



SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté d'Agglomération de Niort

*Outil SCoT
Novembre 2013*

Généralités

Objectifs

Secteurs SCoT

EDITO

Après un patient et long travail de réflexion où les étapes importantes de validation ont été à chaque fois présentées, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en conseil communautaire du 14 janvier 2013 est maintenant opposable, et s'applique désormais sur tout le territoire de la CAN.

Ce document de planification expose des orientations générales dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'habitat, des transports, de la protection de l'environnement, de l'économie, de l'emploi et du tourisme, et ce à l'échelle intercommunale.

Le SCoT doit VIVRE et son application passe par la traduction de ses objectifs quantitatifs et qualitatifs dans les documents sectoriels de la CAN (PLH, PDU, SDEC...) et dans les documents d'urbanisme communaux.

Cet « Outil SCoT » vous en facilite la lecture et en extrait l'essentiel. Il récapitule en 30 pages l'élaboration de ce document fondamental et vous expose les données principales de la CAN à l'horizon 2021. Il met en avant les prescriptions et recommandations par « Secteur » : Marais, Métropolitain, Nord, Sud (environ 25 pages par secteur) où vous retrouverez les éléments concernant votre commune.

Félicitons-nous du travail ainsi accompli et à la veille d'un nouvel élargissement territorial, mobilisons ensemble force et volonté pour faire progresser notre culture de l'intercommunalité à l'échelle de notre bassin de vie.

Bonne lecture ...

René MATHE
Vice-Président chargé de
l'Aménagement du Territoire

L'« Outil SCoT » est un facilitateur du SCoT mais n'est pas un document exhaustif. Le SCoT approuvé reste la référence, il est disponible sur le site Internet de la CAN :

www.agglo-niort.fr

Pour tout questionnement sur le SCoT, nos services communautaires sont bien entendu à votre entière disposition.

Directeur de la publication : Geneviève Gaillard,
Présidente de la CAN ♦ Production : Pôle EADT,
directeur Philippe Mocellin ♦ Directeur de la rédaction :
Marc Caulat, directeur du Service Aménagement du
Territoire, Urbanisme et Contractualisation ♦
Conception et Rédaction : Manuella Baty,
Aménagement du Territoire

Crédits Photos : 4vents - C. Barré - M. Baty - J.
Degermann - HSDS - Z. Leconte - J. Pommier - SA HLM
79 - SEMIE

Outil disponible sur le site de l'agglomération :
www.agglo-niort.fr

SOMMAIRE

Partie I – Généralités.....2

1. L'histoire d'une intercommunalité et de son périmètre en mouvement	3
1.1. La création de la CAN.....	3
1.2. L'opportunité d'une démarche SCoT.....	3
1.3. Qu'est-ce qu'un Schéma de Cohérence Territoriale ?	4
2. Retour sur la démarche d'élaboration SCoT de la CAN	5
3. La mobilisation des acteurs pour sa mise en œuvre : le rôle de la CAN	6
3.1. Le suivi, la promotion et l'accompagnement des acteurs ..	7
3.2. Un accompagnement renforcé auprès des communes	7
4. Une hiérarchie des normes à respecter	8
5. Une mise en compatibilité pour quels documents ?.....	10
5.1 Au niveau intercommunal.....	10
5.2 Au niveau communal.....	16

Partie II - Les objectifs généraux du SCoT de la CAN.. 17

1. Une armature urbaine confortée	18
2. Le SCoT : un projet d'aménagement du territoire	20
3. Le SCoT : un projet collectif, des objectifs communs, des déclinaisons adaptées	21
3.1. Les défis territoriaux à relever	21
3.2. Quelques clés de lecture du SCOT	22

Partie III – Le SCoT par secteur 28

1. Le SCoT dans le secteur Marais	30
2. Le SCoT dans le secteur Métropolitain	58
3. Le SCoT dans le secteur Nord	93
4. Le SCoT dans le secteur Sud	119

ABECEDAIRE 144

CARTOTHEQUE..... 147



Partie I
Généralités

Partie I – Généralités

1. L'histoire d'une intercommunalité et de son périmètre en mouvement

1.1. La création de la CAN

La Communauté d'Agglomération de Niort a été créée dans le cadre de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale dite « loi Chevènement ». Elle comporte au 1^{er} janvier 2000, 16 communes. Un an après, 14 communes les rejoignent. S'en suit le retrait de la commune de St Symphorien le 31 décembre 2003. Au 1^{er} janvier 2004, la CAN comptait désormais 29 communes.

La réforme des intercommunalités engagée en 2012, conduira au 1^{er} janvier 2014, à un élargissement du périmètre de la CAN, issu d'une fusion avec la Communauté de Communes de Plaine de Courance et d'une extension à la commune de Germond Rouvre. La réforme de la carte intercommunale nécessitera de fait une révision du périmètre du SCoT (ainsi que son mode d'animation, en fonction des évolutions législatives en cours).



L'élaboration de cette demande a débuté en septembre 2001 à la décision de se doter d'un SCoT sur le même périmètre que celui de l'intercommunalité. Aussi, en octobre 2001, une consultation a été engagée auprès de l'ensemble des communes concernées, situées à moins de 15 kilomètres de la périphérie de l'agglomération niortaise comme l'imposent les textes réglementaires. En décembre 2001, le Conseil Général des Deux Sèvres donne un avis favorable au périmètre proposé.

L'arrêté préfectoral portant fixation du périmètre du SCoT intervient le 5 février 2002. Le 9 décembre 2002 sont définis les objectifs poursuivis ainsi que les modalités de la concertation. Le 10 février 2003, une consultation est lancée en vue de retenir un bureau d'études, chargé d'accompagner la démarche.

1.2. L'opportunité d'une démarche SCoT

Dès la création de la Communauté d'Agglomération, en l'absence d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), la mise en place d'une réflexion d'ensemble pour le territoire en matière d'administration à travers l'outil SCoT est apparue comme une opportunité, destiné à fédérer les communes autour d'un projet de territoire partagé.

1.3. Qu'est-ce qu'un Schéma de Cohérence Territoriale ?

Le SCoT c'est d'abord une démarche pour un projet collectif partagé par tous les membres de la Communauté d'Agglomération de Niort. Il est donc indispensable que les élus partagent une lecture commune, sans ambiguïté sur le sens des objectifs poursuivis et des prescriptions ou recommandations retenus.

Introduit par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 pour remplacer le schéma directeur (1983), le SCoT est un outil de prospective et de mise en œuvre d'une planification urbaine à l'échelle de « bassins de vie ». Il sert de cadre de déclinaison des différentes politiques publiques sectorielles : habitat, transport, développement économique...

Dix ans plus tard, la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010, dite « loi Grenelle II », renforce, et généralise cet instrument sur tout le territoire français en lui donnant de nouvelles clés, à savoir notamment, la possibilité d'être plus prescriptif. Le SCoT, dans sa finalité, demeure un document d'orientation opposable aux collectivités publiques.

Le SCoT s'appuie sur un diagnostic et des prévisions sur les évolutions des fonctions et des besoins du territoire. Il doit viser un équilibre dans les objectifs de planification entre le développement urbain et la préservation des espaces.

Il devient un véritable projet de développement pour le territoire. Son élaboration doit se faire dans le respect des principes de développement durable en référence à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme.

Rapport de présentation

Il contient les références communes sur le territoire. Il dégage les problématiques qui seront traitées dans le PADD. Il se compose :

- ✓ Un diagnostic stratégique territorial construit dans une logique prospective. Il permet de connaître les attendus démographiques, sociaux et économiques qui vont impacter le territoire à l'avenir.
- ✓ L'état initial de l'environnement
- ✓ La justification des choix du PADD et du DOO
- ✓ L'évaluation environnementale
- ✓ Le résumé non technique

PADD - Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Comme pour le PLU, le PADD est le cœur du SCOT. Il donne les grandes orientations politiques et souligne les enjeux qui marquent le territoire et les orientations que les acteurs veulent prendre pour y faire face.

DOO – Document d'Orientations et d'Objectifs

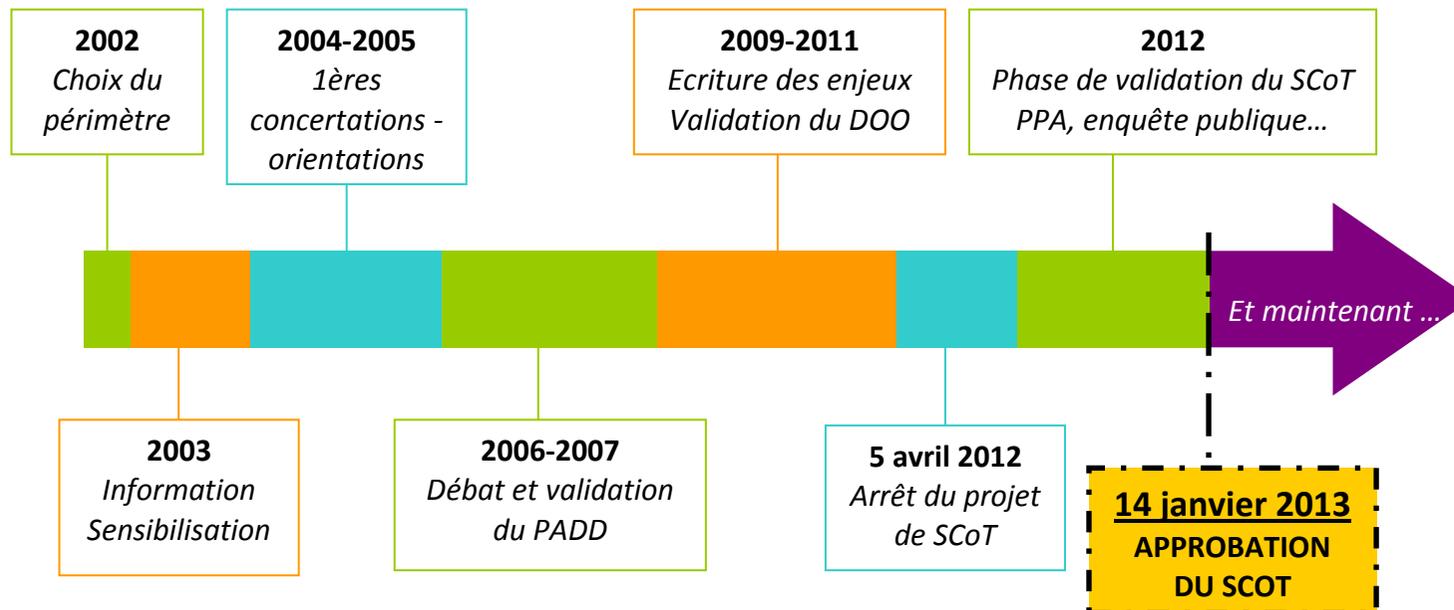
Le document d'orientation et d'objectifs rassemble les prescriptions pour la mise en œuvre du projet. Il a un statut juridique s'imposant aux documents d'urbanisme qui se doivent d'être compatibles avec ces textes réglementaires.

2. Retour sur la démarche d'élaboration SCoT de la CAN

Le SCoT de la CAN a fait l'objet d'une élaboration assez longue dans sa rédaction, ponctuée par une large concertation, animée par des commissions, des séminaires, des forums participatifs, et des étapes de validation délibérées en Conseil de Communauté. Le SCoT de la CAN, adopté le 14 janvier en Conseil de Communauté, est opposable depuis le 28 mars 2013.

Si la démarche de la CAN fut étendue dans le temps, elle a permis au projet de mûrir et de faire émerger, *une véritable « culture intercommunale »*.

Chronologie du SCoT de la CAN



3. La mobilisation des acteurs pour sa mise en œuvre : le rôle de la CAN

La Communauté d'Agglomération de Niort s'est dotée d'un SCoT propre à son périmètre d'EPCI. Elle est donc désignée comme la structure porteuse du projet. De l'arrêt du périmètre de SCoT à son approbation, la CAN a sollicité l'ingénierie nécessaire pour mener à bien la conduite de la démarche de planification.

Document transversal qui définit les orientations politiques d'un territoire pour une période définie (10 ans pour la CAN), il convient désormais de « faire vivre » ce SCoT. Le rôle de la CAN est d'autant plus important, que la dynamique de ce travail collectif – et de la culture intercommunale de la CAN - engagées depuis 2001, doivent perdurer voire s'amplifier. La concertation et la participation est au cœur du projet. L'enjeu est aujourd'hui de maintenir une active participation des communes et la contribution des partenaires pour en faire le vecteur essentiel pour le développement.

Chaque collectivité a le devoir de proposer des réponses publiques concernant les différentes thématiques liées à ses compétences.

La mise en œuvre du SCoT repose sur l'élaboration de textes d'orientations déclinant des politiques sectorielles et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes avec le SCoT.

Ainsi, la CAN souhaite aider à cette prise en compte du SCoT dans les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux, mais aussi dans les projets d'aménagement sous des plans sectoriels (PDU, PLH...) et plus largement, dans le cadre des politiques publiques communautaires.



3.1. Le suivi, la promotion et l'accompagnement des acteurs

Dans le cadre du suivi du SCoT, trois missions seront effectuées par les services de la CAN :

- suivre les indications d'évolution du territoire notamment par l'intermédiaire des observatoires de la CAN en capacité de mesurer les effets du SCoT
- faire en sorte que les documents d'urbanisme soient compatibles avec les orientations définies dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT
- promouvoir le contenu du SCoT dans le cadre des politiques publiques contribuant à ses objectifs

Tous ces observatoires sont à mettre en synergie et alimenteront à terme, l'observatoire pour le suivi du SCoT.



Ces actions à mettre en place sont la résultante de la volonté politique de mise en œuvre des objectifs du SCoT.

3.2. Un accompagnement renforcé auprès des communes

Afin de prendre en compte au mieux les orientations du SCoT, des actions d'animation et de pédagogie auprès des élus et municipalités seront mises en place. Cet Outil SCoT permet déjà une appropriation du projet de SCoT dans son ensemble.

Il s'agira de :

- **mettre en exergue les objectifs généraux du SCoT**
- **repérer les enjeux identifiés dans le SCoT** à l'échelle des différents bassins de développement
- permettre la **mise en compatibilité** des documents d'urbanisme des communes
- proposer un **outil pédagogique** détaillant la façon dont les communes pourraient concrètement traduire dans leur PLU respectifs les orientations du SCoT par le biais de fiches pratiques

• Une instance d'échanges et de mise en commun : Commission Aménagement du Territoire

L'approbation du SCoT et le développement des missions (ADS...) de la CAN dans le domaine de l'Aménagement du Territoire ont présidé à la volonté de créer une commission de travail dédiée à cette thématique. L'enjeu est de garantir la cohérence entre le Projet de Territoire, les Schémas directeurs dont le SCoT est la référence et les Programmes d'actions sectorielles.

Ainsi, cette nouvelle commission couvrirait le champ des délégations « SCoT, Prospective, Contractualisation, Urbanisme, Stratégie foncière, Développement rural, Agriculture durable, Environnement et Paysage ».

Cette commission se veut un espace de débats, d'échanges et de mise en œuvre des programmes relevant des délégations citées ci-dessus.

- Une commission élargie pourrait également être proposée une fois par an sur une thématique ou un dossier spécifique
- Le suivi du SCoT serait abordé dans cette instance avant diffusion quelconque au public.

• « Pour aller plus loin » : l'impulsion d'une démarche prospective

Tout au long de l'année 2013, a été conduit un exercice de prospective exploratoire à l'échelle de l'Aire Urbaine de Niort à l'horizon 2030. Il s'agit d'une démarche permettant de parcourir les évolutions territoriales en cours, de repérer les facteurs de changement et de définir des options stratégiques pour l'avenir ; en clair, identifier, à cet horizon, les futurs champs possibles de développement de l'Aire Urbaine de Niort : un horizon proche (une génération) et en même temps assez lointain (afin de laisser du temps à l'action publique de produire ses effets).

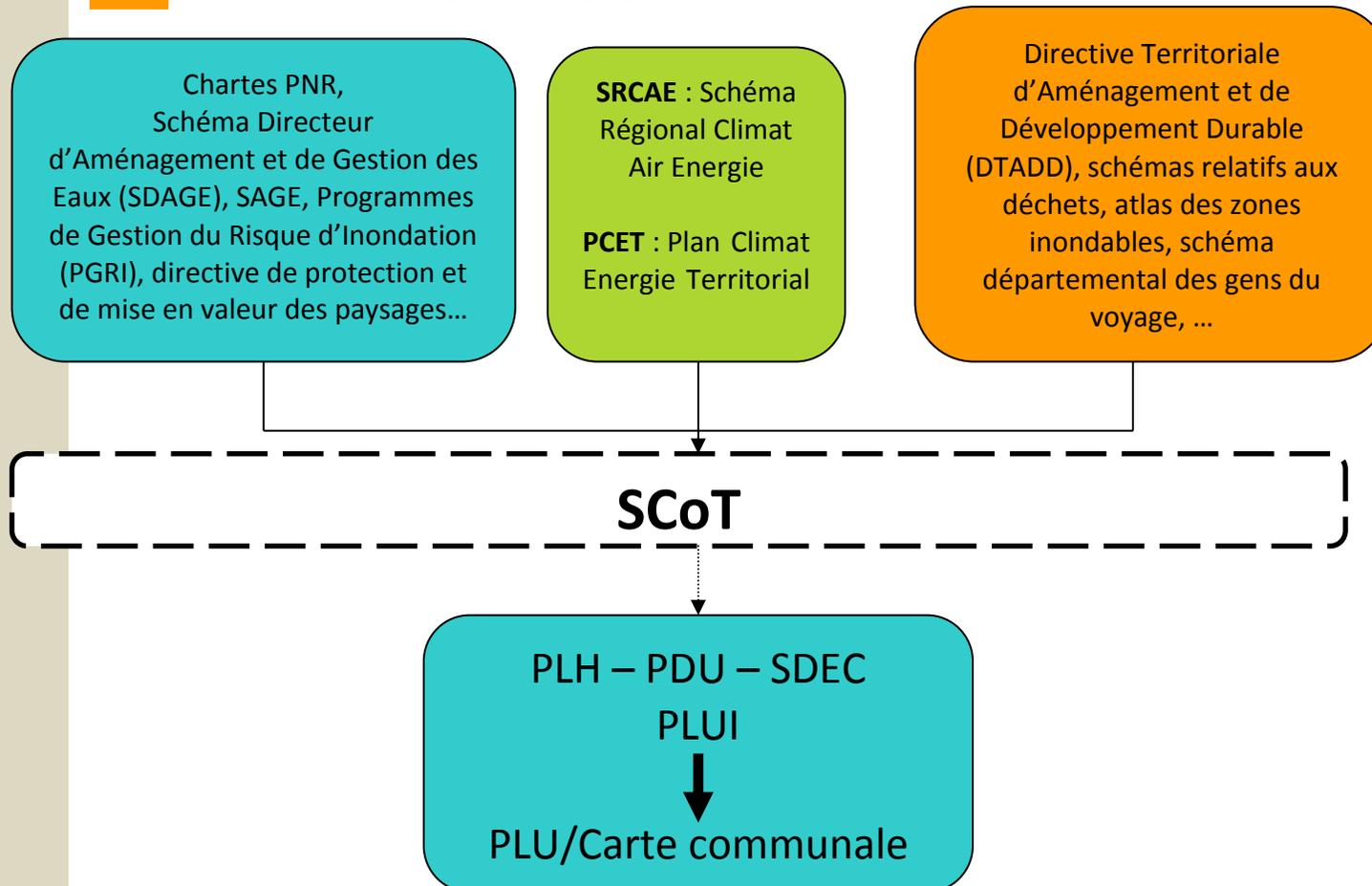
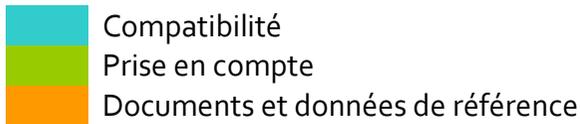
Cet exercice exploratoire vise quatre objectifs:

1. se situer résolument dans l'anticipation à un horizon plus lointain que les échéances électorales,
2. doter la mandature communautaire 2014-2019 au travers des scénarii contrastés d'une « grille de lecture » utile en vue de l'approfondissement, voire de l'extension des domaines d'action des politiques publiques,
3. fournir les éléments de connaissance nécessaires à la constitution de nouvelles coopérations territoriales, en perspective de la clause de revoyure de 2015, en matière d'intercommunalité,
4. cerner les axes d'un véritable projet territorial que la CAN, les Communautés de Communes et les communes, appartenant à l'Aire Urbaine de Niort, pourraient partager et porter sur le court, moyen et long terme.

Ces futurs possibles pourront constituer les enjeux du territoire de la CAN de demain, essentiels pour transcrire les politiques d'aménagement et de développement du territoire décrites dans le SCoT en termes d'action publique pour les années à venir.

4. Une hiérarchie des normes à respecter

Selon la hiérarchie des normes, le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacement Urbain (PDU), le Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) et les documents communaux (PLU-POS et Carte communale), doivent être mis en compatibilité avec le SCoT.



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

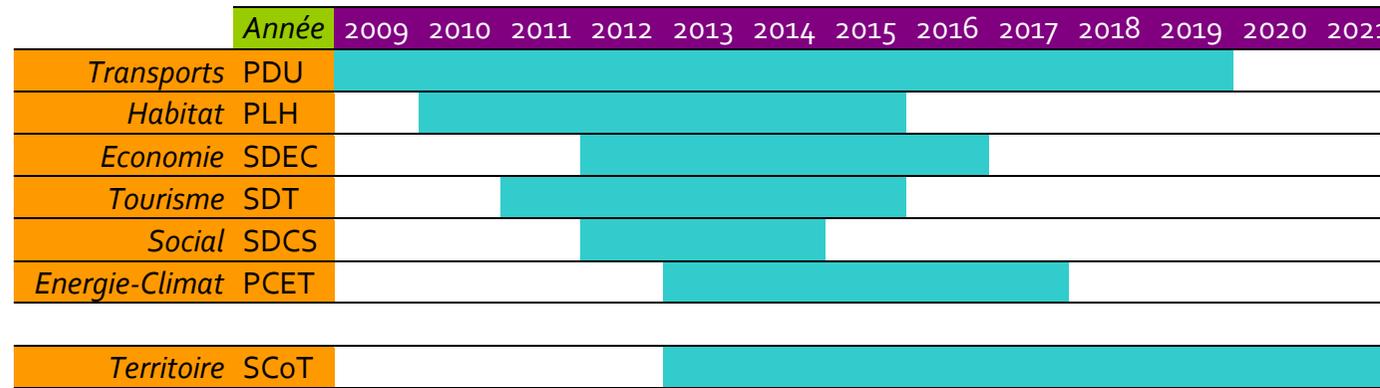
« Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations 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. »

5. Une mise en compatibilité pour quels documents ?

5.1 Au niveau intercommunal

Les documents sectoriels de la CAN actuellement en vigueur et leur durée



- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) adopté le 18 octobre 2010,
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté le 12 avril 2010,
- Le Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) adopté le 26 septembre 2011
- Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) adopté le 24 juin 2013
- Le Schéma de Développement Touristique adopté le 24 septembre 2012
- Le Schéma Durable Cohésion Sociale (SDCS) adopté le 24 septembre 2012

Ces politiques sectorielles constituent la déclinaison opérationnelle du SCoT et se doivent bien entendu d'être compatibles avec le SCoT de la CAN.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le P.D.U., document de référence de moyen terme, tient son origine de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, qui a arrêté les cadres d'application du « Plan de Déplacements Urbains », à travers l'implication des différentes Autorités Organisatrices intervenant dans l'organisation des transports urbains et interurbains.

Selon l'article 28 de la LOTI : « *le P.D.U. définit les principes généraux de l'organisation des transports collectifs, de la circulation et du stationnement sur le territoire défini par le P.T.U. (Périmètre de Transport Urbain)* ».

Les orientations du P.D.U. sont les suivantes :

- développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants,
- amélioration de la sécurité de tous les déplacements notamment en définissant un partage équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers
- diminution du trafic automobile
- aménagement et exploitation du réseau principal des voiries d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation,
- l'organisation du stationnement par la classification des voies selon les catégories d'usagers et les conditions de sa tarification et selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs,
- le transport et la livraison des marchandises afin de réduire les impacts sur la circulation tout en maintenant les activités.

D'autres lois, telles que la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)** enrichissent les objectifs du PDU.

A partir de ces lois-cadres, la CAN a déterminé les trois orientations clés de son propre Plan de Déplacements Urbains :

- **Pour une meilleure répartition entre les différents modes de déplacement**

L'agglomération niortaise connaît depuis plusieurs années une évolution préoccupante des modes de déplacements, avec un développement se concentrant presque exclusivement sur l'automobile au détriment des autres modes.

A terme, ce phénomène provoquera, si rien n'est fait, la congestion du réseau de voirie de l'agglomération alors que la création de nouvelles routes est une réponse qui atteint aujourd'hui ses limites.



Le P.D.U. concerne tous les modes de déplacement (circulation automobile, stationnement, transports collectifs, deux roues, marche à pied...) et vise donc essentiellement à :

- réduire le développement de l'automobile et ses impacts négatifs (bruit, pollution, sécurité...) et à permettre de maintenir de bonnes conditions de circulation,
- développer les modes alternatifs à la voiture (transports collectifs, modes doux), moins consommateurs d'espaces de voirie,
- optimiser les possibilités de combinaison entre les modes (déplacements multimodaux, parking relais, etc.).

L'objectif premier du P.D.U. est donc d'offrir de meilleures conditions de déplacement sur tout le territoire, que ce soit dans le centre de l'agglomération ou dans les communes périphériques sans oublier le lien avec les territoires voisins.

▪ ***Pour une préservation accrue de l'environnement***

Depuis la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'énergie (1996), le P.D.U. est devenu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants et ses objectifs de réduction des pollutions liées à l'automobile ont été valorisés.

La réduction de la circulation automobile revêt donc une double nécessité :

- éviter la saturation du réseau de voirie et maintenir différentes formes de déplacements optimaux
- participer de manière active à l'effort qui doit être entrepris au niveau national et mondial pour diminuer de manière significative la pollution atmosphérique, dans une optique de développement durable,

Au cours de ces 20 dernières années, la pollution industrielle a pu être diminuée de façon importante, **la pollution urbaine générée essentiellement par l'automobile n'a cessé de croître**. La prise de conscience collective qui commence à naître à ce sujet rend donc cet enjeu du P.D.U. particulièrement crucial.

▪ ***Pour un développement équilibré de l'agglomération***

Les déplacements étant un facteur de développement et d'équilibre en matière d'urbanisme, le P.D.U. doit être considéré comme un volet intégré au **Projet d'Agglomération** et au **SCoT**.

Une plus grande cohérence territoriale doit donc être recherchée entre le développement urbain et le développement de l'offre de déplacement, en veillant plus particulièrement :

- aux migrations alternantes entre les lieux de domicile et les lieux de travail,
- aux phénomènes de ségrégation urbaine, en apportant une attention particulière à la desserte des quartiers défavorisés,
- aux risques d'étalement urbain, le long des axes de communication.

En effet, il est observé dans la plupart des agglomérations un allongement conséquent de la longueur des déplacements qui, au même titre que l'augmentation du nombre de déplacements, participe à la congestion du réseau de voirie.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Les Programmes locaux de l'habitat, créés en 1983, sont aujourd'hui considérés, du fait des évolutions législatives, (le dernier texte étant la loi de Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion (MOLLE) du 25 mars 2009), comme des outils majeurs de la gestion des territoires. La Communauté d'Agglomération de Niort s'est engagée dans la réalisation d'un Programme Local de l'Habitat, dans la continuité de celui réalisé en 2002. ***Ce PLH, approuvé le 18 octobre 2010, inscrit pour la période 2010-2015 les objectifs de production de logements pour le territoire de la CAN.***

Conformément aux différents textes en vigueur, l'élaboration du PLH communautaire a compris trois parties :

- Le **diagnostic**, première phase de la démarche, identifier le fonctionnement du territoire et les évolutions récentes. L'objectif est de faire émerger des actions qui répondent aux besoins des habitants actuels et futurs, objet du futur programme d'actions.

Ce diagnostic est basé sur l'analyse de données statistiques actualisées provenant de diverses sources : d'éléments fournis par l'Etat, informations recueillies lors des entretiens réalisés auprès des élus de chaque commune et des professionnels et à l'occasion de la journée habitat du 12 mai 2009 à Villiers-en-Plaine.

- La définition des **orientations stratégiques et le scénario d'évolution**, constitue une étape prospective et de clarification des choix. Le scénario retenu a servi de cadrage quantitatif et qualitatif des besoins en logement et a visé à améliorer les grands équilibres offre / demande. Celui-ci est articulé avec les objectifs identifiés par secteur dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale, et reposant sur un modèle d'aménagement équilibré et durable du territoire.

- Le **programme d'actions**, nécessaire à la mise en œuvre du scénario retenu, comprend un volet quantitatif découlant directement de la simulation des besoins réalisée à partir des hypothèses de développement ; un volet qualitatif qui prend en compte la diversification des parcours résidentiels des ménages, la répartition spatiale des logements dans une perspective de mixité, les besoins spécifiques de certaines catégories de ménages et les actions d'accompagnement en matière d'action foncière et d'aménagement urbain.

Les objectifs du PLH, objet d'une évaluation en 2013, seront réajustés pour la période 2014-2015. Le nouveau PLH sera ensuite construit courant 2015.



Le Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC)

Consciente de l'importance de disposer d'un document d'orientation, la Communauté d'Agglomération de Niort a décidé, le 26 septembre 2011, de formaliser son schéma de développement économique et commercial (SDEC) pour la période 2012-2016.

Son élaboration constitue un enjeu à deux titres :

- En soi, dans la mesure où l'action économique se doit d'être fondée sur une stratégie claire et structurée par degré de priorités.
- En rapport avec d'autres politiques de développement du territoire, élaborer en cohérence avec les priorités du SDEC.

En cela, le schéma de développement économique et commercial est la déclinaison opérationnelle 2012-2016, du volet économique du SCoT. Sa philosophie et sa logique sont celles du développement durable.

En effet, le SDEC répond à un certain nombre d'enjeux en ce domaine :

- Améliorer la performance économique.
 - En équilibrant l'offre et la demande d'immobilier des entreprises,
 - En structurant l'offre foncière économique
- Renforcer l'attractivité du territoire :
 - En confortant la relation école-entreprises,
 - En développant l'innovation et la communication,
 - En animant le tissu économique.
- Diversifier le tissu économique :
 - En proposant une offre commerciale cohérente,
 - En animant les filières.

Des programmes d'actions sont mis en œuvre pour y répondre.

Enfin, le développement économique étant par nature la résultante de l'action de nombreux protagonistes, il sera nécessaire de veiller à ce que le schéma de développement économique et commercial soit enrichi, au fil du temps par les « forces vives du territoire », concernées par le développement du territoire niortais.



• Le Plan Climat Energie Territorial (PCET)

Les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants sont tenues par la loi Grenelle II d'élaborer, de mettre en œuvre un Plan Climat Energie Territorial (PCET), compatible avec les objectifs et les orientations du Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE).

Le PCET constitue le cadre stratégique et d'engagement d'un territoire, aussi bien pour la collectivité qui le porte, que pour l'ensemble des acteurs qui interviennent sur ce territoire.

Les principes et finalités du développement durable, dans lesquels les politiques énergétiques et climatiques s'inscrivent, nécessitent de repenser les manières d'élaborer et de conduire les projets et les politiques publiques. C'est pourquoi la mobilisation interne et la concentration, dans un premier temps, des efforts sur les compétences ont constitué pour les élus communautaires un préalable indispensable à la préparation d'une action territorialisée.

L'engagement de la CAN dans la démarche de labellisation Cit'ergie et l'élaboration du PCET, ainsi que la construction de l'agenda 21 interne a fait l'objet d'une très forte mobilisation des services et des agents communautaires.

Après un travail approfondi mené de 2010 à 2013 à l'échelle du périmètre interne de la collectivité, l'ouverture du PCET à l'ensemble des parties prenantes du territoire (partenaires institutionnels, acteurs économiques, associations, établissement de formation, établissements de santé, citoyens...) constitue la 2^{ème} étape de la démarche.

Pour ce faire, la CAN a fait le choix de se doter de toute la « matière », à travers le recueil de données, la réalisation de diagnostics ou encore l'identification des principaux enjeux de territoire, pour pouvoir apporter de l'information, consulter et co-construire avec les acteurs dans le but de faire émerger des projets communs autour des enjeux d'atténuation et d'adaptation du territoire au changement climatique.

Un plan d'actions en 5 axes a été déterminé :

- Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire communautaire
- Mettre en place une politique énergétique sur le patrimoine communautaire
- Agir sur les compétences communautaires les plus émissives et/ou les plus consommatrices d'énergie
- Intégrer les préoccupations énergétiques et climatiques dans l'organisation et le fonctionnement de la CAN
- Mobiliser les communes et les partenaires de la CAN autour des enjeux Energie-Climat

Cette coordination de projets à l'échelle du territoire permettra ainsi de décupler l'action et l'engagement de la CAN, en mobilisant les acteurs et les forces vives autour des objectifs « 3x20 ».

5.2 Au niveau communal

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, **le suivi des documents d'urbanisme des communes est primordial** puisqu'ils doivent être compatibles avec le SCoT dans un délai imparti, différent selon les documents d'urbanisme.

Articles L111-1-1 et L 124-2 du Code de l'Urbanisme

Les délais pour lever les incompatibilités :

- PLU : délai de 3 ans
- POS + CC : sans délai au terme de la loi, c'est-à-dire le plus rapidement possible
- RNU : le SCOT n'est pas directement opposable à ces communes

La CAN propose d'accompagner les modifications/révisions de documents communaux.

PLU : Plan Local d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols

CC : Carte Communale

RNU : Règlement National d'Urbanisme

Aiffres	PLU	
Amuré	POS	
Arçais	PLU	
Bessines	PLU	- En révision
Le Bourdet	POS	
Chauray	PLU	
Coulon	PLU	
Echiré	PLU	- Elaboration
Epannes	PLU	
Frontenay-Rohan-Rohan	PLU	
Magné	PLU	
Mauzé-sur-le-Mignon	PLU	
Niort	PLU	- En révision
Priaire	RNU	
Prin-Deyrançon	POS	
La Rochénard	CC	
Saint-Gelais	PLU	
Saint-Georges-de-Rex	POS	
Saint-Hilaire-la-Palud	PLU	- En révision
Saint-Maxire	PLU	
Saint-Rémy	PLU	
Sansais	PLU	
Sciecq	PLU	
Thorigny-sur-le-Mignon	RNU	
Usseau	CC	
Vallans	CC	
Le Vanneau-Irleau	POS	
Villiers-en-Plaine	PLU	
Vouillé	PLU	

A rural landscape featuring a field of hay bales under a bright sky. A tree is visible on the left, and a well with a wooden frame is in the foreground on the right. The background shows a line of trees.

Partie II
Objectifs du SCoT

Partie II - Les objectifs généraux du SCoT de la CAN

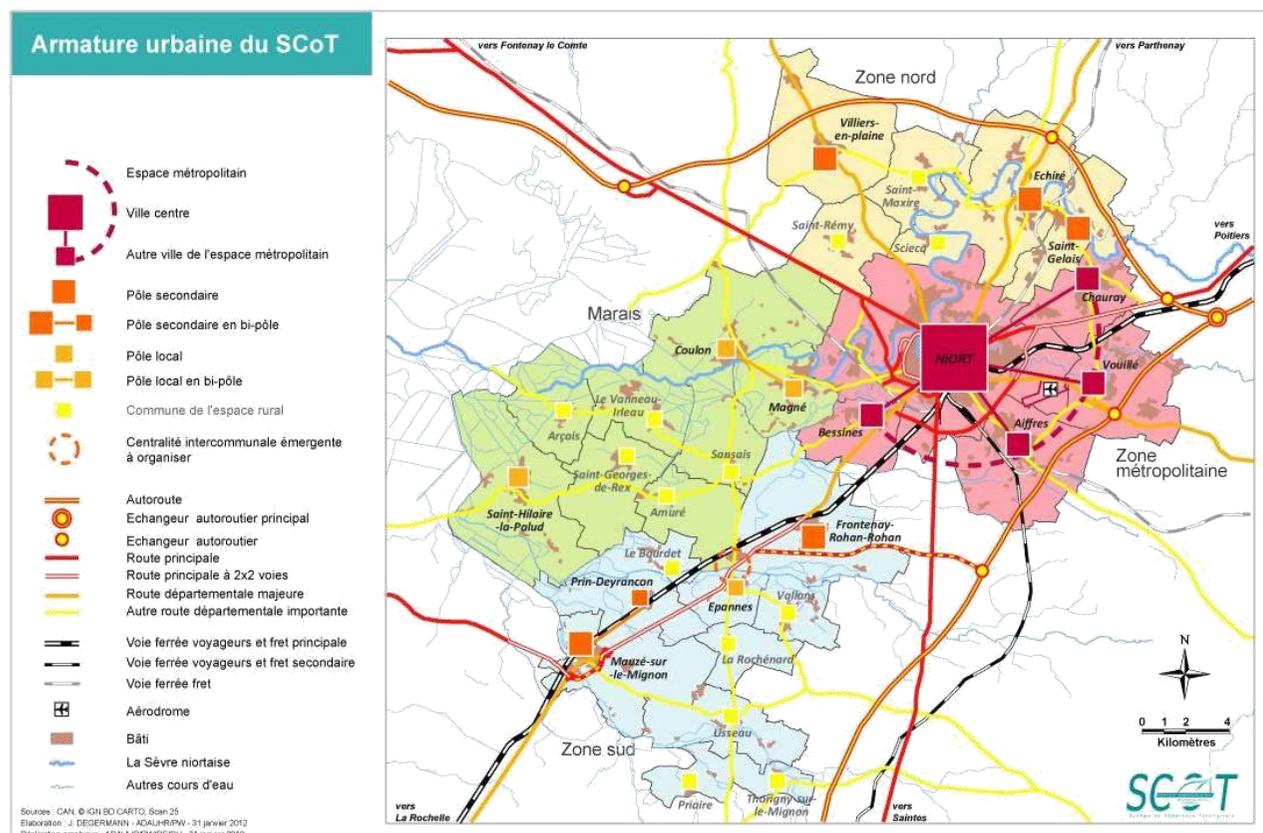
1. Une armature urbaine confortée

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

Une Zone Marais, une Zone Métropolitaine, une Zone Nord, une Zone Sud

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.



Les communes trouvent leur place dans l'armature urbaine de la CAN :

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	Zone Nord
Echiré / Saint-Gelais	Bi-pôle secondaire	
Villiers-en-Plaine	Pôle secondaire	
Saint-Hilaire-la-Palud	Pôle local	Zone Marais
Coulon / Magné	Bi-pôle local	
Saint-Rémy / Saint-Maxire / Sciecq / Amuré / Arçais / Sansais / Le Vanneau-Irleau/Saint-Georges-de-Rex/Le Bourdet / La Rochénard / Priaire / Usseau /Thorigny-sur-le-Mignon / Vallans	Communes de l'espace rural	Les 3 zones non métropolitaines

2. Le SCoT : un projet d'aménagement du territoire

Les orientations générales du SCoT sont définies dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Ce document fixe les objectifs des politiques publiques en matière d'urbanisme, de logement, de transports et déplacements, d'équipements structurants, de développement économique touristique et culturel, de protection et de mise en valeur des espaces naturels agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

La CAN a donc identifié des axes thématiques pour prioriser les actions :

- **Un axe Economique et Emploi :**
 - Conforter les fonctions métropolitaines de la CAN,
 - Développer les autres piliers de la base économique de la CAN,
 - Faciliter le développement de l'économie résidentielle en accompagnement du développement démographique futur,
 - Développer le tourisme,
 - Développer une agriculture durable et protectrice des milieux naturels,
 - Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités.

- **Un axe Organisation du Territoire :**
 - Veiller au développement équilibré du territoire de la CAN, de ses territoires urbains, ruraux et de son patrimoine naturel,
 - Répondre aux besoins en logement de la population, en les répartissant harmonieusement,
 - Organiser les transports, le déplacement de personnes et le stationnement.



- **Un axe Valorisation du Territoire :**
 - Préserver l'identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie.

De ces orientations découlent des objectifs plus précis, localisés voire chiffrés.

3. Le SCoT : un projet collectif, des objectifs communs, des déclinaisons adaptées

3.1. Les défis territoriaux à relever

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT doit permettre à la CAN de relever un certain nombre de défis :

1	2	3	4
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 ;

Les prescriptions et recommandations du DOO sont étroitement corrélées aux défis économiques, sociaux, environnementaux et de développement durable identifiés par les élus communautaires.

5	6	7	8
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.

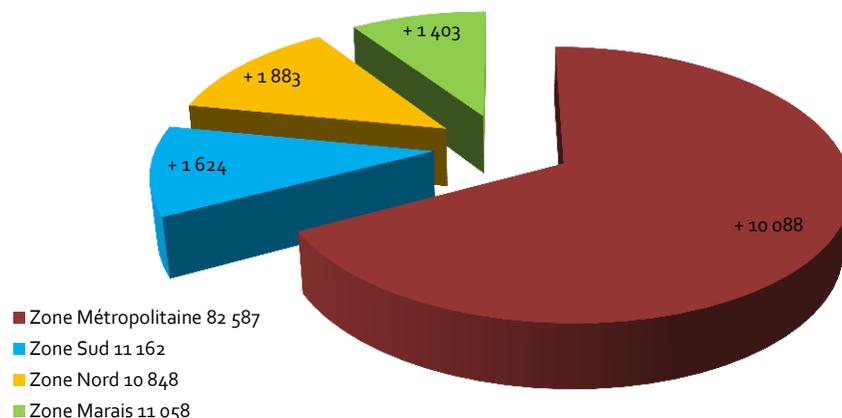
3.2. Quelques clés de lecture du SCOT

Les orientations du SCOT concernent toutes les problématiques liées directement ou indirectement au territoire. Quelques chiffres-clés ont été validés dans ce document pour concrétiser les orientations.

● La démographie de la CAN, par secteur SCoT et par commune

L'évolution démographique de la CAN dans le SCoT a été déterminée sur la période 2006-2021, en adéquation avec celle constatée entre 1999 et 2010.

Objectif 2021 = 115 655 habitants **Evolution démographique de la CAN**



L'accueil de **15 000 habitants** supplémentaires entre 2006 et 2021

Extrait de la note « Chiffres-clés Janvier 2013 »
élaborée par les services de la CAN

Les populations légales 2010

Population municipale par commune et par secteur SCoT

	Population municipale		
	1999	2010	Evolution annuelle moyenne (%)
Secteur Métropolitain			
Aiffes	4 598	5 229	1.2
Bessines	1 358	1 589	1.4
Chauray	4 831	5 985	2.0
Niort	56 663	57 325	0.1
Vouillé	2 660	3 248	1.8
Total	70 110	73 376	0.4
Secteur Nord			
Echiré	2 889	3 336	1.3
Saint-Gelais	1 456	1 743	1.6
Saint-Maxire	1 124	1 131	0.1
Saint-Rémy	820	1 027	2.1
Scieoq	473	582	1.9
Villiers-en-Plaine	1 285	1 694	2.5
Total	8 047	9 513	1.5
Secteur Sud			
Le Bourdlet	367	530	3.4
Épannes	717	775	0.7
Frontenay-Rohan-Rohan	2 653	2 982	1.1
Mauzé-sur-le-Mignon	2 385	2 800	1.5
Prizaire	126	120	-0.4
Prin-Deyrançon	459	605	2.5
Thorigny-sur-le-Mignon	59	85	3.4
Usseau	673	913	2.8
La Rochénard	429	561	2.5
Vallans	568	762	2.7
Total	8 436	10 133	1.7
Secteur Marais			
Amuré	322	460	3.3
Arçais	572	608	0.6
Coulon	2 074	2 224	0.6
Magné	2 852	2 820	-0.1
Saint-Georges-de-Rex	374	408	0.8
Saint-Hilaire-la-Palud	1 344	1 597	1.6
Sansais	659	776	1.5
Le Vanneau-Irieau	783	919	1.5
Total	8 980	9 812	0.8
Total CAN	95 573	102 834	0.7

La production de logements soumis aux principes de densité

Dans le SCoT, il a été fait le choix de répartir les objectifs habitats par secteur, priorisant toutefois le développement des pôles.

L'objectif global de logements à créer sur la base de l'évolution démographique est estimé à 13 248 résidences principales supplémentaires dont 12 610 logements neufs et environ 640 réhabilitations ou mutations sur la période 2006-2021.

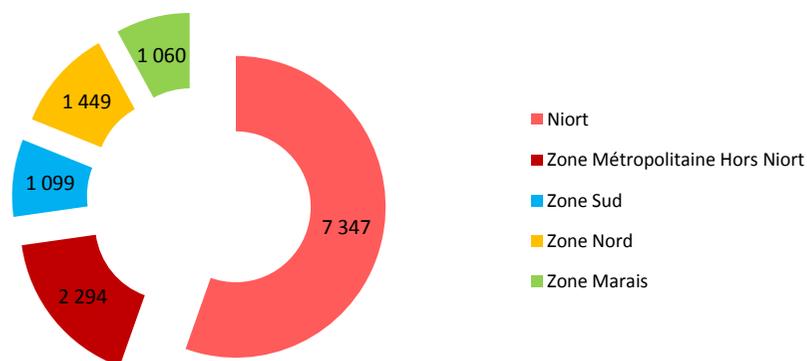
L'objectif de production de logements à créer par commune, à l'horizon 2021, est calé sur l'armature urbaine du SCoT et réparti par entités territoriales. En effet, selon leur rang et leur rôle dans l'armature urbaine, les communes devront produire plus ou moins de logements, et selon des critères spécifiques de consommation d'espace par type de constructions.

- L'évolution du parc de résidences principales de la CAN

Nombre de résidences principales par an

	2006-2016	2016-2021	Période 2006-2021
CAN	807	1 037	883
	580	768	643
	442	585	490
	138	183	153
	69	82	73
	95	100	97
	63	87	71

Logements neufs et réhabilitations/mutations sur la période 2006-2021

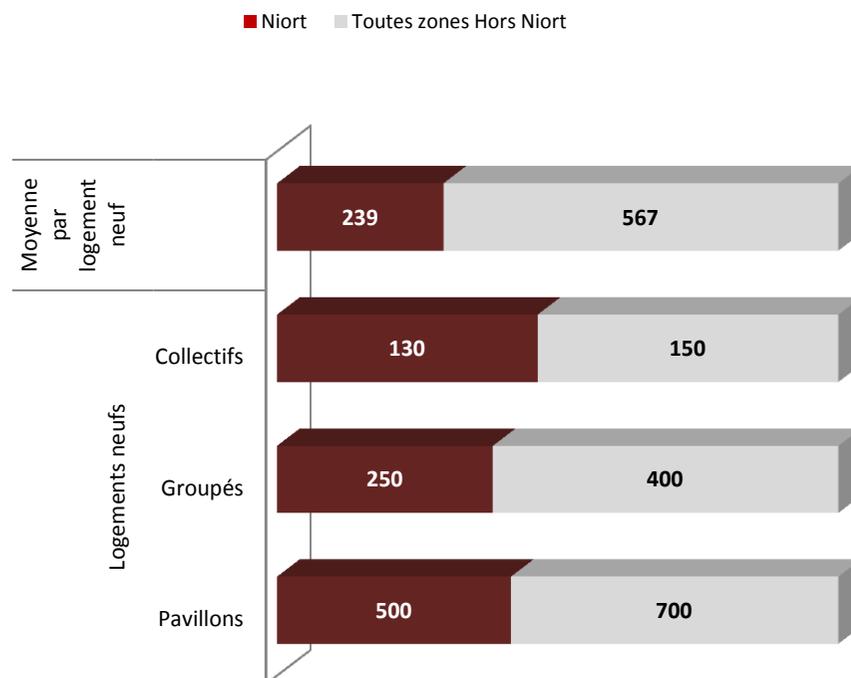


Une production de résidences principales estimée à **13 248** entre 2006 et 2021

- Objectifs de limitation de l'étalement urbain

De plus, pour limiter l'étalement urbain, une consommation unitaire d'espace moyenne en m² est prescrite par logement neuf.

Consommation unitaire d'espace moyenne en m²



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

Les valeurs indiquées sont des valeurs moyennes. Une attention devra être portée sur la recherche de densité dans chaque projet.

- Une surface par secteur à inscrire dans les documents d'urbanisme

Enfin, la surface totale à inscrire dans les documents d'urbanisme pour la construction de logements neufs entre 2006 et 2021 a été déterminée par secteur SCoT.

	Logements neufs en ha			Surface totale (ha)
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
CAN	400	168	63	631
Zone Métropolitaine	202	118	57	377
Niort	77	86	53	216
Hors Niort	125	32	4	161
Zone Sud	60	15	2	77
Zone Nord	82	21	3	105
Zone Marais	56	14	2	72

Une limitation des consommations d'espace à **485 ha** pour le logement (au lieu de 1358) entre 2006 et 2021

La création d'emplois pour l'accueil de nouveaux habitants

L'offre foncière et immobilière de la CAN doit permettre l'accueil d'environ 12 700 emplois entre le 1/1/2006 et le début 2021 répartis comme suit :

Pour atteindre ces objectifs, des zones économiques communautaires ont été identifiées sur le territoire de la CAN, zones actuelles ou à venir.

Evolution 2006-2021 des emplois à accueillir sur le périmètre

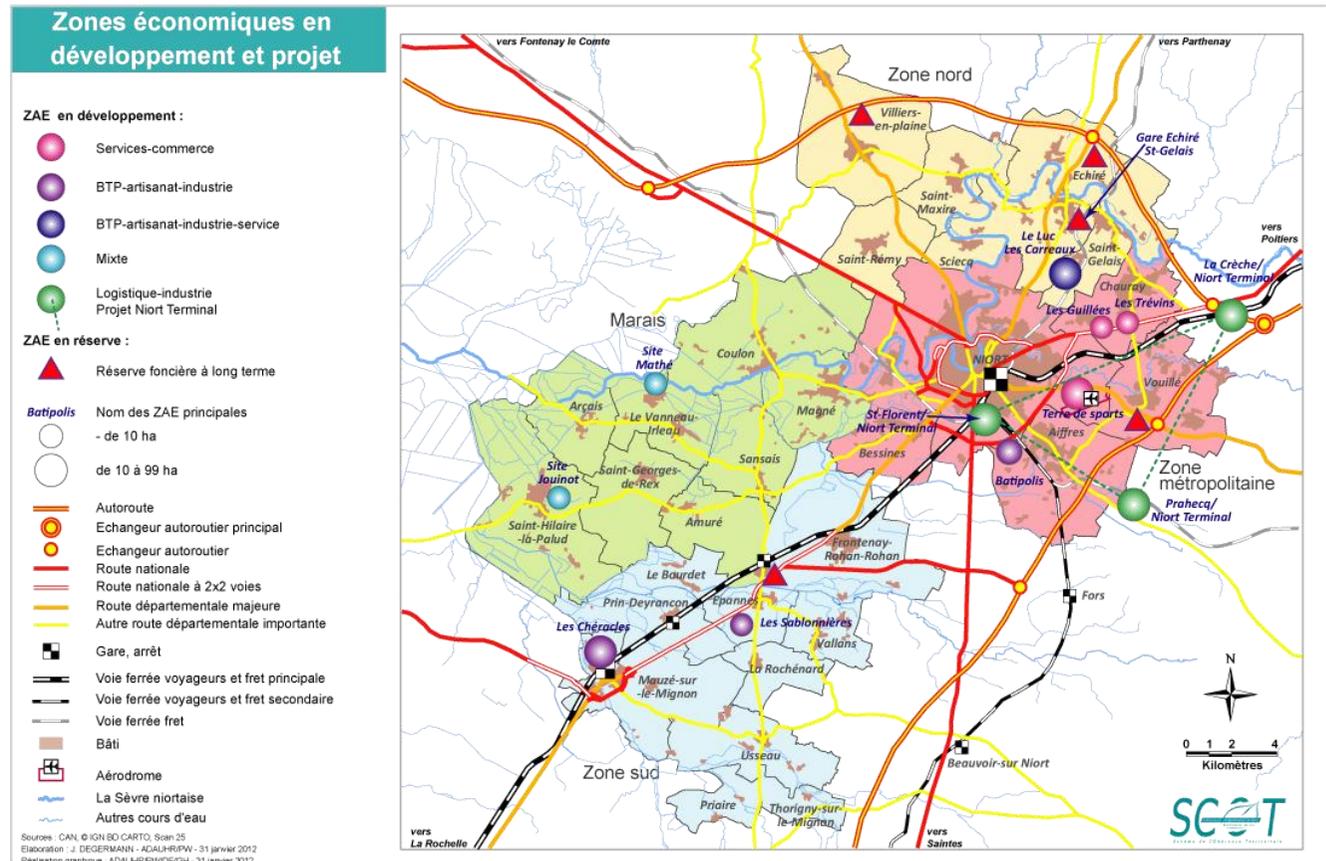
Zone Métropolitaine
9500 emplois
≈ 87 ha

Zone Sud
950 emplois
≈ 22 ha

Zone Nord
1700 emplois
≈ 39 ha

Zone Marais
600 emplois
≈ 15 ha

Une limitation des consommations d'espace à **162 ha** pour l'emploi



La préservation et la valorisation de la richesse de l'environnement

- *Eléments de biodiversité*

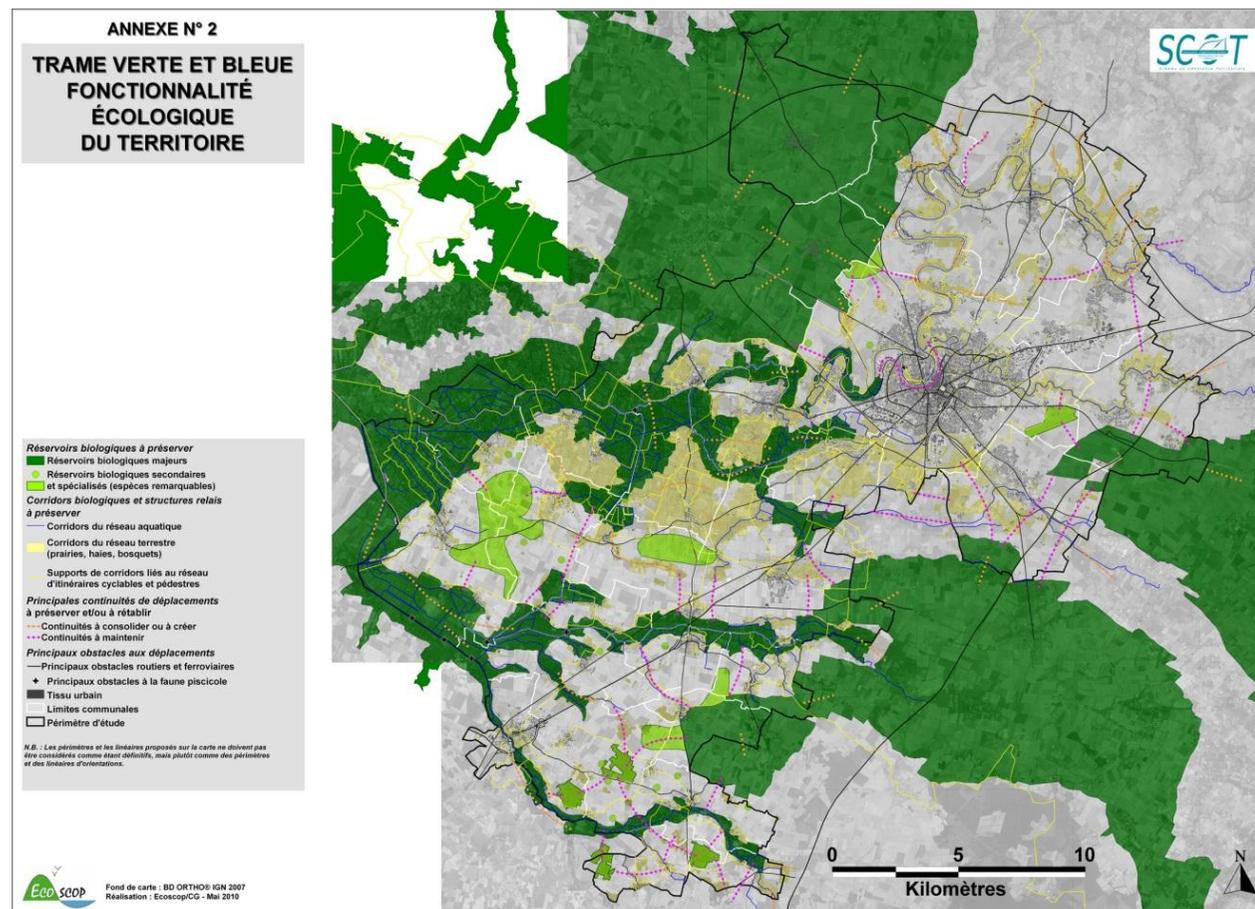
Les territoires qui composent la Communauté d'Agglomération sont riches d'une biodiversité qu'il y a lieu de protéger, voire de reconquérir pour la valorisation. La CAN, à travers son SCoT, souhaite être exemplaire en matière de préservation de la biodiversité en appliquant lors de l'élaboration de chaque projet, quel que soit le lieu et l'activité concernée, le triptyque « 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 particulier (eau, biodiversité, paysage).

- *Une trame verte et bleue intercommunale*

Une Trame Verte et Bleue a d'ailleurs été élaborée dans l'objectif d'un maintien de la qualité environnementale du territoire. Elle s'appuie sur plusieurs principes :

- La protection des réservoirs de biodiversité,
- La préservation des réservoirs biologiques spécialisés,
- La préservation des corridors et connexions écologiques,
- La lutte contre les espèces envahissantes.

Il convient donc de respecter et de permettre la prise en compte de ces réservoirs biologiques majeurs et secondaires identifiés.

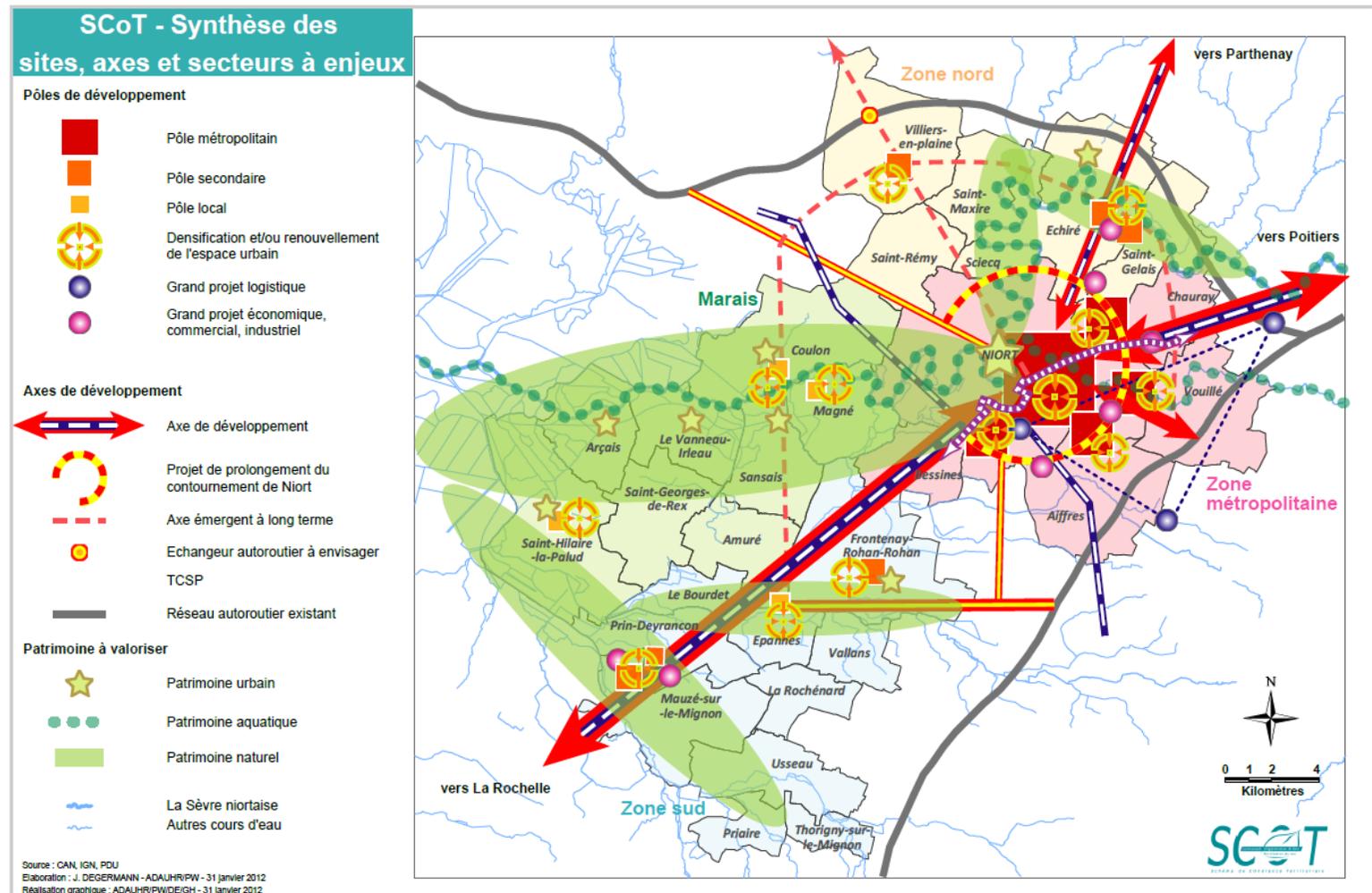


A noter que la Trame Verte et Bleue du SCoT sera retravaillée rapidement, au regard des évolutions du Grenelle II.

Des enjeux de territoire forts

Le SCoT a permis à la CAN de définir des orientations générales concernant l'organisation de l'espace et le maintien des grands équilibres entre espaces urbains à urbaniser et espaces ruraux, naturels et forestiers. De grands projets structurants forment également le développement urbain maîtrisé de demain. Les orientations les plus emblématiques sont illustrées sur cette carte :

Comme le schéma le synthétise, les secteurs à enjeux sont définis au travers des axes de développement, de l'identification du patrimoine naturel et la localisation des grands projets économiques et commerciaux.



An aerial photograph of a city, likely in France, showing a dense urban area with many buildings and a prominent church with a tall spire. The city is surrounded by green fields and a clear sky. The text 'Partie III' is written in a white, italicized font with a thin underline, and 'Secteurs SCoT' is written in a larger, bold, black, italicized font below it.

Partie III
Secteurs SCoT

Partie III – Le SCoT par secteur

Mode d'emploi

Le SCoT, approuvé en conseil de communauté du 14 janvier 2013, est désormais opposable aux 29 communes du périmètre de la CAN depuis le 28 mars 2013. Pour les communes dotées d'un PLU notamment, un délai de trois ans commence à cette date, pour mettre leur document d'urbanisme en compatibilité avec le SCoT

Cet outil, se voulant d'abord synthétique et accessible, répartit les objectifs du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) par secteur SCoT, permettant ainsi d'améliorer la lisibilité de ce document opposable. Il n'est cependant pas exhaustif et les prescriptions/recommandations qui le composent sont choisies parmi les plus significatives pour les communes.

En voici les codes de lecture :

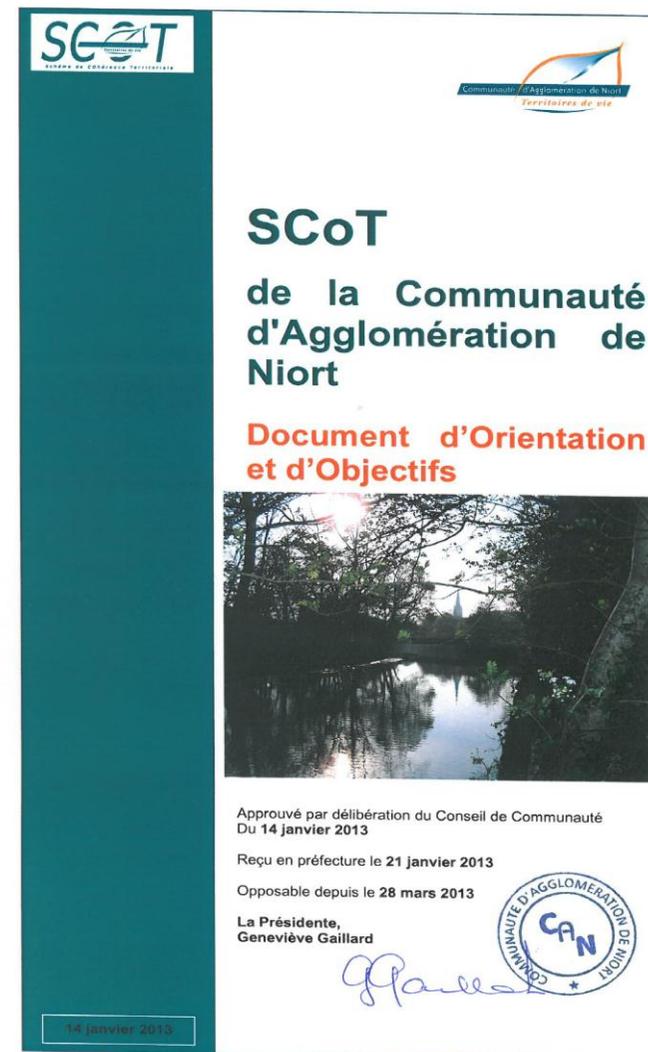


Prescriptions du DOO



Recommandations du DOO

Pour consulter le DOO opposable, cliquez sur ce lien :
<http://www.agglo-niort.fr/Le-Document-d-Orientation-et-d>



1. Le SCoT dans le secteur Marais

Fiche d'identité	
<u>Communes concernées (8)</u>	Amuré ; Arçais ; Coulon ; Magné ; Saint-Georges-de-Rex ; Saint-Hilaire-la-Palud ; Sansais ; Le Vanneau-Irleau
<u>Population</u>	2006 : 9 655 habitants Objectif 2021 : atteindre les 11 058 habitants Evolution 2006-2021 : + 1 403 habitants
<u>Pôle local</u>	Saint-Hilaire-la-Palud
<u>Pôle local en bi-pôle</u>	Coulon/Magné

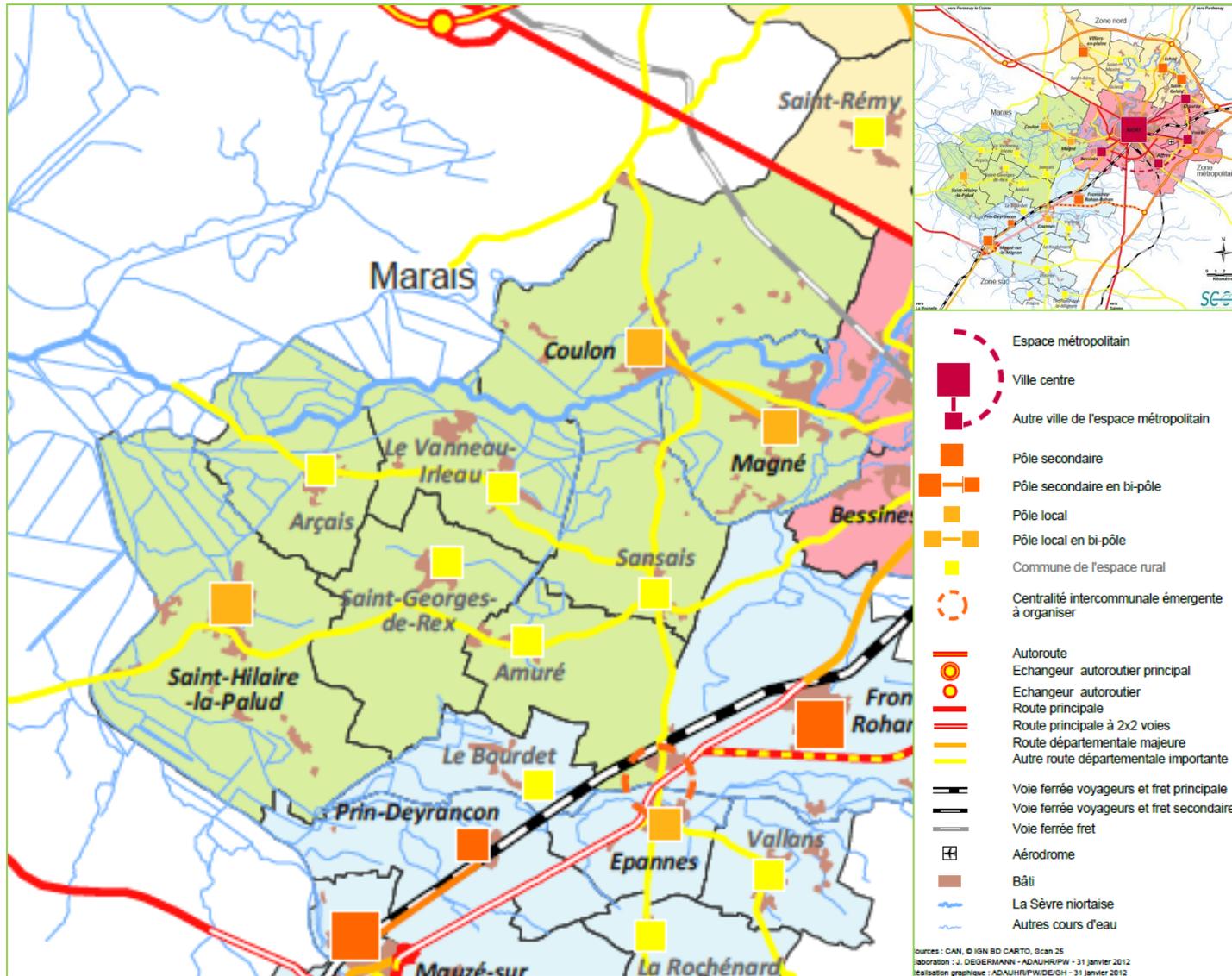
Ce territoire emblématique de la CAN couvre une partie du territoire du Parc interrégional du Marais poitevin d'une très haute valeur environnementale.

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.



Zoom sur la Zone Marais dans l'armature urbaine de la CAN



Partie 1 : Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable, adapté à la croissance économique, aux besoins des habitants et à la diversité du territoire

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

● Objectifs logements globaux et territorialisation



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.

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	13248	883	807	1037
Zone Marais	1060	71	63	87

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.

● 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.

	Répartition des log. Neufs en %	Typologie des log. Neufs		
		Pavillons	Groupés	Collectifs
CAN	1999-2005	66,5	21,5	13,0
	Répartition recommandée 2006-2021	38,4	33,0	28,6
MARAIS	1999-2005	83	17	
	Répartition recommandée 2006-2021	63	28	9

Dans chaque zone, répartition ajustable commune par commune.

● 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.



Exemples d'outils réglementaires à disposition : emplacement réservé, Orientation d'Aménagement et de Programmation, servitude...

● 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, conformes à la réglementation en vigueur. 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).



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.

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.

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



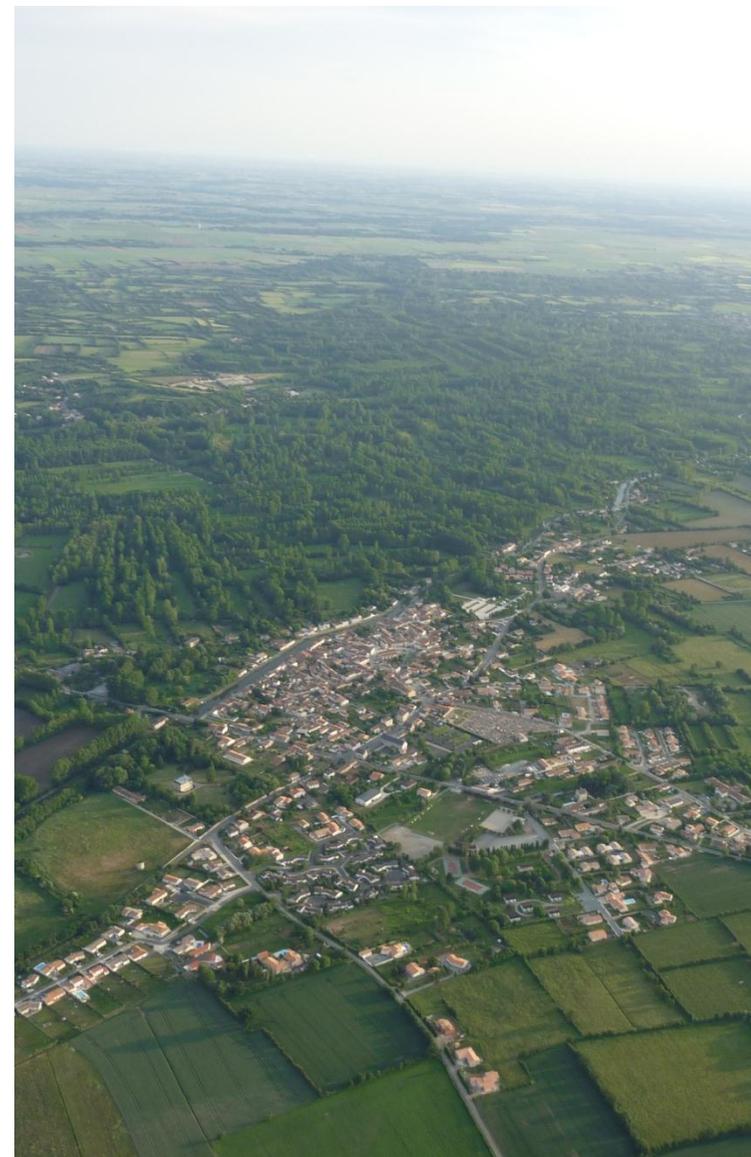
Permettre l’accueil de 15.000 habitants supplémentaires entre le 1/1/2006 et le 1/1/2021, d’où la nécessité de mettre sur le marché ; 13 248 logements (logements neufs, réhabilités, résorption de la vacance).



Mieux articuler la croissance démographique et celle de l’emploi et permettre à la dynamique démographique de dépasser la dynamique économique : Augmenter le nombre d’emplois créés par résidence principale dans la Zone Marais.

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.

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’Epannes, de Coulon-Magné ou d’Echiré - Saint-Gelais.



3. En renforçant les pôles de la CAN



Les communes de développement prioritaire sont celles de la zone métropolitaine et les pôles de territoire définis par le SCoT.

Secteur Marais	
Saint Hilaire la Palud	Pôle local
Coulon/Magné	Bi-pôle local
Amuré Arçais Saint-Georges-de-Rex Sansais	Communes de l'espace rural

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, 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.



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. En favorisant prioritairement l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine actuellement bâtie



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 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

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.



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.

5. En limitant et en organisant les extensions urbaines nécessaires

Le SCoT prescrit les extensions de l'urbanisation les plus limitées possibles en dehors de l'enveloppe existante.

Consommation unitaire d'espace moyenne prescrite en m ² / log. Neuf	Logements neufs			Moyenne / logement neuf
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	636	310	134	385
Marais	700	400	150	567

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



Ces extensions urbaines doivent :

- 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.





Une densité moyenne minimale de logements à l'hectare 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.

Densité de logement par hectare dans les extensions urbaines	Logements			Moyenne / ha
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	15,7	32,2	26,0	26
Marais	14	25	67	18

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

Les surfaces maximales nécessaires au développement urbain résidentiel allouées par le SCoT (logements y compris voirie, réseaux divers) s'élèvent à 485 ha pour la CAN du 1/1/2006 au 1/1/2021. Voici sa répartition pour la zone Marais.

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
Marais	43	11	1	55

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
Marais	56	14	2	72

6. En améliorant l'accessibilité des pôles en transports en commun et en transports doux



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 et 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.

7. En articulant besoins en équipements et croissance démographique et économique

● Partager et mutualiser l'offre de service et d'équipements intercommunaux



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.

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.

● Favoriser la création de nouveaux pôles d'équipements et de services dans les tissus urbains existants



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.

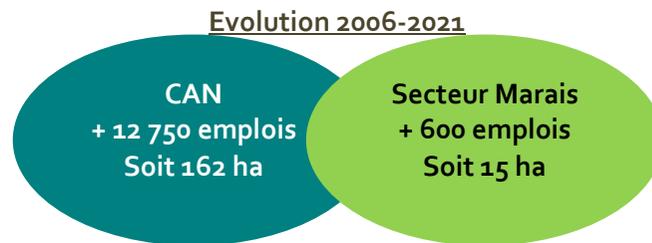
La localisation des nouveaux équipements et services (services médicaux, équipements sportifs et culturels, périscolaire) à vocation intercommunale doit se définir sur la base de critères d'accessibilité (pôles d'échange, en privilégiant les transports en commun et les transports doux pour permettre leur accès par tous les usagers) et de polarité à l'échelle de chacune des 4 zones de la CAN.



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).

Partie 2 : Conforter un dynamisme économique d'exception en améliorant l'attractivité du territoire

Un objectif d'emplois à accueillir sur le territoire niortais a été inscrit dans les objectifs du SCoT. Ci-dessous, la répartition de la croissance des emplois au lieu de travail par zone :



1. En proposant une offre foncière structurée et très économe en espace

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

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Marais
Activités « de proximité » à vocation communale, (éventuellement mutualisables à l'échelle de chacun des territoires)	51	7
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	88	6
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	23	2
TOTAL	162	15

Bug sur ce tableau



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.

Aucune nouvelle zone d'activité ne sera créée, sauf pour des activités dont la compatibilité n'est pas ou plus possible sur les espaces économiques existants.

2. En développant les fonctions métropolitaines de la CAN

- Favoriser l'extension des activités métropolitaines existantes et l'implantation de nouvelles implantations métropolitaines



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 2 ha dans le Marais.

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.

- Développer des activités de formation et de recherche dans les domaines d'excellence de la CAN



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

- Développer des activités culturelles et artistiques



Accompagner et encourager le développement d'activités de production et de diffusion artistiques et culturelles.



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.

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



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.

3. En diversifiant la base économique du territoire

- Diversifier l'offre foncière et immobilière



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.

Créer ou étendre une zone d'activité « d'échelle SCoT » dans les zones suivantes : 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.

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Marais
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	107	9
Zones pour les emplois métropolitains	23	2
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l'artisanat	32	4
Total	162	15

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).

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



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.

● Développer les emplois touristiques de loisirs et d'affaires



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).

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.

Optimiser la fréquentation des sites touristiques et mieux gérer les flux.

Communiquer, informer pour mieux associer le Marais et la vallée de la Sèvre Niortaise à l'image de la CAN.

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.



Mise en tourisme et renforcement des partenariats entre les six principaux sites de visite de la CAN dont les 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 des points de vue remarquable sur le territoire, identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale.

● Faciliter le développement des autres piliers de la base économique de l'agglomération



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.

4. En développant l'économie résidentielle

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



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 3.5 ha dans le Marais.

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.



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.

- 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



Dans le Marais : 8 ha à répartir en 2 ou 3 sites (susceptibles de s'ajouter au site « SCoT »).

5. En améliorant l'accessibilité multimodale des principaux sites d'activités



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 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.



6. En engageant le processus de réhabilitation des zones d'activités existantes



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 ;
- 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.



7. En maintenant, et si possible en développant, les emplois agricoles



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, ...).

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.



PRESCRIPTIONS

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

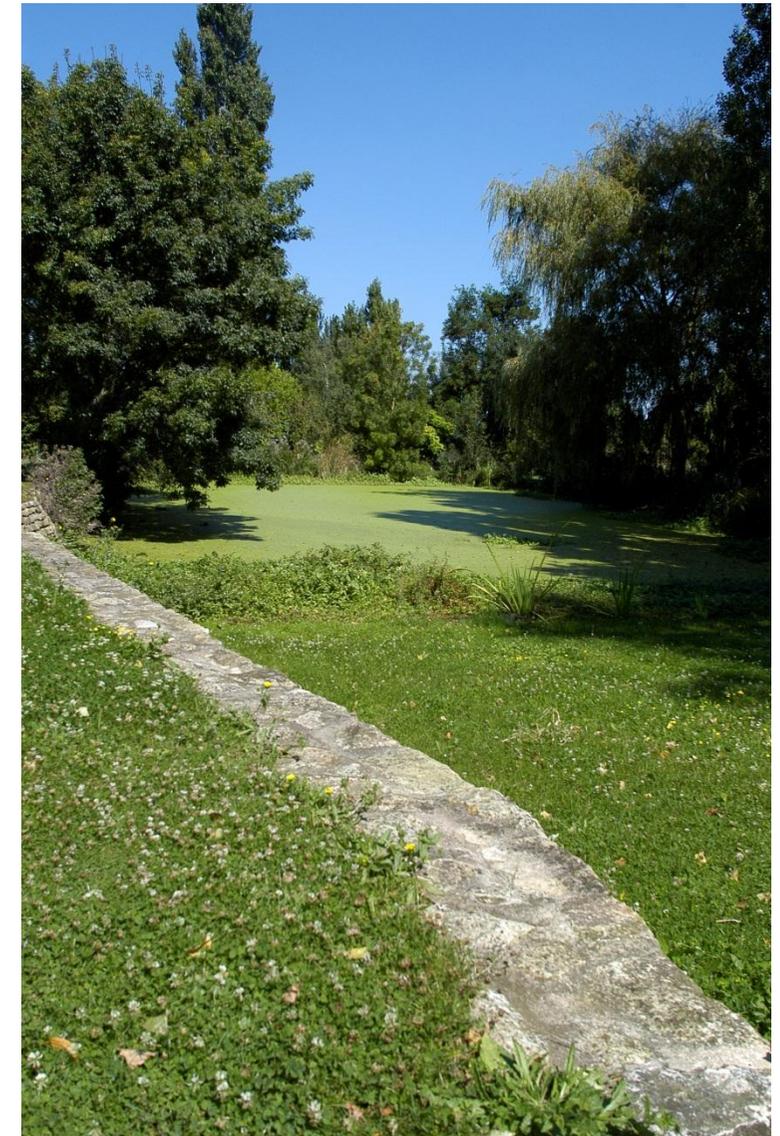
Favoriser le maintien de la zone humide du Marais.

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 (moquette, 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.

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* ».



Partie 3 : Faciliter sensiblement la mobilité et les déplacements et éviter la saturation par la qualité des transports

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

- 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



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

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.

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



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.

- Le SCoT de la CAN recommande la réalisation d'un plan de déplacements pour les loisirs



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.

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 ;

2. Développer l'usage des transports collectifs existants

● Rendre les transports collectifs attractifs



Créer des parkings relais.

Mettre le réseau de transport urbain en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

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.

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



Le SCoT de la CAN préconise une politique de stationnement qui incite les usagers à utiliser les transports en commun ou les transports doux.

3. Encourager et faciliter la marche et le vélo



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.

Réduire les coupures dans la circulation des piétons dans l'ensemble des communes de la CAN.

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.



Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.

Communiquer sur les bienfaits collectifs de la marche et du vélo (protection de l'environnement) et ses bienfaits individuels (santé).

4. Améliorer le transport du fret



Rationaliser l'organisation et l'utilisation des zones d'activités, des sites logistiques de la CAN et améliorer leur accessibilité ferroviaire.

5. Améliorer les infrastructures numériques



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



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.

Limitier les nuisances liées au trafic routier et la pollution atmosphérique

Améliorer l'offre en stationnement dans les communes qui donnent accès aux visites du Marais.

Encourager le covoiturage.

7. Orientations transversales



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 ;

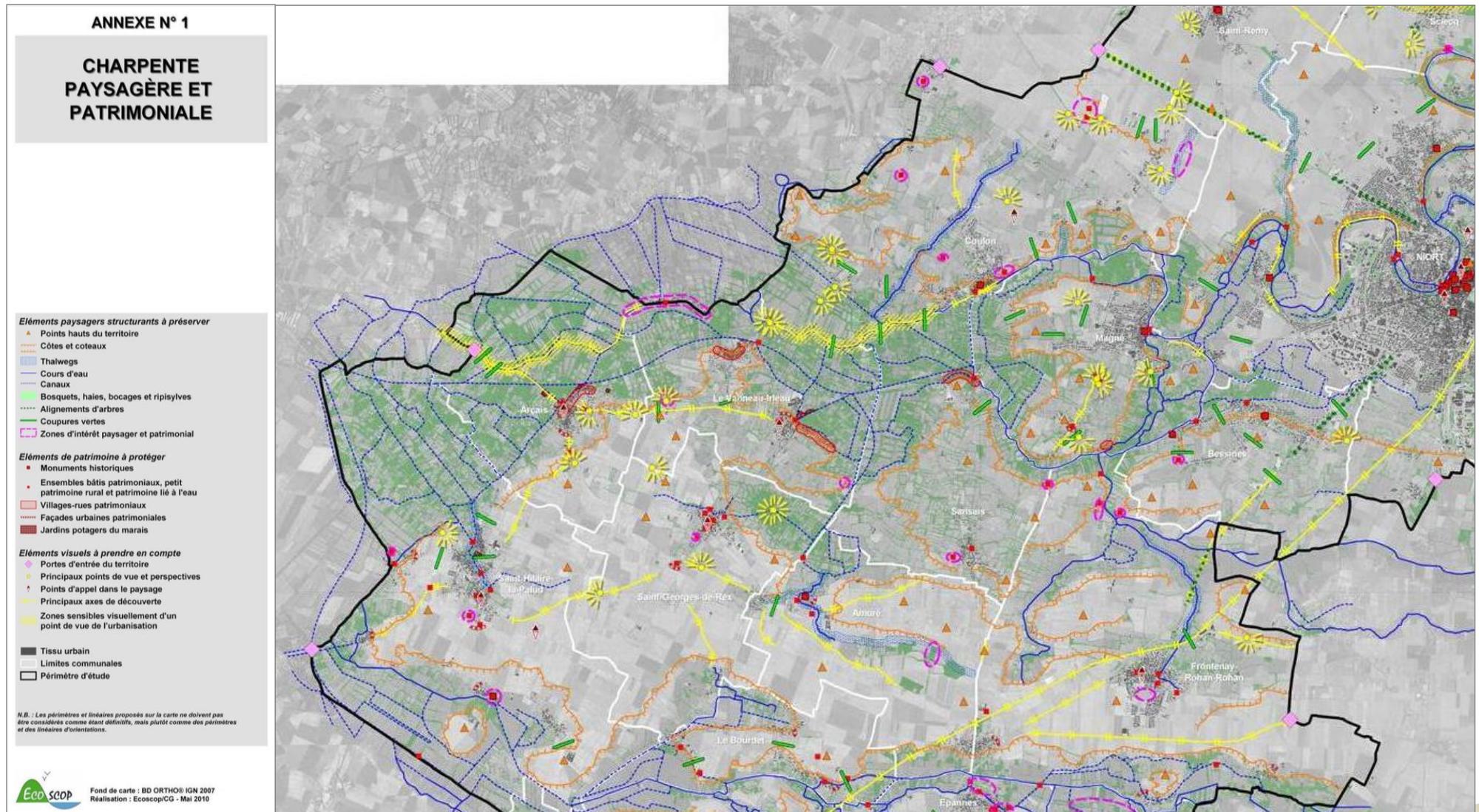
Créer des stations de véhicules à temps partagé.



Partie 4 : Préserver l'identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie

1. En révélant et en s'appuyant sur la charpente paysagère et naturelle du territoire du SCoT

Figure 8 – DOO- Eléments graphiques



● **Préserver la qualité paysagère globale du territoire**

Préserver les paysages de rebords de vallée et de plateaux



Les points hauts et les espaces visuellement sensibles (rebords de vallées et de plateaux) identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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



Les perspectives remarquables identifiées dans la charpente paysagère et patrimoniale 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 existant



Les routes en bordure de la Sèvre Niortaise inscrites dans la charpente paysagère et patrimoniale 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 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 dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

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 dans la charpente paysagère et patrimoniale.

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.

- Préserver la qualité et l'identité de chaque unité paysagère



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 paysage 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 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) une 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.

● Préserver la qualité paysagère du patrimoine bâti



Les façades urbaines patrimoniales, c'est-à-dire celles qui présentent un intérêt paysager, culturel ou architectural, repérées dans la charpente paysagère et patrimoniale seront prises en compte dans les documents d'urbanisme.

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 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.

Les sites majeurs repérés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.



2. En préservant la biodiversité et la trame verte et bleue

● Protection des réservoirs de biodiversité



Protéger les réservoirs de biodiversité repérés dans la Trame Verte et Bleue du SCoT, 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 (2ème 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).

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-Eléments graphiques reporte ces réservoirs biologiques majeurs et secondaires à prendre en compte.

Préserver les zones humides inventoriées sur la carte du DOO – Enveloppe de référence des zones humides.



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.

● 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.

● Lutte contre les espèces envahissantes



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.

3. En préservant et en gérant de façon économe la ressource en eau



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 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.



La carte du Maillage bocager dans le SCoT 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.

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



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.

5. En menant une politique de prévention des déchets



Favoriser le compostage individuel.

6. En gérant les risques naturels et technologiques



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.

7. En maîtrisant les dépenses et les besoins en énergie



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.



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.



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.).

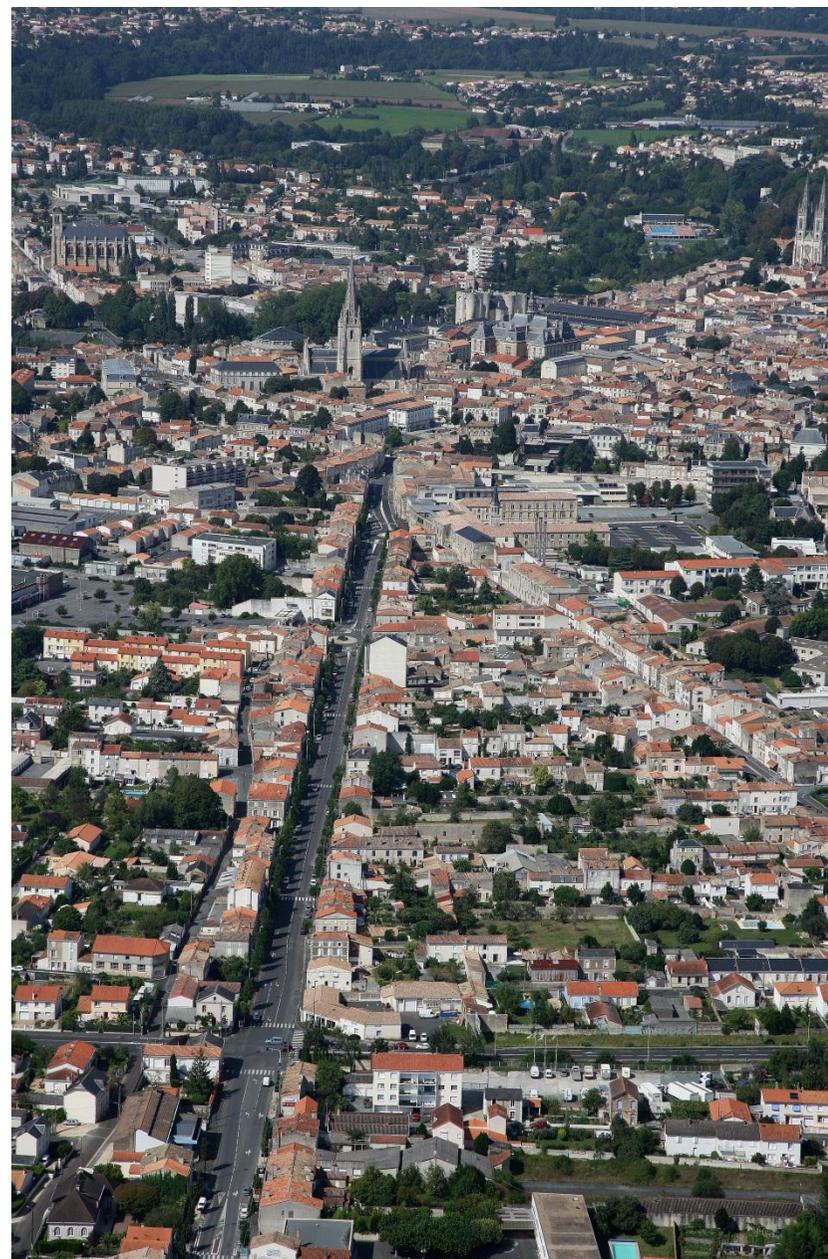


2. Le SCoT dans le secteur Métropolitain

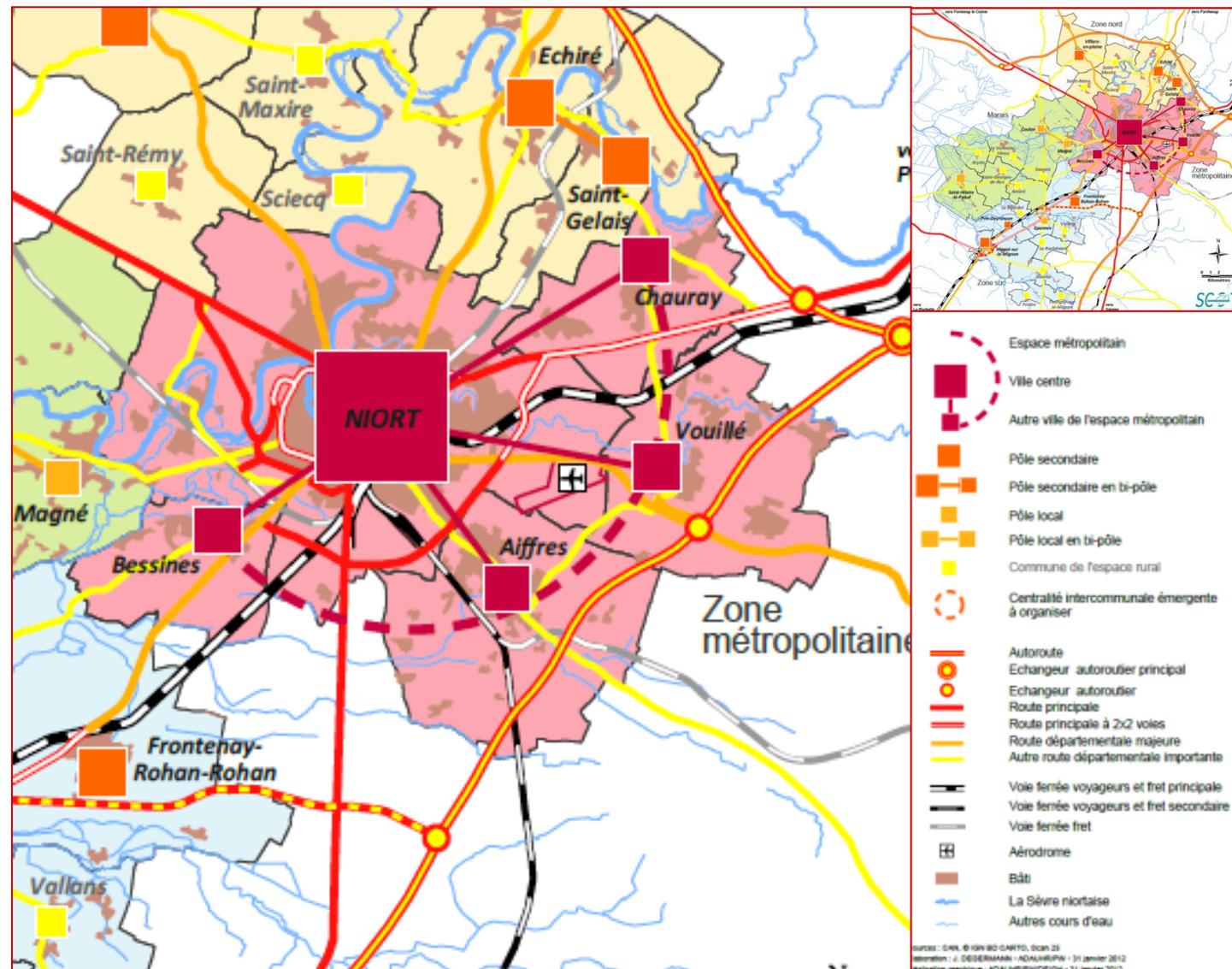
Fiche d'identité

<u>Communes concernées (5)</u>	Aiffres ; Bessines ; Chauray ; Niort ; Vouillé
<u>Population</u>	2006 : 72 499 habitants Objectif 2021 : atteindre les 82 587 habitants Evolution 2006-2021 : + 10 088 habitants
<u>Ville-centre</u>	Niort
<u>Autres villes de l'espace métropolitain</u>	Aiffres ; Bessines ; Chauray ; Vouillé

Organisée autour de Niort, la ville centre, et des communes limitrophes de Chauray, Bessines, Aiffres et Vouillé, 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'Echanges 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.



Zoom sur la Zone Métropolitaine dans l'armature urbaine de la CAN



Partie 1 : Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable, adapté à la croissance économique, aux besoins des habitants et à la diversité du territoire

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

● Objectifs logements globaux et territorialisation



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.

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	13248	883	807	1037
Zone Métropolitaine	9640	643	580	768
Niort	7347	490	442	585
Aiffres Bessines Chauray Vouillé	2294	153	138	183

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.

● 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.

Répartition des log. Neufs en %	Typologie des log. Neufs		
	Pavillons	Groupés	Collectifs
CAN 1999-2005	66,5	21,5	13,0
Répartition recommandée 2006-2021	38,4	33,0	28,6
METRO 1999-2005	46	31	23
Répartition recommandée 2006-2021	27,9	35,6	36,5
<i>Dont Niort</i>	17	38	45
<i>Dont Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	63	28	9

Dans chaque zone, répartition ajustable commune par commune.

● 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.

● 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, conformes à la réglementation en vigueur. 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).



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.

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.

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



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).



Mieux articuler la croissance démographique et celle de l'emploi et permettre à la dynamique démographique de dépasser la dynamique économique :

- Augmenter le nombre de résidences principales par emploi créé dans la zone métropolitaine ;
- **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.

3. En renforçant les pôles de la CAN

Les communes de développement prioritaire sont celles de la zone métropolitaine et les pôles de territoire définis par le SCoT.

Secteur Métropolitain	
Niort	Ville centre
Niort/Chauray/Aiffres/Bessines/Vouillé	Pôle Métropolitain



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, 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.

**RECOM
MAN
DATIONS**

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. En favorisant prioritairement l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine actuellement bâtie

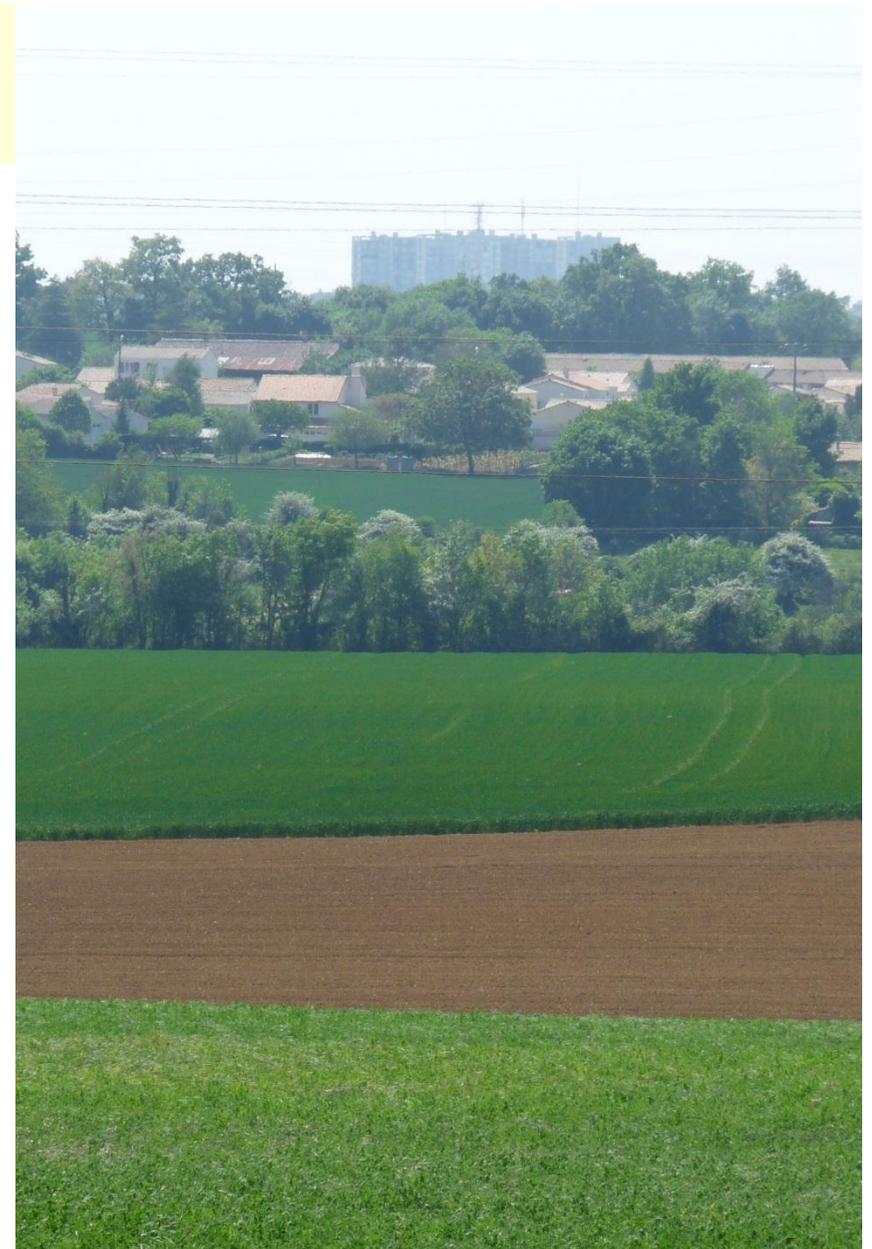
**PRES
CRIP
TIONS**

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 Prindeyrançon, d'Épannes, de Frontenay-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 ;
- 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.

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.

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.



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.

5. En limitant et en organisant les extensions urbaines nécessaires

Le SCoT prescrit les extensions de l'urbanisation les plus limitées possibles en dehors de l'enveloppe existante.

Consommation unitaire d'espace moyenne prescrite en m ² / log. Neuf	Logements neufs			Moyenne / logement neuf
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	636	310	134	385
Moyenne Zone Métropolitaine	607	278	131	317
<i>Niort</i>	500	250	130	239
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	700	400	150	567

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



Ces extensions urbaines doivent 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

Une densité moyenne minimale de logements à l'hectare 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.

Densité de logement par hectare dans les extensions urbaines	Logements			Moyenne / ha
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	15,7	32,2	26,0	26
Moyenne Zone Métropolitaine	16	36	76	32
<i>Niort</i>	20	40	77	42
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	14	25	67	18



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;
- 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'ilots, 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).

Les surfaces maximales nécessaires au développement urbain résidentiel allouées par le SCoT (logements y compris voirie, réseaux divers) s'élèvent à 485 ha pour la CAN du 1/1/2006 au 1/1/2021. Voici sa répartition pour la zone Métropolitaine.

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 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	90	44	289
<i>Niort</i>	59	66	41	166
<i>Aiffres Bessines Chauray Vouillé</i>	96	24	3	123

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

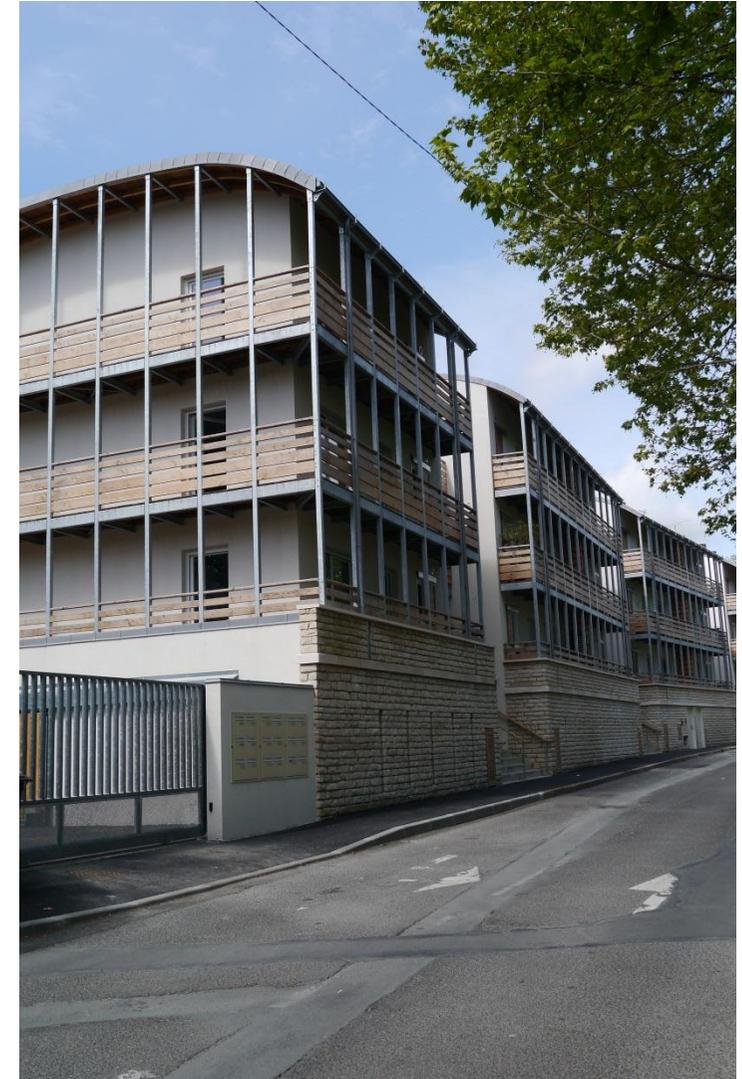
6. En améliorant l'accessibilité des pôles en transports en commun et en transports doux



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 et 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).



7. En articulant besoins en équipements et croissance démographique et économique

● Partager et mutualiser l'offre de service et d'équipements intercommunaux



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.

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.

● Favoriser la création de nouveaux pôles d'équipements et de services dans les tissus urbains existants



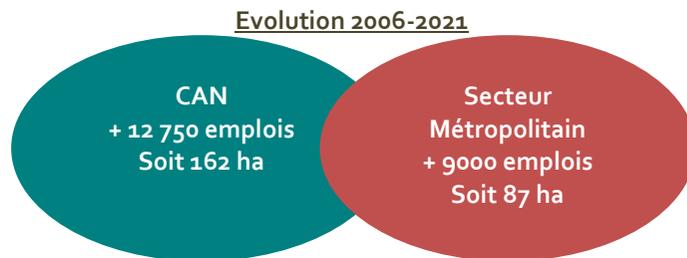
Afin d'éviter le transfert des équipements et services en périphérie préjudiciable au dynamisme des centres villes, les PLU ménageront autant que de besoin les espaces nécessaires dans les tissus urbains existants. Ainsi, les besoins en équipements et services aux populations (commerce, équipements publics, 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.



Partie 2 : Conforter un dynamisme économique d'exception en améliorant l'attractivité du territoire

Un objectif d'emplois à accueillir sur le territoire niortais a été inscrit dans les objectifs du SCoT. Ci-dessous, la répartition de la croissance des emplois au lieu de travail par zone :



1. En proposant une offre foncière structurée et très économe en espace

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

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Métropolitain
Activités « de proximité » à vocation communale, (éventuellement mutualisables à l'échelle de chacun des territoires)	51	23
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	88	47
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	23	17
TOTAL	162	87



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.

Aucune nouvelle zone d'activité ne sera créée, sauf pour des activités dont la compatibilité n'est pas ou plus possible sur les espaces économiques existants.

2. En développant les fonctions métropolitaines de la CAN

- Favoriser l'extension des activités métropolitaines existantes et l'implantation de nouvelles implantations métropolitaines



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.

- Transformer le quartier de la gare de Niort en pôle de développement et d'équipements métropolitains



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 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.

● **Développer des activités de formation et de recherche dans les domaines d'excellence de la CAN**



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.



● **Développer des activités culturelles et artistiques**

Accompagner et encourager le développement d'activités de production et de diffusion artistiques et culturelles.



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.

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.

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



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.

3. En diversifiant la base économique du territoire

○ Diversifier l'offre foncière et immobilière



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 ou étendre une zone d'activité « d'échelle SCoT » dans les zones suivantes : 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) ;

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Métropolitain
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	107	48
Zones pour les emplois métropolitains	23	17
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l'artisanat	32	22
Total	162	87

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).

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



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.

- Développer les emplois touristiques de loisirs et d'affaires



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.



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 des points de vue remarquable sur le territoire, identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale.

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.

● **Faciliter le développement des autres piliers de la base économique de l'agglomération**



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.



4. En développant l'économie résidentielle

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



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 22 ha dans la zone métropolitaine (dont l'extension de la zone Mendes France, et création de la zone terre de sport).

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.



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.

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



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



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 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.

6. En engageant le processus de réhabilitation des zones d'activités existantes



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 ;
- 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.

7. En maintenant, et si possible en développant, les emplois agricoles



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.

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.



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 (moquette, angélique, fraise, fromage de chèvre, cresson, légumes, volailles).

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 ».

Partie 3 : Faciliter sensiblement la mobilité et les déplacements et éviter la saturation par la qualité des transports

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

- 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



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.

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



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.

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.



**RECOM
MAN
DATIONS**

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.

- Le SCoT de la CAN recommande la réalisation d'un plan de déplacements pour les loisirs

**RECOM
MAN
DATIONS**

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.



2. Développer l'usage des transports collectifs existants

● Rendre les transports collectifs attractifs



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.

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.

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



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.

Densifier les zones proches des gares en activités et en logements.

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.



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



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.

3. Encourager et faciliter la marche et le vélo



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.

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.



Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.

Communiquer sur les bienfaits collectifs de la marche et du vélo (protection de l'environnement) et ses bienfaits individuels (santé).

4. Améliorer le transport du fret



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.

5. Améliorer les infrastructures numériques



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.

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



Aménager la rocade sud de Niort.

Conserver les emprises nécessaires à la réalisation du contournement routier nord dans les PLU concernés.

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 et la pollution atmosphérique

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.

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.

7. Orientations transversales



Favoriser la mobilité des habitants des quartiers défavorisés et des communes rurales :

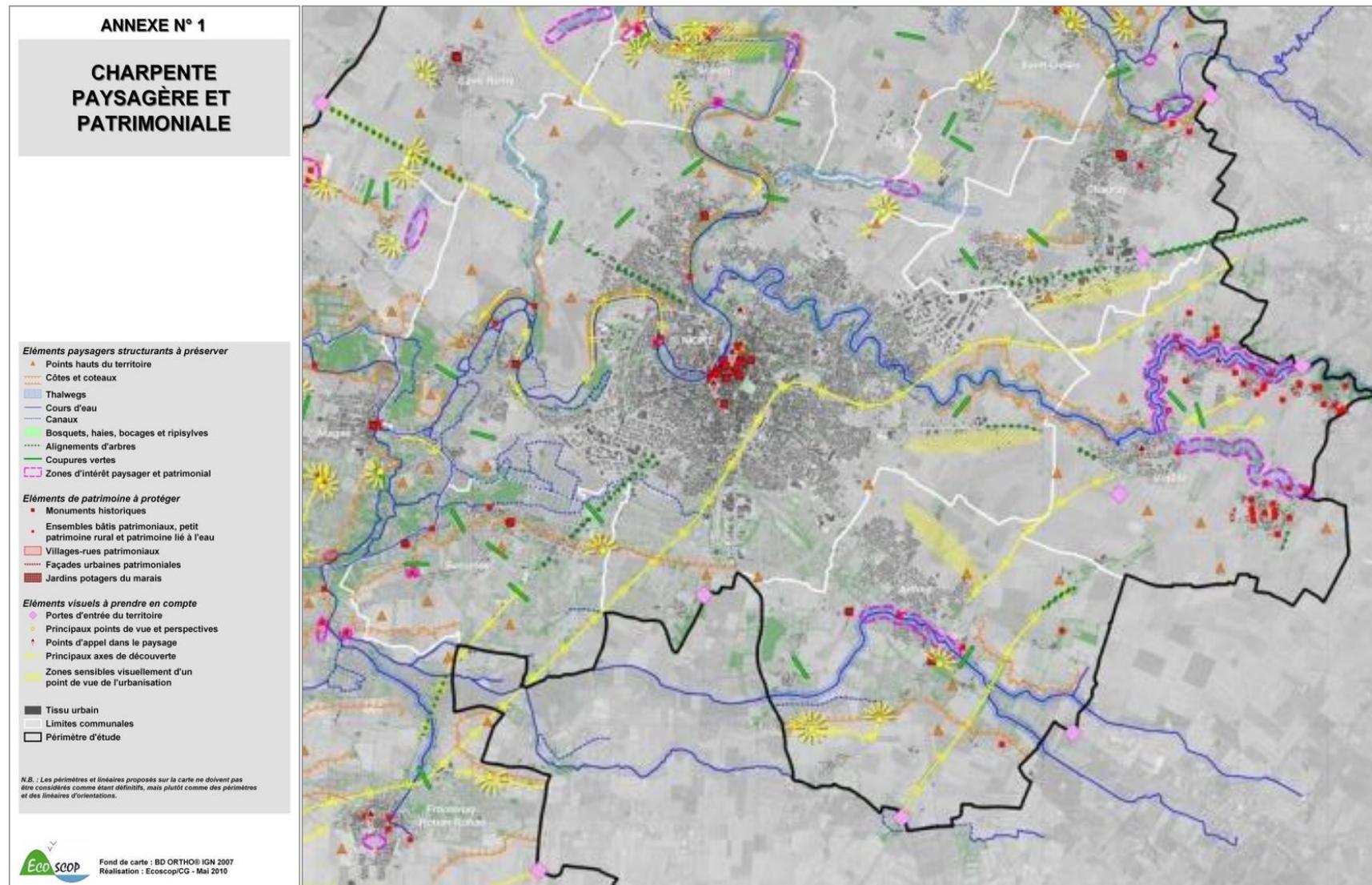
- Améliorer la desserte de ces quartiers et de ces communes par les transports urbains adaptés ;
- Connecter les réseaux de pistes cyclables (loisirs et déplacements quotidiens) à ces quartiers et ces communes ;
- Créer des stations de véhicules à temps partagé.



Partie 4 : Préserver l'identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie

1. En révélant et en s'appuyant sur la charpente paysagère et naturelle du territoire du SCoT

Figure 8 – DOO- Eléments graphiques



● **Préserver la qualité paysagère globale du territoire**

Préserver les paysages de rebords de vallée et de plateaux



Les points hauts et les espaces visuellement sensibles (rebords de vallées et de plateaux) identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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



Les perspectives remarquables identifiées dans la charpente paysagère et patrimoniale 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 existant

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 dans la charpente paysagère et patrimoniale.

Les routes en bordure de la Sèvre Niortaise inscrites dans la charpente paysagère et patrimoniale 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 dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

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.



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-Éléments graphiques.

Une dizaine de sites apparaissent comme majeurs et stratégiques.

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.

- **Préserver la qualité et l'identité de chaque unité paysagère**



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 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) une 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.

○ Préserver la qualité paysagère du patrimoine bâti



Les façades urbaines patrimoniales, c'est-à-dire celles qui présentent un intérêt paysager, culturel ou architectural, repérées dans la charpente paysagère et patrimoniale seront prises en compte dans les documents d'urbanisme.

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 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.

Les sites majeurs repérés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

2. En préservant la biodiversité et la trame verte et bleue

● Protection des réservoirs de biodiversité



Protéger les réservoirs de biodiversité repérés dans la Trame Verte et Bleue du SCoT, 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 (2ème 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-Eléments graphiques reporte ces réservoirs biologiques majeurs et secondaires à prendre en compte.

Préserver les zones humides inventoriées sur la carte du DOO « Enveloppe de référence des zones humides ».



- **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).

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.

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.

- **Lutte contre les espèces envahissantes**



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.

3. En préservant et en gérant de façon économe la ressource en eau



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 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.



La carte du Maillage bocager dans le SCoT 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.

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



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.



5. En menant une politique de prévention des déchets

Favoriser le compostage individuel.



6. En gérant les risques naturels et technologiques



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.

La prise en compte des périmètres de danger définis dans les Plans de Prévention des Risques technologiques (P.P.R.T.) par leur inconstructibilité.

7. En maîtrisant les dépenses et les besoins en énergie



Accompagner les projets et le développement des ressources énergétiques locales et renouvelables.

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.

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.



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.



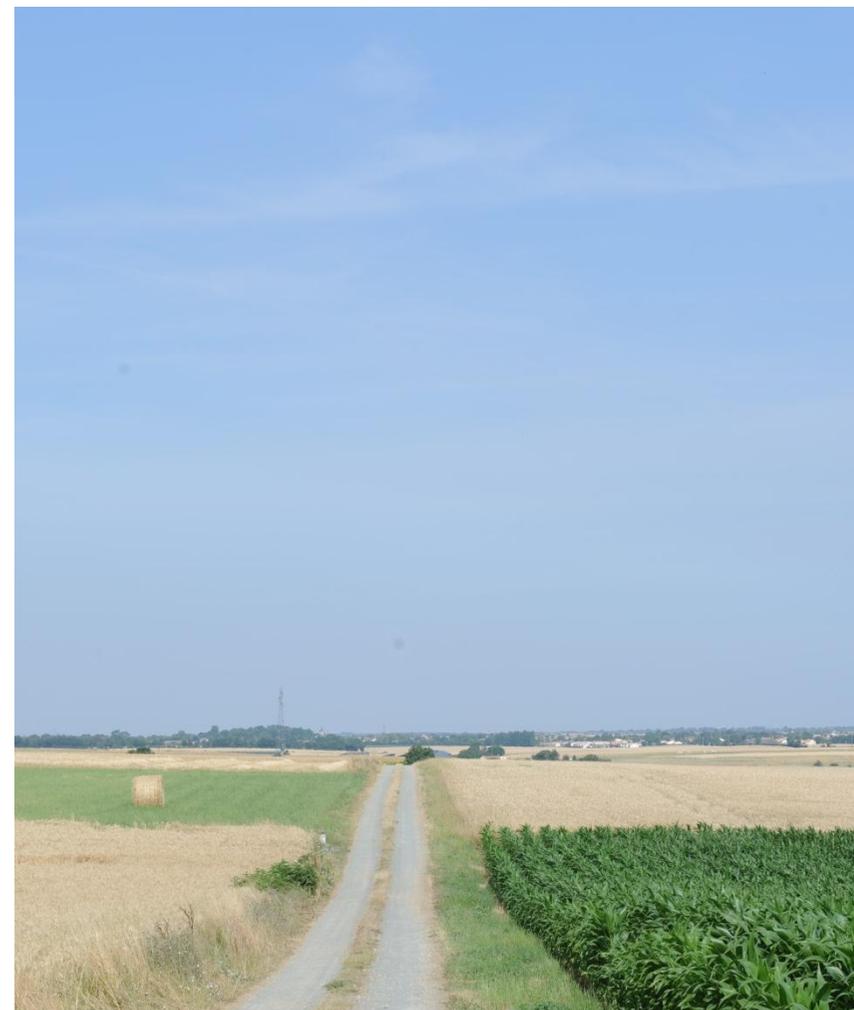
3. Le SCoT dans le secteur Nord

Fiche d'identité

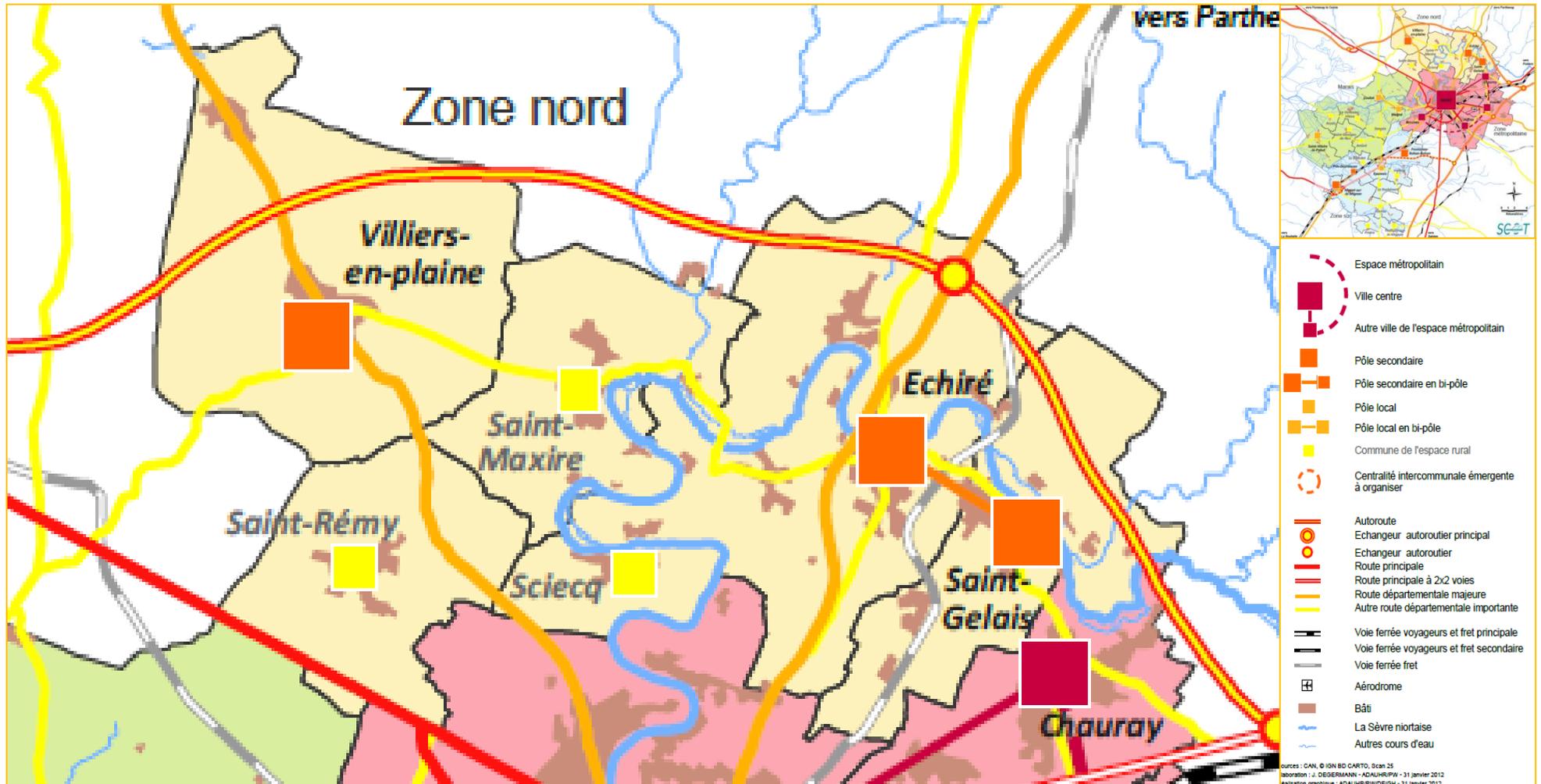
<u>Communes concernées (6)</u>	Echiré ; Saint-Gelais ; Saint-Maxire ; Saint-Rémy ; Sciecq ; Villiers-en-Plaine
<u>Population</u>	2006 : 8 965 habitants Objectif 2021 : atteindre les 10 848 habitants Evolution 2006-2021 : + 1 883 habitants
<u>Pôle secondaire</u>	Villiers-en-Plaine
<u>Pôle secondaire en bi-pôle</u>	Echiré/Saint-Gelais

Elle 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.



Zoom sur la Zone Nord dans l'armature urbaine de la CAN



Partie 1 : Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable, adapté à la croissance économique, aux besoins des habitants et à la diversité du territoire

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

● Objectifs logements globaux et territorialisation



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.

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	13248	883	807	1037
Zone Nord	1449	97	95	100

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.

● 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.

Répartition des log. Neufs en %	Typologie des log. Neufs		
	Pavillons	Groupés	Collectifs
CAN 1999-2005	66,5	21,5	13,0
Répartition recommandée 2006-2021	38,4	33,0	28,6
NORD 1999-2005	94	5	1
Répartition recommandée 2006-2021	63	28	9

Dans chaque zone, répartition ajustable commune par commune.

● 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.

Exemples d'outils réglementaires à disposition : emplacement réservé, Orientation d'Aménagement et de Programmation, servitude...

Les pôles secondaires (Villiers-en-Plaine, Echiré/Saint-Gelais) 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.

● 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, conformes à la réglementation en vigueur. 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).

RECOM
MAN
DATIONS

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.

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.

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

PRES
CRIP
TIONS

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).

RECOM
MAN
DATIONS

Mieux articuler la croissance démographique et celle de l'emploi et permettre à la dynamique démographique de dépasser la dynamique économique :

- Augmenter le nombre d'emplois créés par résidence principale dans la Zone Nord.
- **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.

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.

3. En renforçant les pôles de la CAN



Les communes de développement prioritaire sont celles de la zone métropolitaine et les pôles de territoire définis par le SCoT.

Secteur Nord	
Villiers-en-Plaine	Pôle secondaire
Echiré/Saint-Gelais	Pôle secondaire en bi-pôle
Saint-Rémy ; Sciecq ; Saint-Maxire	Communes de l'espace rural

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, 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.



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. En favorisant prioritairement l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine actuellement bâtie



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 dans la zone Nord, 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 ;

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.



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.

5. En limitant et en organisant les extensions urbaines nécessaires

Le SCoT prescrit les extensions de l'urbanisation les plus limitées possibles en dehors de l'enveloppe existante.

Consommation unitaire d'espace moyenne prescrite en m ² / log. Neuf	Logements neufs			Moyenne / logement neuf
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	636	310	134	385
Nord	700	400	150	567

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

Ces extensions urbaines doivent :



- 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.

Une densité moyenne minimale de logements à l'hectare 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.

Densité de logement par hectare dans les extensions urbaines	Logements			Moyenne / ha
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	15,7	32,2	26,0	26
Nord	14	25	67	18

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





Les surfaces maximales nécessaires au développement urbain résidentiel allouées par le SCoT (logements y compris voirie, réseaux divers) s'élèvent à 485 ha pour la CAN du 1/1/2006 au 1/1/2021. Voici sa répartition pour la zone Nord :

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
Nord	63	16	2	81

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
Nord	82	21	3	106

6. En améliorant l'accessibilité des pôles en transports en commun et en transports doux



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 et 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.



7. En articulant besoins en équipements et croissance démographique et économique

● Partager et mutualiser l'offre de service et d'équipements intercommunaux



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.

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.

● Favoriser la création de nouveaux pôles d'équipements et de services dans les tissus urbains existants



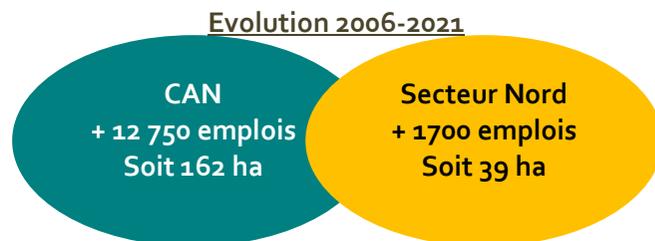
Afin d'éviter le transfert des équipements et services en périphérie préjudiciable au dynamisme des centres villes, les PLU ménageront autant que de besoin les espaces nécessaires dans les tissus urbains existants. Ainsi, les besoins en équipements et services aux populations (commerce, équipements publics, 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.



Partie 2 : Conforter un dynamisme économique d'exception en améliorant l'attractivité du territoire

Un objectif d'emplois à accueillir sur le territoire niortais a été inscrit dans les objectifs du SCoT. Ci-dessous, la répartition de la croissance des emplois au lieu de travail par zone :



1. En proposant une offre foncière structurée et très économe en espace

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

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Nord
Activités « de proximité » à vocation communale, (éventuellement mutualisables à l'échelle de chacun des territoires)	51	17
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	88	20
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	23	2
TOTAL	162	39



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.

Aucune nouvelle zone d'activité ne sera créée, sauf pour des activités dont la compatibilité n'est pas ou plus possible sur les espaces économiques existants.

2. En développant les fonctions métropolitaines de la CAN

- Favoriser l'extension des activités métropolitaines existantes et l'implantation de nouvelles implantations métropolitaines



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 2 ha dans la**

zone Nord.

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.

- Développer des activités de formation et de recherche dans les domaines d'excellence de la CAN



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



- Développer des activités culturelles et artistiques

Accompagner et encourager le développement d'activités de production et de diffusion artistiques et culturelles.



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.

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



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.

3. En diversifiant la base économique du territoire

● Diversifier l'offre foncière et immobilière



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.

Créer ou étendre une zone d'activité « d'échelle SCoT » dans les zones suivantes : Zone Nord, une zone d'activités sur une superficie d'environ 35 ha (dont 10ha font partie des 60 ha d'extension de la zone d'Echiré-Lucles-Carreaux, dont la localisation en fait une zone d'activité « bizone », appartenant aussi à la zone métropolitaine)

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Nord
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	107	35
Zones pour les emplois métropolitains	23	2
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l'artisanat	32	2
Total	162	39

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).

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



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.

- Développer les emplois touristiques de loisirs et d'affaires



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).

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.

Optimiser la fréquentation des sites touristiques et mieux gérer les flux.



Mise en tourisme et renforcement des partenariats entre les six principaux sites de visite de la CAN dont les 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 des points de vue remarquable sur le territoire, identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale.

- Faciliter le développement des autres piliers de la base économique de l'agglomération



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.

4. En développant l'économie résidentielle

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



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 2 ha dans la zone Nord.

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.



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.

- 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



Dans la zone Nord : environ 10 ha à répartir en 2 ou 3 sites.

5. En améliorant l'accessibilité multimodale des principaux sites d'activités



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 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.

6. En engageant le processus de réhabilitation des zones d'activités existantes



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 ;
- 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.

7. En maintenant, et si possible en développant, les emplois agricoles



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.

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.



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 (moquette, angélique, fraise, fromage de chèvre, cresson, légumes, volailles).

Développer des filières courtes et la diversification visant à valoriser les productions agricoles locales (légumes, viande, produits laitiers, etc.) via, entre autres, les mesures agro-environnementales existantes.

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, attendant au bâtiment d'exploitation, pourra également être autorisé ».*

Partie 3 : Faciliter sensiblement la mobilité et les déplacements et éviter la saturation par la qualité des transports

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

- 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



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

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



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.



- Le SCoT de la CAN recommande la réalisation d'un plan de déplacements pour les loisirs



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.

2. Développer l'usage des transports collectifs existants

● Rendre les transports collectifs attractifs



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.

Mettre le réseau de transport urbain en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

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.

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



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



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).

3. Encourager et faciliter la marche et le vélo



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.

Réduire les coupures dans la circulation des piétons dans l'ensemble des communes de la CAN.

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.



Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.

Communiquer sur les bienfaits collectifs de la marche et du vélo (protection de l'environnement) et ses bienfaits individuels (santé).

4. Améliorer le transport du fret



Rationaliser l'organisation et l'utilisation des zones d'activités, des sites logistiques de la CAN et améliorer leur accessibilité ferroviaire.

5. Améliorer les infrastructures numériques



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



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.

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 et la pollution atmosphérique

Encourager le covoiturage.

7. Orientations transversales



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 ;

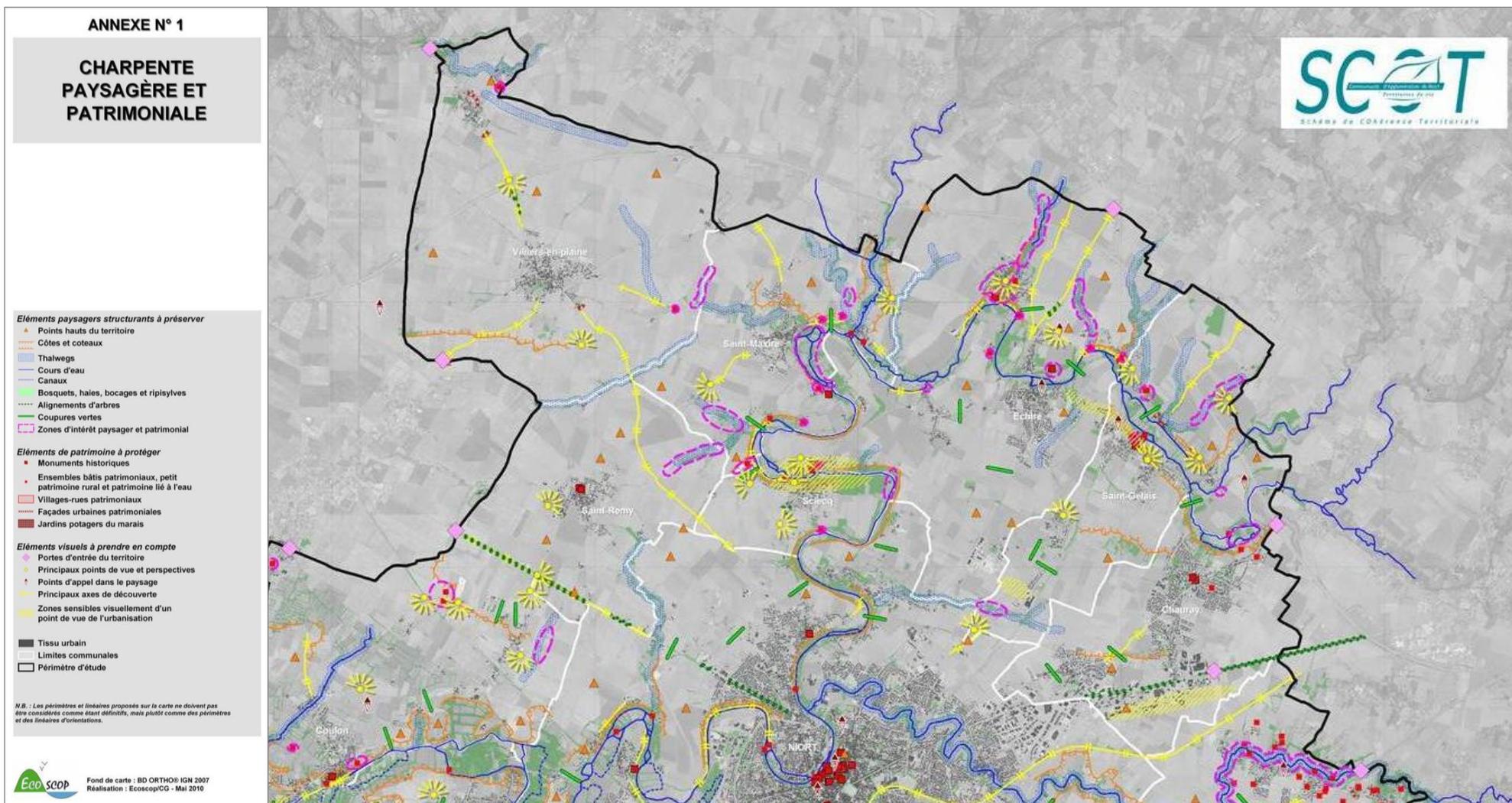
Créer des stations de véhicules à temps partagé.



Partie 4 : Préserver l'identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie

1. En révélant et en s'appuyant sur la charpente paysagère et naturelle du territoire du SCoT

Figure 8 – DOO- Eléments graphiques



● **Préserver la qualité paysagère globale du territoire**

Préserver les paysages de rebords de vallée et de plateaux



Les points hauts et les espaces visuellement sensibles (rebords de vallées et de plateaux) ainsi que les perspectives remarquables, identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

Préserver et valoriser les perspectives remarquables



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 existant



Les routes en bordure de la Sèvre Niortaise inscrites dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

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 dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.



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.



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 dans la charpente paysagère et patrimoniale.

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.

- **Préserver la qualité et l'identité de chaque unité paysagère**



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 vallée de la Sèvre Niortaise : maîtriser la fermeture des pentes et fonds plats alluviaux par les plantations monospécifiques et l'enfrichement 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.



- Préserver la qualité paysagère du patrimoine bâti



Les façades urbaines patrimoniales, c'est-à-dire celles qui présentent un intérêt paysager, culturel ou architectural, repérées dans la charpente paysagère et patrimoniale seront prises en compte dans les documents d'urbanisme.

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 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.

Les sites majeurs repérés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.



2. En préservant la biodiversité et la trame verte et bleue

● Protection des réservoirs de biodiversité



Protéger les réservoirs de biodiversité repérés dans la Trame Verte et Bleue du SCoT, 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 (2ème 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).

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-Eléments graphiques reporte ces réservoirs biologiques majeurs et secondaires à prendre en compte.

Préserver les zones humides inventoriées sur la carte du DOO « Enveloppe de référence des zones humides ».

● 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 dans la Trame Verte et Bleue). Ces derniers prendront également en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique dès qu'il sera applicable.

● Lutte contre les espèces envahissantes



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.

3. En préservant et en gérant de façon économe la ressource en eau



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 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.



La carte du Maillage bocager dans le SCoT 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.

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



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.

5. En menant une politique de prévention des déchets



Favoriser le compostage individuel.

6. En gérant les risques naturels et technologiques



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.

7. En maîtrisant les dépenses et les besoins en énergie

PRES CRIP TIONS

Accompagner les projets et le développement des ressources énergétiques locales et renouvelables.

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.

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.



RECOM MAN DATIONS

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.

4. Le SCoT dans le secteur Sud

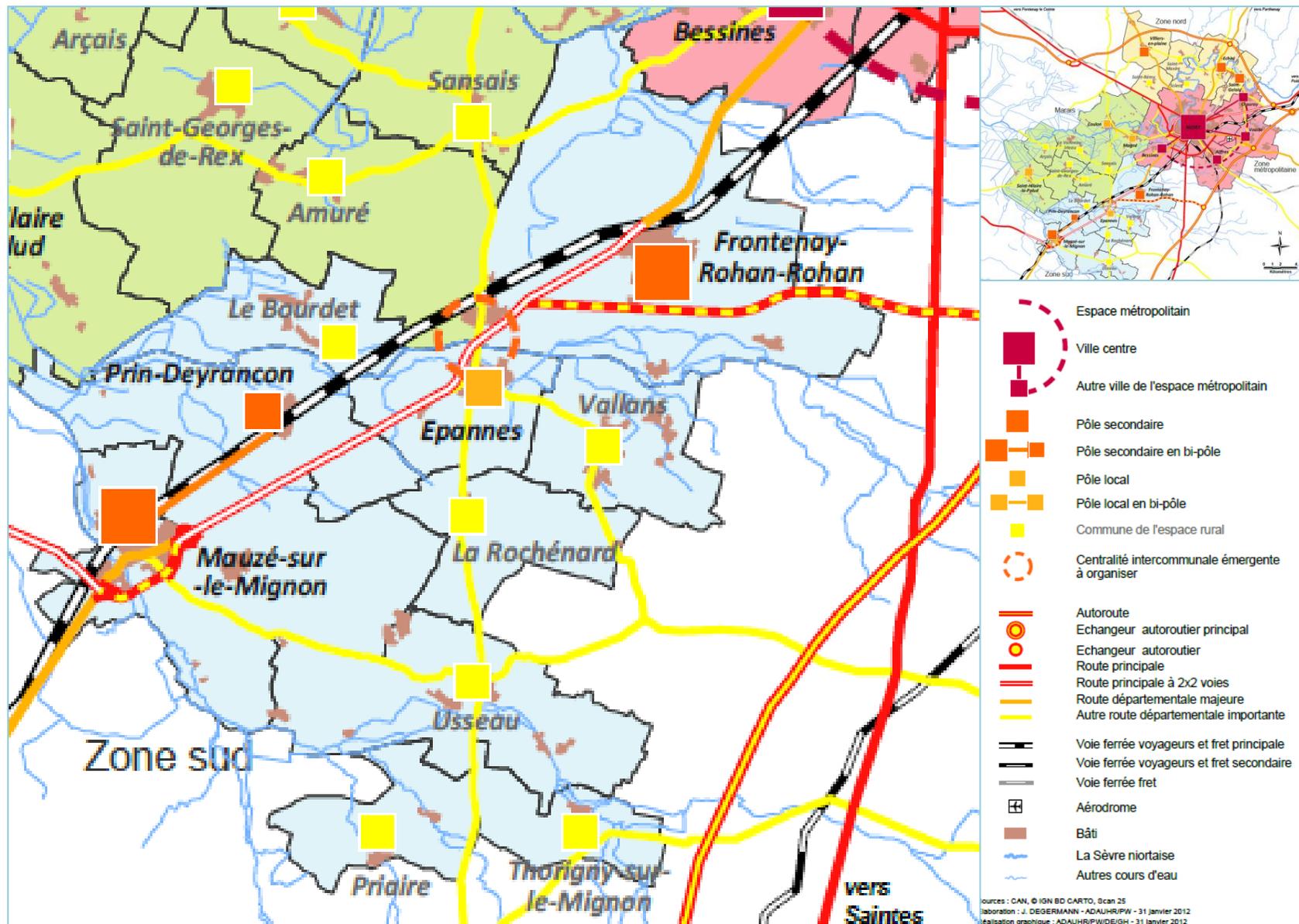
Fiche d'identité

<u>Communes concernées (10)</u>	Epannes ; Frontenay-Rohan-Rohan ; Le Bourdet ; La Rochénard ; Mauzé-sur-le-Mignon ; Priaire ; Prin-Deyrançon ; Thorigny-sur-le-Mignon ; Usseau ; Vallans
<u>Population</u>	2006 : 9 538 habitants Objectif 2021 : atteindre les 11 162 habitants Evolution 2006-2021 : + 1 624 habitants
<u>Pôles secondaires</u>	Frontenay-Rohan-Rohan
<u>Pôle secondaire en bi-pôle</u>	Mauzé-sur-le-Mignon/Prin-Deyrançon
<u>Pôle local</u>	Epannes

Elle 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 Rochénard, 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.



Zoom sur la Zone Sud dans l'armature urbaine de la CAN



Partie 1 : Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable, adapté à la croissance économique, aux besoins des habitants et à la diversité du territoire

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

● Objectifs logements globaux et territorialisation



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.

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	13248	883	807	1037
Zone Sud	1099	73	69	82



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.

● 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.

Répartition des log. Neufs en %		Typologie des log. Neufs		
		Pavillons	Groupés	Collectifs
CAN	1999-2005	66,5	21,5	13,0
Répartition recommandée 2006-2021		38,4	33,0	28,6
SUD	1999-2005	93	7	
Répartition recommandée 2006-2021		63	28	9

Dans chaque zone, répartition ajustable commune par commune.

● 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.

Exemples d'outils réglementaires à disposition : emplacement réservé, Orientation d'Aménagement et de Programmation, servitude...

Les pôles secondaires (Mauzé-sur-le-Mignon/Prin-Deyrançon et Frontenay-Rohan-Rohan) 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.

● 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, conformes à la réglementation en vigueur. 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).

**RECOM
MAN
DATIONS**

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.

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.

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

**PRES
CRIP
TIONS**

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).

**RECOM
MAN
DATIONS**

Mieux articuler la croissance démographique et celle de l'emploi et permettre à la dynamique démographique de dépasser la dynamique économique :

- Augmenter le nombre d'emplois créés par résidence principale dans la Zone Sud.
- **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'Epannes, de Coulon-Magné ou d'Echiré - Saint-Gelais.

3. En renforçant les pôles de la CAN

PRES CRIP TIONS

Les communes de développement prioritaire sont celles de la zone métropolitaine et les pôles de territoire définis par le SCoT.

Secteur Sud	
Frontenay-Rohan-Rohan	Pôle secondaire
Mauzé-sur-le-Mignon / Prin-Deyrançon	Pôle secondaire en bi-pôle
Epannes	Pôle local
Le Bourdet ; La Rochénard ; Priaire ; Thorigny-sur-le-Mignon ; Usseau ; Vallans	Communes de l'espace rural

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, 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.

RECOM MAN DATIONS

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. En favorisant prioritairement l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine actuellement bâtie



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 dans la zone Sud, les gares existantes de Mauzé-sur-le-Mignon, Prin-Deyrançon, Epannes, Frontenay-Rohan-Rohan.

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.



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.

5. En limitant et en organisant les extensions urbaines nécessaires

Le SCoT prescrit les extensions de l'urbanisation les plus limitées possibles en dehors de l'enveloppe existante.

Consommation unitaire d'espace moyenne prescrite en m ² / log. Neuf	Logements neufs			Moyenne / logement neuf
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	636	310	134	385
Sud	700	400	150	567

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

**PRES
CRIP
TIONS**

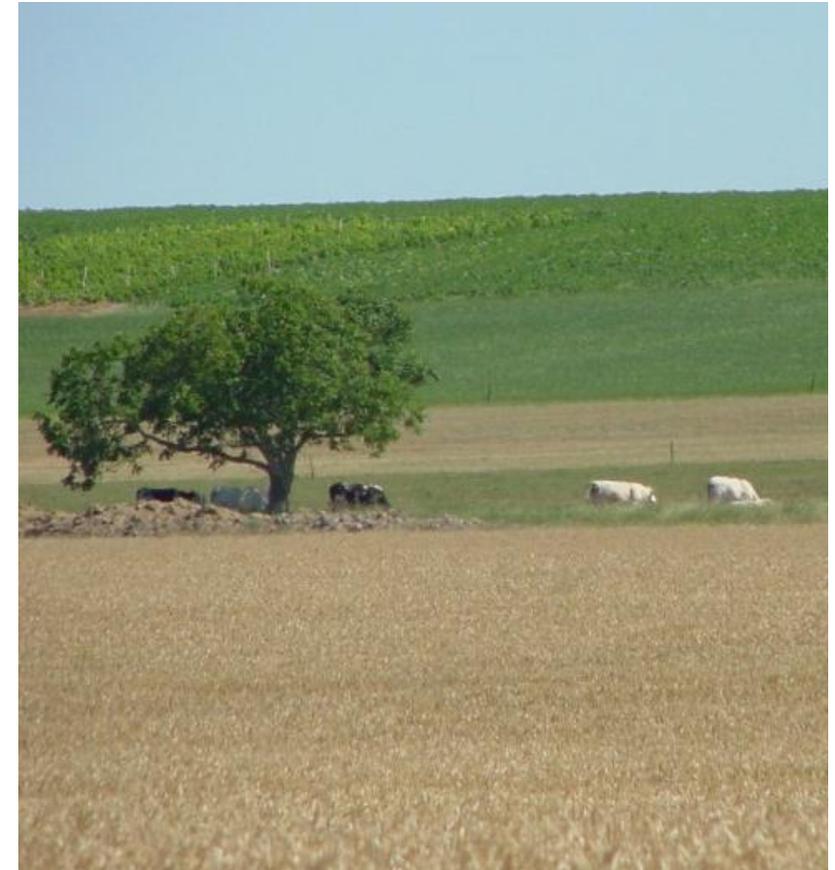
Ces extensions urbaines doivent :

- 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.

Une densité moyenne minimale de logements à l'hectare 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.

Densité de logement par hectare dans les extensions urbaines	Logements			Moyenne / ha
	Pavillons	Groupés	Collectifs	
Moyenne CAN	15,7	32,2	26,0	26
Sud	14	25	67	18

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





Les surfaces maximales nécessaires au développement urbain résidentiel allouées par le SCoT (logements y compris voirie, réseaux divers) s'élèvent à 485 ha pour la CAN du 1/1/2006 au 1/1/2021. Voici sa répartition pour la zone Sud :

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
Sud	46	12	1	59

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
Sud	60	15	2	77

6. En améliorant l'accessibilité des pôles en transports en commun et en transports doux



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 et 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.



7. En articulant besoins en équipements et croissance démographique et économique

● Partager et mutualiser l'offre de service et d'équipements intercommunaux



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.

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.

● Favoriser la création de nouveaux pôles d'équipements et de services dans les tissus urbains existants



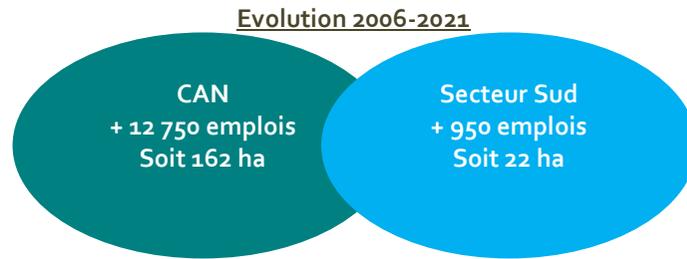
Afin d'éviter le transfert des équipements et services en périphérie préjudiciable au dynamisme des centres villes, les PLU ménageront autant que de besoin les espaces nécessaires dans les tissus urbains existants. Ainsi, les besoins en équipements et services aux populations (commerce, équipements publics, 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.



Partie 2: Conforter un dynamisme économique d'exception en améliorant l'attractivité du territoire

Un objectif d'emplois à accueillir sur le territoire niortais a été inscrit dans les objectifs du SCoT. Ci-dessous, la répartition de la croissance des emplois au lieu de travail par zone :



1. En proposant une offre foncière structurée et très économe en espace

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

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Sud
Activités « de proximité » à vocation communale, (éventuellement mutualisables à l'échelle de chacun des territoires)	51	5
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	88	15
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	23	2
TOTAL	162	22



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.

Aucune nouvelle zone d'activité ne sera créée, sauf pour des activités dont la compatibilité n'est pas ou plus possible sur les espaces économiques existants.

2. En développant les fonctions métropolitaines de la CAN

- Favoriser l'extension des activités métropolitaines existantes et l'implantation de nouvelles implantations métropolitaines



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 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.



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.

- Développer des activités de formation et de recherche dans les domaines d'excellence de la CAN



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

- Développer des activités culturelles et artistiques



Accompagner et encourager le développement d'activités de production et de diffusion artistiques et culturelles.

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



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.

3. En diversifiant la base économique du territoire

● Diversifier l'offre foncière et immobilière



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.

Créer ou étendre une zone d'activité « d'échelle SCoT » dans les zones suivantes : 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)

Surfaces à vocation économique en ha	CAN	Nord
Zones destinées prioritairement à la diversification de la base économique	107	15
Zones pour les emplois métropolitains	23	2
Zones mixtes pour les emplois résidentiels de proximité et l'artisanat	32	5
Total	162	22

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).

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



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).

● Développer les emplois touristiques de loisirs et d'affaires



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).

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.

Optimiser la fréquentation des sites touristiques et mieux gérer les flux.



Poursuite de l'embellissement des communes (réhabilitation, effacement des réseaux, résorption ou traitement des friches).

Valorisation des points de vue remarquable sur le territoire, identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale.

● Faciliter le développement des autres piliers de la base économique de l'agglomération



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.

4. En développant l'économie résidentielle

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



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.

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.



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.

- 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



Dans la zone Sud : 6 ha à répartir en 2 ou 3 sites.

5. En améliorant l'accessibilité multimodale des principaux sites d'activités



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.

La connexion ferroviaire des nouveaux sites sera facilitée.

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.

6. En engageant le processus de réhabilitation des zones d'activités existantes



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 ;
- 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.



7. En maintenant, et si possible en développant, les emplois agricoles



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.

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.



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).

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.

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 ».*

Partie 3 : Faciliter sensiblement la mobilité et les déplacements et éviter la saturation par la qualité des transports

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

- 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



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

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



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 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.

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.



- Le SCoT de la CAN recommande la réalisation d'un plan de déplacements pour les loisirs



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.

2. Développer l'usage des transports collectifs existants

● Rendre les transports collectifs attractifs



Restructurer et développer le réseau urbain sur l'ensemble du territoire

Créer des parkings relais.

Mettre le réseau de transport urbain en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

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.

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



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).

Créer et étendre des parkings relais pour voitures dans chacune des gares.



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



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).

3. Encourager et faciliter la marche et le vélo



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.

Réduire les coupures dans la circulation des piétons dans l'ensemble des communes de la CAN.

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.



Promouvoir la pratique de la marche et du vélo.

Communiquer sur les bienfaits collectifs de la marche et du vélo (protection de l'environnement) et ses bienfaits individuels (santé).

4. Améliorer le transport du fret



Rationaliser l'organisation et l'utilisation des zones d'activités, des sites logistiques de la CAN et améliorer leur accessibilité ferroviaire.

5. Améliorer les infrastructures numériques



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



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 et la pollution atmosphérique

Encourager le covoiturage.

7. Orientations transversales



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 ;

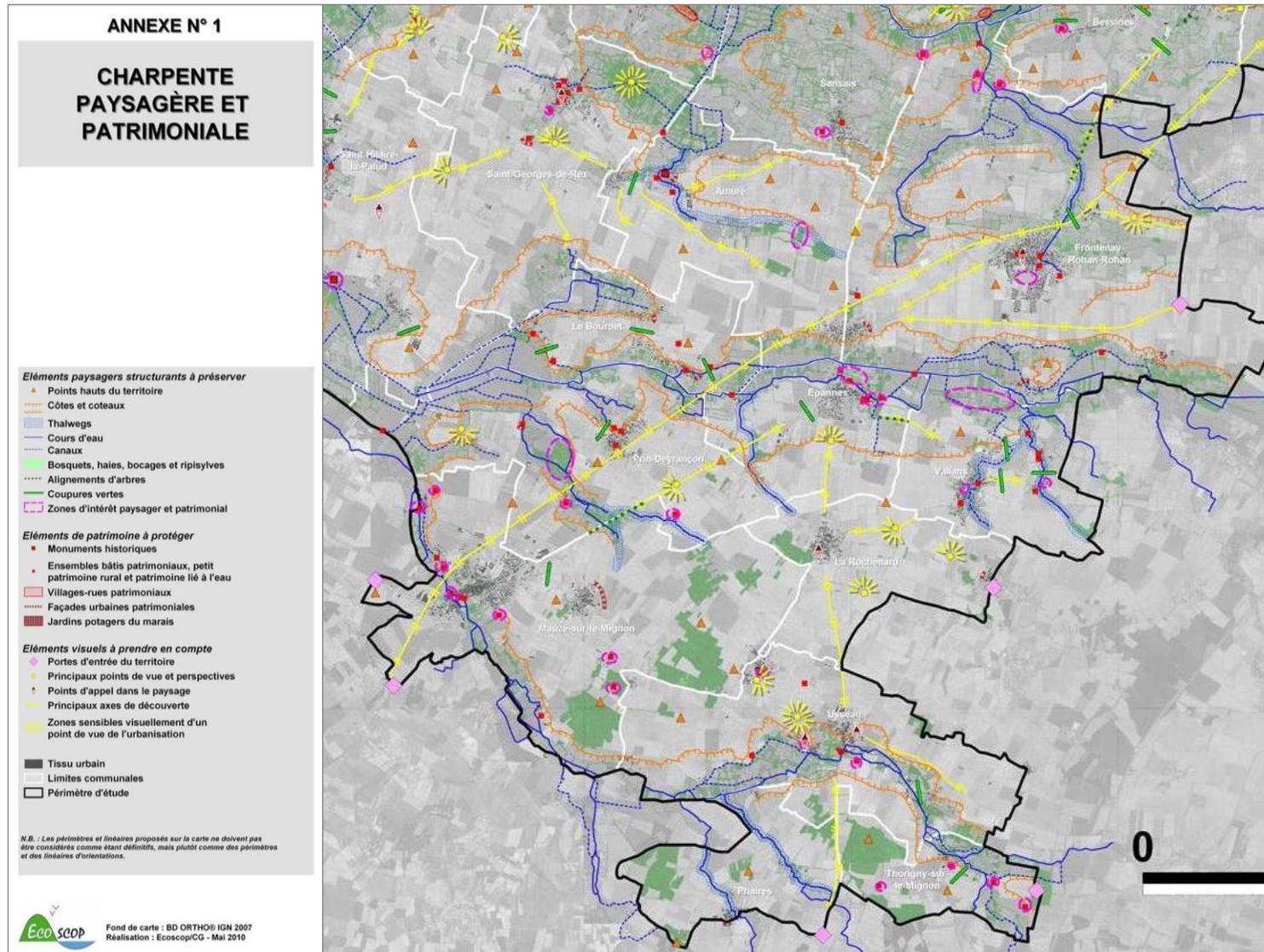
Créer des stations de véhicules à temps partagé.



Partie 4 : Préserver l'identité du territoire, développer et mettre en valeur son environnement et son cadre de vie

1. En révélant et en s'appuyant sur la charpente paysagère et naturelle du territoire du SCoT

Figure 8 – DOO- Eléments graphiques



● Préserver la qualité paysagère globale du territoire

Préserver les paysages de rebords de vallée et de plateaux



Les points hauts et les espaces visuellement sensibles (rebords de vallées et de plateaux) ainsi que les perspectives remarquables, identifiés dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

Préserver et valoriser les perspectives remarquables



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 existant



Les routes en bordure de la Sèvre Niortaise inscrites dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.

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 dans la charpente paysagère et patrimoniale 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.



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.



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 dans la charpente paysagère et patrimoniale.

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.

- **Préserver la qualité et l'identité de chaque unité paysagère**



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 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) une 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.



- **Préserver la qualité paysagère du patrimoine bâti**



Les façades urbaines patrimoniales, c'est-à-dire celles qui présentent un intérêt paysager, culturel ou architectural, repérées dans la charpente paysagère et architecturale seront prises en compte dans les documents d'urbanisme.

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 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.

Les sites majeurs repérés dans la charpente paysagère et architecturale 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.

2. En préservant la biodiversité et la trame verte et bleue

- **Protection des réservoirs de biodiversité**



Protéger les réservoirs de biodiversité repérés dans la Trame Verte et Bleue du SCoT, 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 (2ème 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).

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 Trame Verte et Bleue reporte ces réservoirs biologiques majeurs et secondaires à prendre

en compte.

Préserver les zones humides inventoriées sur la carte du DOO « Enveloppe de référence des zones humides ».

● 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 dans

la Trame Verte et Bleue). Ces derniers prendront également en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique dès qu'il sera applicable.

● Lutte contre les espèces envahissantes



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.

3. En préservant et en gérant de façon économe la ressource en eau



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 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.



La carte du Maillage bocager dans le SCoT 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.

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



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.



5. En menant une politique de prévention des déchets

Favoriser le compostage individuel.

6. En gérant les risques naturels et technologiques



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.

7. En maîtrisant les dépenses et les besoins en énergie



Accompagner les projets et le développement des ressources énergétiques locales et renouvelables.

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.

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.



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 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.

ABECEDAIRE

.A. Aire urbaine (INSEE) : Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Armature urbaine : organisation territoriale

.B. Biodiversité : La biodiversité est définie par la Convention sur la diversité biologique comme : "la variabilité des êtres vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie : cela comprend la diversité au sein des espèces, ainsi que celle des écosystèmes" (art. 2). Le concept de biodiversité concerne donc toutes les composantes et les variations du monde vivant. Les scientifiques distinguent trois niveaux d'organisation : - la diversité écologique (les écosystèmes) ; - la diversité spécifique (les espèces) ; - la diversité génétique (les gènes). Une autre composante essentielle et constitutive de la biodiversité sont les interactions au sein et entre chacun de ces trois niveaux d'organisation.

.C. Corridor écologique : Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers.

.D. « Dent Creuse » : En urbanisme, c'est un espace non construit entouré de parcelles bâties.

.E. Evaluation : examen systématique d'un projet prévu, en cours ou achevé. Elle a pour objet d'apporter des réponses à des questions spécifiques, ainsi qu'à porter un jugement d'ensemble sur une opération et à en tirer des enseignements destinés à améliorer les actions, la planification et les décisions futures.

Étalement urbain : l'étalement urbain caractérise le phénomène de croissance de l'espace urbanisé de façon peu maîtrisée, produisant un tissu urbain très lâche, de plus en plus éloigné du centre de l'aire urbaine dont il est dépendant. Il se traduit donc par une consommation d'espaces importante et supérieure au niveau désiré par les acteurs publics et compatible avec un développement durable du territoire. On remarque alors que l'étalement urbain se définit de façon relative, par rapport à un pôle dont il dépend.

.F. Friche : Espace laissé à l'abandon, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité agricole, portuaire, industrielle, de service, de transformation, de défense militaire, de stockage, de transport.

.G. Gouvernance : le gouvernement d'institutions publiques, la gestion publique ou collective

.I. Intermodalité : La multimodalité consiste à utiliser plusieurs modes de transport différents au cours d'un même déplacement. L'intermodalité a pour but de rendre le passage d'un mode à l'autre aussi naturel et aussi facile que possible. L'intermodalité est une nécessité directement induite par l'imbrication des réseaux. En la matière, les attentes des usagers fixent les objectifs à atteindre : la continuité, la compatibilité, la cohérence, la lisibilité, la complémentarité entre plusieurs modes de déplacement selon leurs domaines de pertinence respectifs.

.L. Logement vacant (INSEE): Un logement vacant est un logement inoccupé se trouvant dans l'un des cas suivants : - proposé à la vente, à la location ; - déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation; - en attente de règlement de succession ; - conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés ; - gardé vacant et sans affectation précise par le propriétaire (exemple un logement très vétuste...).

.O. Objectif : résultat que l'on veut atteindre

Opposabilité : obligation légale de respecter les orientations du SCoT

Orientation : positionnement par rapport à un champ de références (ici orientations politiques)

.P. Parking relais : parc de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun. C'est une forme particulière de pôle d'échanges puisqu'il encourage l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports collectifs.

Pôle, polarité urbaine :

Fondé sur 3 logiques :

- C'est un lieu excédentaire en services par rapport à la population locale
- Conséquence directe du premier point, ce doit être un lieu dont l'accessibilité est de bonne qualité
- La conjonction de ces deux premières logiques détermine une troisième caractéristique d'un pôle : les services localisés dans un pôle ont une « portée spatiale » qui dépasse les limites de la collectivité d'implantation

Prescriptions : ordonnance, obligation

.R. Rapport de compatibilité : rapport de non-contrariété entre deux normes. Un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation. *Exemple : le PLU doit être compatible avec les dispositions du SCoT.*

Rapport de conformité : rapport le plus exigeant. Le document inférieur doit être strictement identique au document supérieur.
Exemple : un permis de construire doit être conforme aux dispositions du PLU.

Rapport de prise en compte : Il a pour fonction d'assurer que deux normes d'origine différente ne s'ignorent pas, afin d'assurer la cohérence de l'ensemble, sans pour autant imposer une coordination trop stricte.
Exemple : le PCET doit prendre en compte les dispositions du SRCAE

Recommandation : avis, conseil que l'on donne, mise en garde

Réservoir de biodiversité (Site TVB) : Espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.

.S. Suivi : collecte et analyse régulière d'informations dans le but de faciliter en temps utile, la prise de décisions, d'assurer la transparence et de servir de base à l'évaluation

.T. TCSP : Un transport en commun en site propre (TCSP) est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (train, métro, tramway, bus sur voies réservées).

SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté d'Agglomération de Niort

