriculture, pêche). Elle constitue une ressource vitale et un enjeu capital à deux niveaux pour la CAN :

- La Sèvre Niortaise et ses affluents constituent l'un des éléments essentiels du paysage naturel et urbain de la CAN, du maillage biologique de l'agglomération tout comme de son potentiel touristique. Sa protection, sa valorisation doivent faire l'objet d'une grande attention ;
- Le souci de protection et de gestion de la ressource en eau de la Communauté d'Agglomération s'est renforcé en raison de la limitation de la ressource et l'augmentation des prélèvements effectués par toutes les activités qui ne garantissent plus un approvisionnement permanent en période d'étiage.

Il faut notamment souligner l'impact des prélèvements d'eau pour l'irrigation des zones de plaine en été (5 700 ha irrigués) sur le niveau d'étiage du Marais.

L'objectif est de garantir une gestion hydraulique cohérente des bassins versants en prenant en compte la fragilité de la ressource pour assurer l'accès à l'eau potable en permanence, la survie du Marais, les besoins de l'agriculture et de toutes les activités humaines.

C'est pourquoi le projet devra prendre en compte :

- Les politiques de gestion via le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Bassin de la Sèvre Niortaise et du Marais Poitevin », les périmètres de protection des captages d'eau potable, en identifiant les possibilités d'occupation du sol dans leur emprise, en veillant à l'application des dispositions réglementaires relatives à la protection des ressources en eau.
- La valorisation des milieux aquatiques, afin qu'ils jouent pleinement leur rôle d'espace tampon, d'épurateur naturel des eaux de ruissellement.
- La poursuite d'une agriculture adaptée dans les bassins versants à travers entre autres des mesures de confortation du maillage bocager, le développement de pratiques moins consommatrices d'eau.
- La maîtrise qualitative et quantitative des eaux de ruissellement : les eaux issues des toitures doivent être rejetées dans le milieu naturel, les eaux pluviales ruisselant sur les voiries doivent faire l'objet d'une collecte étanche et d'un traitement approprié, et pour les risques de pollutions accidentelles il convient de mettre en place des dispositifs adaptés pour piéger les polluants.
- La limitation de l'imperméabilisation des sols.
- La mise en place de nouveaux modes d'urbanisation en intégrant dans chaque processus d'aménagement des mesures visant à ralentir les écoulements et à traiter les eaux de surfaces avant rejet dans les milieux récepteurs.
- La mise en place de mesures compensatoires capables de réguler et d'amortir aussi bien les sécheresses que les épisodes pluvieux exceptionnels d'une périodicité décennale : en particulier retenues de substitution pour réduire les prélèvements d'eau estivaux.

#### **7.4.2 Garantir la qualité de l'air et limiter les nuisances sonores**

La qualité de l'air est considérée comme bonne à Niort, mais elle est affectée par un usage très important de la voiture. Il convient de poursuivre cet objectif en améliorant le suivi de la qualité de l'air sur le territoire. Dans ce cadre le projet vise à 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.

Il convient également, de disjoindre les activités polluantes ou bruyantes et axes routiers à forte fréquentation des zones d'habitation et de loisirs.

### **8. Conclusion**

La CAN conjugue fonctions métropolitaines, qualité des milieux naturels, potentiel touristique, proximité de l'océan, bonne accessibilité ferroviaire et autoroutière.

A ces titres, elle dispose d'atouts exceptionnels pour une agglomération de cette dimension.

Mais son poids démographique et économique encore modeste en regard de la concurrence urbaine internationale ne lui confère ni une visibilité, ni les moyens financiers de nature à conforter tous ces atouts. La stratégie d'aménagement futur de la CAN vise donc à la fois à développer ses moyens financiers, mieux valoriser sa situation d'exceptions, à changer son mode d'utilisation de l'espace pour limiter au maximum l'étalement urbain et préserver son espace naturel, la qualité de l'eau et de l'air, à faire évoluer les comportements vers un usage plus modéré de l'automobile et plus conséquent des transports en commun comme des transports doux... tout comme un usage mieux réfléchi de l'eau.

Les stratégies à mettre en œuvre convergent toutes vers cet objectif, où le développement économique, le développement social et l'amélioration de la qualité environnementale du territoire entrent en synergie.

La concurrence urbaine sur les fonctions métropolitaines, comme la mise en œuvre de ces stratégies imposent une ambition forte, à la hauteur des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de la CAN