

SCoT

de la Communauté d'Agglomération de Niort

Rapport de présentation

1. Diagnostic territorial stratégique



Approuvé par délibération du Conseil de Communauté
Du **14 janvier 2013**

Reçu en préfecture le **21 janvier 2013**

Opposable depuis le **28 mars 2013**

La Présidente,
Geneviève Gaillard



Document réalisé avec le concours des bureaux d'études :

- Degermann-Consultant
- Ecoscop
- Adauhr
- RCT

SOMMAIRE

Chapitre 1 : Diagnostic territorial stratégique	8
1. Positionnement national et régional de la C.A.N. et de son aire urbaine	8
1.1 La C.A.N. à l'échelle nationale, une agglomération moyenne, une agglomération d'exceptions	11
1.2 Quels territoires vécus, quels périmètres pour la planification ?	12
1.3 Les dynamiques économiques et démographiques Niortaises dans le contexte de dynamiques d'échelle nationale	16
1.4 Les spécificités niortaises	18
1.4.1 Les fonctions métropolitaines.....	19
1.4.2 L'économie sociale et solidaire	22
1.5 Les autres spécificités du territoire	24
1.5.1 Des taux d'activité et d'emploi très élevés	24
1.5.2 Des revenus élevés.....	25
1.5.3 Malgré leur niveau élevé, des revenus moins inégalement répartis.....	26
1.5.4 Des revenus qui permettent un équipement des ménages élevé.....	26
1.6 Les dynamiques territoriales niortaises comparées à celles des autres aires urbaines...	28
1.7 Principaux impacts territoriaux de ces évolutions économiques et sociales	30
1.7.1 L'étalement urbain de la population dans la couronne des aires urbaines, la concentration des emplois dans leur cœur.	30
1.7.2 L'usage obligé de l'automobile dans les déplacements domicile travail.....	36
2. Positionnement et organisation du territoire	38
3. Caractéristiques socio-économiques territoriales	43
3.1 Une croissance démographique en forte reprise	43
3.2 Une population vieillissante.....	55
3.3 Une population très active, inégalement répartie	61
3.4 Un niveau de formation qui s'élève	64
3.5 Le chômage dans la C.A.N.	65
3.6 Précarité et revenus dans la C.A.N.....	70
3.7 Conclusion : caractéristiques socio-économiques à enjeux	74
4. Habitat et habitants, principales singularités territoriales.....	76
4.1 Une planification difficile du fait des dynamiques démographiques	76
4.2 Le Parc de logements	77
4.2.1 Les logements vacants.....	78
4.2.2 Les résidences secondaires.....	79
4.3 La dynamique du logement dans la C.A.N.	80
4.4 Les statuts d'occupation du parc	83
4.4.1 La propriété	83
4.4.2 Le parc locatif.....	83
4.4.3 Le logement social	85
4.4.4 La réhabilitation du parc de logements	88

4.5	Les gens du voyage	88
4.6	Conclusion : caractéristiques du parc de logements à enjeux.....	90
5.	Equipements, services, commerces	92
5.1	L'enfance et la jeunesse	95
5.2	Les personnes âgées.....	96
5.3	Les équipements sportifs	98
5.4	L'enseignement supérieur et la formation professionnelle et continue.....	99
5.5	Conclusion : caractéristiques des équipements et services à enjeux.....	100
6.	L'équipement numérique du territoire	102
7.	Mobilité, déplacements, transports	103
7.1	Les besoins en déplacements du territoire	103
7.2	Mobilité et modes de déplacement	105
7.3	Le réseau routier	111
7.4	Le stationnement.....	116
7.5	Le transport ferroviaire	118
	7.5.1 Présentation du réseau actuel	118
	7.5.2 Les projets ferroviaires voyageurs	119
	7.5.3 Les projets fret.....	122
7.6	Le transport aérien	124
7.7	Les transports collectifs.....	124
7.8	Les modes de déplacements doux	127
	7.8.1 Le vélo.....	127
	7.8.2 La marche	128
7.9	Le transport de marchandises	129
7.10	Enjeux transversaux transport-accessibilité-économie.....	130
7.11	Conclusion : les enjeux de la mobilité et des transports.....	132
8.	L'économie et le développement économique de la C.A.N.	133
8.1	L'économie d'une métropole	133
	8.1.1 Une structure d'activité de métropole.....	133
	8.1.2 Un dynamisme de métropole	137
	8.1.3 Les besoins spécifiques aux différentes sphères d'activités.....	146
8.2	Un positionnement et des infrastructures favorables au développement économique ..	150
	8.2.1 Des projets économiques importants aux portes de la C.A.N.	151
	8.2.2 Conclusion : questionnement sur les enjeux	152
8.3	Les emplois dans l'agriculture.....	154
	8.3.1 L'agriculture de la CAN, un nombre d'emplois directs limité, mais un poids économique non négligeable sur les 3 zones non métropolitaines de la CAN et des effets induits relativement importants en amont et en aval de la filière agricole.....	154
	8.3.2 Une agriculture en évolution	157
	8.3.3 Un espace agricole consommé.....	165

8.3.4	Une agriculture attractive	166
8.3.5	Une activité commerciale concentrée	167
8.3.6	Un potentiel touristique encore trop peu exploité.....	168
8.3.7	Conclusion : questionnement sur les enjeux	169
9.	Occupation des sols	171
9.1	La situation en 2010	171
9.2	Les évolutions de 1999 à 2008	171
9.3	Les Zones d'Activités économiques.....	172
9.4	Conclusion : questionnement sur les enjeux	172
10.	Conclusion.....	173

Table des illustrations

FIGURE 1 : NIORT DANS SON ENVIRONNEMENT REGIONAL	10
FIGURE 2 : LES 29 COMMUNES DE LA C.A.N. ET LEURS PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES.....	10
FIGURE 3 : L'AIRE URBAINE DE NIORT (DEFINITION 1999) DANS LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL 2008	13
FIGURE 4 : L'ATTRACTIVITE DES GRANDES SURFACES DANS LES DEUX-SEVRES	13
FIGURE 5 : LES AIRES URBAINES FRANÇAISES EN FORTE CROISSANCE DE 1999 A 2008	14
FIGURE 6 : L'AIRE URBAINE DE NIORT EN 1999.....	14
FIGURE 7 : L'AIRE URBAINE DE NIORT EN 2008.....	14
FIGURE 8 : PART DES ACTIFS TRAVAILLANT ET RESIDANT DANS UNE COMMUNE DIFFERENTE (AIRES URBAINES 2008).....	15
FIGURE 9 : LES MENAGES BIMOTORISES EN 2008 (AIRES URBAINES 1999).....	15
FIGURE 10 : LES MIGRATIONS RESIDENTIELLES A L'ECHELLE DEPARTEMENTALE EN FRANCE ENTRE 2003 ET 2008.....	16
FIGURE 11 : LES 100 PREMIERES AGGLOMERATIONS FRANÇAISES CLASSEES EN FONCTION DE LEUR SOLDE MIGRATOIRE RELATIF	16
FIGURE 12 : VARIATION ANNUELLE TOTALE DE LA POPULATION PAR COMMUNE DE 1990 A 1999.....	17
FIGURE 13 : VARIATION ANNUELLE TOTALE DE LA POPULATION PAR COMMUNE DE 1999 A 2008.....	17
FIGURE 14 : VARIATION ANNUELLE MIGRATOIRE DE LA POPULATION PAR COMMUNE DE 1990 A 1999.....	18
FIGURE 15 : VARIATION ANNUELLE MIGRATOIRE DE LA POPULATION PAR COMMUNE DE 1999 A 2008.....	18
FIGURE 16 : L'AIRE URBAINE DE NIORT AU 52 ^{EME} RANG NATIONAL POUR LE NOMBRE DE SES EMPLOIS.....	19
FIGURE 17 : L'AIRE URBAINE DE NIORT AU 10 ^{EME} RANG NATIONAL POUR LA PART DES CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES DANS L'EMPLOI EN 2006.....	20
FIGURE 18 : L'AIRE URBAINE DE NIORT AU 3 ^{EME} RANG NATIONAL POUR L'EVOLUTION DE LA PART DES CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES DANS L'EMPLOI.....	20
FIGURE 19 : EN 2008, DANS L'OUEST, AVEC NANTES ET BORDEAUX, L'AGGLOMERATION NIORTAISE « JOUE DANS LA COUR DES GRANDES ».....	21
FIGURE 20 : EMPLOIS SALARIES DE L'ECONOMIE SOCIALE ET PART DANS L'EMPLOI SALARIE PAR ZONE D'EMPLOI AU 31.12 2008.....	22
FIGURE 21 : PART DES EFFECTIFS DE L'ECONOMIE SOCIALE EN 2008	22
FIGURE 22 : PART DE L'ECONOMIE SOCIALE DANS LES EFFECTIFS SALARIES DES DEPARTEMENTS AYANT PLUS DE 12% D'EMPLOIS SOLIDAIRES EN 2008.....	23
FIGURE 23 : TAUX D'ACTIVITE TOTAL DANS DES AIRES URBAINES DE L'OUEST DE LA FRANCE EN 2008.....	24
FIGURE 24 : TAUX D'ACTIVITE DES FEMMES DANS DES AIRES URBAINES DE L'OUEST DE LA FRANCE EN 2008	24
FIGURE 25 : REVENUS DES FOYERS FISCAUX EN EURO/HABITANT EN 2008 PAR COMMUNES DANS L'OUEST DE LA FRANCE...	25
FIGURE 26 : REVENU MEDIAN EN EURO/UNIT DE CONSOMMATION PAR EPCI DANS L'OUEST DE LA FRANCE	25
FIGURE 27 : RAPPORT INTERDECILES DES REVENUS PAR EPCI EN 2008.....	26
FIGURE 28 : PART DES MENAGES DISPOSANT D'AU MOINS UNE VOITURE EN 2008	26
FIGURE 29 : PART DES RESIDENCES PRINCIPALES PROPRIETES DE LEURS OCCUPANTS PAR AIRES URBAINES EN 2008	27
FIGURE 30 : PART DES MENAGES LOCATAIRES EN HLM PAR AIRES URBAINES EN 2008	27
FIGURE 31 : EVOLUTION COMPAREE DE L'EMPLOI AU LIEU DE TRAVAIL PAR AIRES URBAINES EN INDICE 1999- 2008	28
FIGURE 32 : EVOLUTION COMPAREE DE L'EMPLOI AU LIEU DE TRAVAIL EN INDICE DE 1990 A 2008 ENTRE NIORT, LA ZONE METROPOLITAINE, LA C.A.N., LES DEUX-SEVRES, POITOU-CHARENTES ET LA FRANCE.....	28
FIGURE 33 : EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA C.A.N. 1968-2008	29
FIGURE 34 : TAUX DE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DES PRINCIPALES AIRES URBAINES DE L'OUEST 1999-2008.....	29
FIGURE 35 : EVOLUTION DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI DE LA PERIPHERIE DES PRINCIPALES AIRES URBAINES DE L'OUEST 1999- 2008.....	30
FIGURE 36 : PART RESPECTIVE DU CENTRE ET DE LA PERIPHERIE DANS LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DES PRINCIPALES AIRES URBAINES DE L'OUEST 1999- 2008	31
FIGURE 37 : EVOLUTION DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI DES CENTRES DES AIRES URBAINES DE L'OUEST 1999- 2008...	31
FIGURE 38 : PART RESPECTIVE DU CENTRE ET DE LA PERIPHERIE DANS LA CROISSANCE DE L'EMPLOI DES PRINCIPALES AIRES URBAINES DE L'OUEST 1999- 2008	32
FIGURE 39 : POPULATION ET EMPLOI DE NIORT, DE LA C.A.N. ET DES EPCI CONTIGUS EN 2008	32
FIGURE 40 : EVOLUTION DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI DE NIORT, DE LA C.A.N. ET DES EPCI CONTIGUS EN 2008	33
FIGURE 41 : DIFFERENCE ENTRE L'EVOLUTION DE LA POPULATION ET CELLE DE L'EMPLOI DES AIRES URBAINES 1999-2008..	33
FIGURE 42 : DIFFERENCE ENTRE L'EVOLUTION DE LA POPULATION ET CELLE DE L'EMPLOI DES POLES URBAINS 1999-2008 ..	34

SCoT de la C.A.N. - Rapport de présentation - Diagnostic

FIGURE 43 : EVOLUTION DE LA POPULATION ET ETALEMENT URBAIN EN 1999.....	34
FIGURE 44 : TAUX DE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DES CENTRES ET DES PERIPHERIES DES AIRES URBAINES DE POITOU-CHARENTES 1999-2008	35
FIGURE 45 : INTENSITE DE LA STIMULATION DE LA MOBILITE DOMICILE-TRAVAIL CENTRE-PERIPHERIE 1999-2008.....	36
FIGURE 46 : PART DES MODES DOUX DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES ACTIFS OCCUPES EN 2008 DANS LES PRINCIPALES AIRES URBAINES DE L'OUEST	36
FIGURE 47 : TERRITOIRES VECUS EN 1968 ET 2002 D'APRES L'INSEE	38
FIGURE 48 : LES PERIMETRES DE L'AIRES URBAINES DE NIORT ET DE LA ROCHELLE EN 2002 ET 2008	39
FIGURE 49 : PERIMETRE DE LA C.A.N., DES CANTONS ET DE L'AIRES URBAINES (DEFINITION 1999).....	39
FIGURE 50: L'EVOLUTION DE LA POPULATION DE NIORT ET DE LA C.A.N. 1968-2008	43
FIGURE 51: L'EVOLUTION DE LA POPULATION DE NIORT, DE LA C.A.N. ET DE L'AIRES URBAINES DE NIORT 1968-2008.....	44
FIGURE 52 : COMPOSANTE DE LA VARIATION ANNUELLE DE POPULATION DE LA C.A.N. 1968-2008.....	44
FIGURE 53 : COMPOSANTE DE LA VARIATION ANNUELLE DE POPULATION DE NIORT 1968-2008.....	45
FIGURE 54 : L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DE LA C.A.N. 1968-2008, HORS NIORT.....	47
FIGURE 55 : L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DE LA C.A.N. DE 1968 A 2008.....	48
FIGURE 56 : CARTES DE L'EVOLUTION DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE PAR PERIODE INTERCENSITAIRE DANS LES COMMUNES DE LA C.A.N. DE 1968 A 2008 (1 POINT = 2 HABITANTS SUPPLEMENTAIRES POUR CHACUNE DES CARTES QUI SONT DONC COMPARABLES).....	49
FIGURE 57 : PART DES HABITANTS PAR COMMUNE EN 2008 HABITANT UNE AUTRE REGION FRANÇAISE 5 ANS AUPARAVANT.....	51
FIGURE 58 : PART DES HABITANTS PAR COMMUNE EN 2008 HABITANT UN AUTRE DEPARTEMENT DE POITOU-CHARENTES 5 ANS AUPARAVANT.....	51
FIGURE 59 : PART DES HABITANTS EN 2008 HABITANT UNE AUTRE COMMUNE DES DEUX-SEVRES 5 ANS AUPARAVANT.....	51
FIGURE 60 : PRINCIPAUX FLUX RESIDENTIELS>100 HABITANTS INTERNES A LA C.A.N. 2001-2006	52
FIGURE 61 : LIEU DE RESIDENCE DES HABITANTS DE LA C.A.N. SELON L'AGE 5 ANS AUPARAVANT	52
FIGURE 62 : PERSONNES DE 5 ANS OU PLUS HABITANT LE MEME LOGEMENT EN 2003 PAR AIRE URBAINES.....	52
FIGURE 63 : EVOLUTION DE LA STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION DE LA C.A.N. 1999-2008	55
FIGURE 64 : STRUCTURE PAR AGE DE LA POPULATION DE LA C.A.N. EN 2008	55
FIGURE 65 : PART DES PLUS DE 75 ANS EN 2008	57
FIGURE 66 : EVOLUTION DE LA PART DES PLUS DE 75 ANS ENTRE 1999-2008	58
FIGURE 67 : EVOLUTION DE LA STRUCTURE SOCIOPROFESSIONNELLE DES PLUS DE 15 ANS ENTRE 1999-2008	58
FIGURE 68 : STRUCTURE PAR AGE 1999-2008 PROJETEE EN 2021	59
FIGURE 69 : HYPOTHESES D'EVOLUTION DES ENTREES-SOTIES SUR LE MARCHE DU TRAVAIL DE LA C.A.N. ENTRE 1999 ET 2021.....	60
FIGURE 70 : TAUX D'ACTIVITES 2008.....	61
FIGURE 71 : TAUX D'ACTIVITES DES FEMMES 2008.....	61
FIGURE 72 : TAUX D'ACTIVITE DES FEMMES DE 15-64 ANS EN 2008.....	62
FIGURE 73 : EVOLUTION DE LA STRUCTURE DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPEE AU LIEU DE RESIDENCE ENTRE 1999 ET 2008	63
FIGURE 74 : COMPARAISON DE LA STRUCTURE DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPEE AU LIEU DE RESIDENCE ET AU LIEU DE TRAVAIL ENTRE 1999 ET 2008	63
FIGURE 75 : IMPLANTATION DES CADRES EN 1999 ET 2008.....	64
FIGURE 76 : EVOLUTION DU NIVEAU DE FORMATION DE LA POPULATION NON SCOLARISEE ENTRE 1999 ET 2008	64
FIGURE 77 : REPARTITION DE LA POPULATION NON SCOLARISEE DISPOSANT D'UN DIPLOME SUPERIEUR A BAC+2 EN 1999 ET 2008.....	65
FIGURE 78 : TAUX DE CHOMAGE DANS LES AIRES URBAINES PRINCIPALES DE L'OUEST EN 2008.....	65
FIGURE 79 : TAUX DE CHOMAGE DES FEMMES EN 2008 DANS LES AIRES URBAINES DE L'OUEST	66
FIGURE 80 : TAUX DE CHOMAGE PAR COMMUNE DANS LA C.A.N. COMPAREE AUX SANS DIPLOME ET AU LOGEMENT SOCIAL.....	66
FIGURE 81 : PART DE LA POPULATION NON SCOLARISEE DE PLUS DE 15 ANS N'AYANT PAS DE DIPLOME EN 2008	67
FIGURE 82 : REPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX EN 2008.....	68
FIGURE 83 : GROS PLAN SUR LE CHOMAGE DANS LES QUARTIERS DE NIORT.....	68
FIGURE 84 : EVOLUTION DU NOMBRE DE CHOMEURS ENTRE 1999 ET 2008.....	69
FIGURE 85 : EVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE ENTRE 1999 ET 2008.....	69
FIGURE 86 : EVOLUTION INDICIAIRE DES ALLOCATAIRES DU RMI PAR EPCI ENTRE 2003 ET 2008	70
FIGURE 87 : REPARTITION DES ALLOCATAIRES DU RMI EN 2007.....	71

SCoT de la C.A.N. - Rapport de présentation - Diagnostic

FIGURE 88 : PART DE LA POPULATION DES QUARTIERS DE NIORT DONT LE REVENU AVANT IMPOT ETAIT INFERIEUR A 735 € EN 2005.....	71
FIGURE 89 : PART DE LA POPULATION DES QUARTIERS DE NIORT COUVERTE PAR 4 MINIMA SOCIAUX EN 2006	72
FIGURE 90 : REVENU MEDIAN PAR EPCI DANS L'OUEST EN 2009.....	72
FIGURE 91 : RAPPORT INTERDECILES DES REVENUS EN 2008.....	73
FIGURE 92 : ETALEMENT DE POPULATION EN DEHORS DE LA C.A.N. 1982-2008.....	74
FIGURE 93 : EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1982 ET 1999, POPULATION 2008 REELLE ET PROJETEE PAR L'INSEE ...	76
FIGURE 94 : REPARTITION DU PARC DE LOGEMENTS EN 1999	77
FIGURE 95 : REPARTITION DU PARC DE LOGEMENTS EN 2008	77
FIGURE 96 : PART DE LA VACANCE DANS LE PARC DE LOGEMENTS EN 2008	78
FIGURE 97 : EVOLUTION DES LOGEMENTS VACANTS ENTRE 1982 ET 2008.....	78
FIGURE 98 : PART DES RESIDENCES SECONDAIRES DANS LE PARC DE LOGEMENTS EN 2008.....	79
FIGURE 99 : EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS DANS LA C.A.N. 1968-2008	80
FIGURE 100 : EVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS PAR LOGEMENT DANS LA C.A.N. 1968-2008 AVEC EXTRAPOLATION 2021.....	81
FIGURE 101 : PART DU PARC DE LOGEMENTS CONSTRUIITS PAR COMMUNE DANS LA C.A.N. ENTRE 1990 ET 2005	81
FIGURE 102 : EVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS VACANTS ET DE RESIDENCES PRINCIPALES DANS LA C.A.N. 1968-2008.....	82
FIGURE 103 : PART DES PROPRIETAIRES DANS LE PARC DES RESIDENCES PRINCIPALES EN 2008	83
FIGURE 104 : EVOLUTION DE LA PART DE PROPRIETAIRES 1999-2008	83
FIGURE 105 : REPARTITION DES RESIDENCES PRINCIPALES EN LOCATION DANS LA C.A.N. EN 2008	84
FIGURE 106 : EVOLUTION DE LA REPARTITION DES RESIDENCES PRINCIPALES EN LOCATION DANS LA C.A.N. 1999-2008 ...	84
FIGURE 107 : DEMANDES ET ATTRIBUTIONS DE LOGEMENTS SOCIAUX EN POITOU-CHARENTES EN 2008.....	85
FIGURE 108 : PART DU LOGEMENT SOCIAL DANS LE PARC DES RESIDENCES PRINCIPALES DE LA C.A.N. EN 2008	86
FIGURE 109 : CENTRALITE GLOBALE ET PAR HABITANT DANS LA C.A.N.	94
FIGURE 110 : ACCESSIBILITE ROUTIERE ET FERROVIAIRE DANS LA C.A.N.	94
FIGURE 111 : NOMBRE D'ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT ET DE FORMATION DANS LA C.A.N. EN 2010	95
FIGURE 112 : EQUIPEMENTS ET SERVICES POUR PERSONNES AGEES DANS LA C.A.N. EN 2010	96
FIGURE 113 : DENSITE DE MEDECINS GENERALISTES EN 2010.....	97
FIGURE 114 : PRATICIENS ET ETABLISSEMENTS DE SANTE DANS LA C.A.N. EN 2010.....	97
FIGURE 115 : EQUIPEMENTS SPORTIFS DE LA C.A.N. EN 2010	98
FIGURE 116 : RESEAU DE COLLECTE FIBRE OPTIQUE DE FRANCE TELECOM DANS LE SUD DES DEUX SEVRES.....	102
FIGURE 116 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 1999 (SUPERIEURS A 200 ACTIFS).....	103
FIGURE 117 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 2006 (SUPERIEURS A 200 ACTIFS).....	103
FIGURE 118 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 2008 VERS NIORT	104
FIGURE 119 : FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 2008 VERS NIORT	104
FIGURE 120 : NOMBRE DE VOITURES PAR HABITANT EN 2003	105
FIGURE 121 : NOMBRE D'ALLERS-RETOURS DOMICILE-TRAVAIL DANS LA C.A.N. EN 2008	106
FIGURE 122 : PART DES VEHICULES DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES AIRES URBAINES DE L'OUEST EN 2008	106
FIGURE 123 : EVOLUTION DE LA PART DE LA VOITURE DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA C.A.N. 1999-2006	107
FIGURE 124 : REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS LA C.A.N. EN 2008.....	107
FIGURE 125 : LES MENAGES BIMOTORISES DANS L'OUEST EN 2008	108
FIGURE 126 : LES MENAGES BIMOTORISES - ZOOM SUR LA C.A.N. EN 2008.....	108
FIGURE 127 : PART DE LA VOITURE DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA C.A.N. EN 2006.....	109
FIGURE 128 : PART DES TRANSPORTS DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA C.A.N. EN 2006	110
FIGURE 129 : PART DES DEUX-ROUES DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA C.A.N. EN 2006	110
FIGURE 130 : PART DES DEUX-ROUES DANS LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DE LA C.A.N. EN 2006	111
FIGURE 131 : LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT DE LA C.A.N. EN 2011.....	113
FIGURE 132 : LES PRINCIPAUX TRAFICS ROUTIERS DE LA C.A.N. EN 2006	113
FIGURE 133 : LES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS DE LA COMMUNE DE NIORT EN 2006.....	114
FIGURE 134 : ECHANGES ENTRE POLES URBAINS EN POITOU-CHARENTES EN 2007	115
FIGURE 135 : LE RESEAU FERROVIAIRE DANS L'OUEST	118
FIGURE 136 : LE PROJET DE LGV SUD-EUROPE-ATLANTIQUE	120

SCoT de la C.A.N. - Rapport de présentation - Diagnostic

FIGURE 137 : PROJET DE FONCTIONNEMENT DE NIORT-TERMINAL	122
FIGURE 138 : PROJETS D'AUTOROUTES FERROVIAIRES	123
FIGURE 139 : NOUVELLES LIAISONS FRET ENTRE LA REGION AQUITAINE ET LE POITOU-CHARENTES.....	123
FIGURE 140 : LE RESEAU C.A.N. 2011 POUR L'ESPACE METROPOLITAIN	125
FIGURE 141 : LE RESEAU C.A.N. 2011 POUR LE TERRITOIRE DU SCoT DE LA C.A.N.	125
FIGURE 142 : EVOLUTION DES EMPLOIS DE BASE ECONOMIQUE 1982-2007.....	130
FIGURE 143 : ACCESSIBILITE ROUTIERE DES COMMUNES DE LA C.A.N.	130
FIGURE 144 : LES SPECIFICITES ECONOMIQUES DE LA C.A.N. EN 2008.....	136
FIGURE 145 : EFFECTIFS DES 15 PLUS IMPORTANTS SECTEURS D'ACTIVITE DE LA C.A.N. EN 2008	136
FIGURE 146 : EVOLUTION DES EMPLOIS PRESENTIELS ET DE BASE ECONOMIQUE DE LA C.A.N. 1982-2007.....	138
FIGURE 147 : EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA C.A.N. 1982-2007	138
FIGURE 148 : EVOLUTION DES EMPLOIS PRESENTIELS DANS LA C.A.N. 1982-2007	139
FIGURE 149 : EVOLUTION DES EMPLOIS DE BASE ECONOMIQUE DANS LA C.A.N. 1982-2007	139
FIGURE 150 : EVOLUTION DES EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL DE LA C.A.N. 1999-2008	140
FIGURE 151 : EVOLUTION PAR SECTEURS DES EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL DE LA C.A.N. 1999-2008	140
FIGURE 152 : EVOLUTION COMPAREE DE L'EMPLOI EN CINQ SECTEURS 1999-2008 (INDICE100 EN 1999)	141
FIGURE 153 : REPARTITION DE L'EVOLUTION DES 8 474 EMPLOIS SUPPLEMENTAIRE DE LA C.A.N. 1999-2008	141
FIGURE 154 : EVOLUTION DES EMPLOIS DE LA C.A.N. PAR FONCTION 1999-2008	142
FIGURE 155 : PART DES CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES DANS L'EMPLOI DES AIRES URBAINES DE L'OUEST EN 2006	142
FIGURE 156 : EVOLUTION DE LA PART DES CFM (CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES) DANS L'EMPLOI DES AIRES URBAINES DE L'OUEST 1982-2006	143
FIGURE 157 : EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL ET CADRES DES FONCTIONS METROPOLITAINES PAR AIRES URBAINES 2006 EN FRANCE	143
FIGURE 158 : EVOLUTION DES EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL DE LA C.A.N. PAR CSP 1999-2008	144
FIGURE 159 : EVOLUTION DES CSP AU LIEU DE TRAVAIL DE LA C.A.N. PAR CSP 1999-2008	144
FIGURE 160 : REPARTITION DE LA POPULATION DE 15 ANS ET PLUS DANS LA C.A.N. EN 1999	145
FIGURE 161 : REPARTITION DE LA POPULATION DE 15 ANS ET PLUS DANS LA C.A.N. EN 2008	145
FIGURE 162 : PROPORTION D'EMPLOIS CREATIFS EN 2006	146
FIGURE 163 : EVOLUTION DES EMPLOIS DE BASE ECONOMIQUE DANS LES COMMUNES DE LA C.A.N. 1982-2007	147
FIGURE 164 : EVOLUTION DES EMPLOIS DE LA SPHERE PRESENTIELLE DANS LES COMMUNES DE LA C.A.N. 1982-2007	147
FIGURE 165 : EVOLUTION COMPAREE DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI DE LA SPHERE PRESENTIELLE 1982-2007	148
FIGURE 166 : EVOLUTION COMPAREE DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI DE LA SPHERE PRESENTIELLE 1982-2007	148
FIGURE 167 : EVOLUTION DES EMPLOIS DE BASE ECONOMIQUE 1982-2007.....	149
FIGURE 168 : UNE ACTIVITE TOURISTIQUE BASEE SUR DEUX CRENEAUX.....	149
FIGURE 169 : CHAMBRES ET EMPLACEMENTS DE CAMPING POUR 1000 HABITANTS	150
FIGURE 170 : PART DE LA SUPERFICIE TOUJOURS EN HERBE DE LA SAU	157
FIGURE 171 : EVOLUTION DE LA SAU DE 1988 A 2010	158
FIGURE 172 : EVOLUTION DE LA SAU PAR ZONE DE 1988 A 2010	159
FIGURE 173 : EVOLUTION DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS AGRICOLES PAR ZONE DE 1988 A 2010	160
FIGURE 174 : EVOLUTION DU NOMBRE D'UTA DE 1988 A 2010.....	161
FIGURE 175 : EVOLUTION DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS AGRICOLES DE 1988 A 2010.....	161
FIGURE 176 : EVOLUTION DE LA SAU PAR EXPLOITATION DE 1988 A 2010	162
FIGURE 177 : PRODUCTION BRUTE STANDARD MOYENNE PAR EXPLOITATION ET TOTALE PAR COMMUNE EN 2010	163
FIGURE 178 : EVOLUTION DE L'USAGE DE LA SAU DE 1988 A 2000.....	164
FIGURE 179 : EVOLUTION DES ORIENTATIONS TECHNICO ECONOMIQUE DE 1988 A 2000	164
FIGURE 180 : EVOLUTION DE LA SAU PAR COMMUNE DE 2000 A 2010	165
FIGURE 181 : EVOLUTION ANNUELLE DE LA SAU ENTRE 1988 ET 2000 ET ENTRE 2000 ET 2010	166

Chapitre 1 : Diagnostic territorial stratégique

1. Positionnement national et régional de la C.A.N. et de son aire urbaine

La Communauté d'Agglomération de Niort (C.A.N.) appartient à la catégorie des « villes moyennes » françaises et européennes. Comme la plupart d'entre elles, elle tient, en apparence, une place modeste dans l'armature urbaine française sur le plan économique et social ou sur le plan des questions urbaines ou architecturales. Une agglomération économiquement et socialement paisible, que la crise de la CAMIF a néanmoins récemment ébranlée.

Les interrogations qui tournent autour du parc naturel régional et de la reconquête de son label, d'une part, les questions qui relèvent des disponibilités en eau et de sa qualité d'autre part mettent par contre fréquemment l'accent sur des problématiques environnementales de ce territoire de plus en plus visibles à l'échelle nationale.

Mais derrière cette apparence tranquille se cache une série d'exceptions qui doivent être révélées pour comprendre la « révolution tranquille » qui a engagé la C.A.N. dans une voie originale en matière de développement économique et social, une voie qui pourrait servir d'exemple à des échelles qui dépassent largement le département et la région.

Pour comprendre ce territoire, son évolution passée et les enjeux de son évolution future, cette situation impose d'autres regards. Il faut éclairer d'autres aspects du développement que ceux qui sont habituellement explorés, prendre d'autres outils de mesure que ceux de l'analyse territoriale classique.

Cette originalité économique et sociale s'est accompagnée d'une répartition des activités et du logement dans l'espace dont les évolutions passées ont eu des conséquences identiques à celles d'un grand nombre d'autres agglomérations : l'étalement urbain, accompagné d'un usage très élevé de la voiture. Cette organisation, plus subie que voulue, sur une trentaine d'années fait maintenant partie d'un héritage dont certains aspects ne sont et ne seront pas faciles à gérer dans les contextes budgétaires et énergétiques qui s'annoncent aussi bien pour les collectivités (réseaux de toutes natures, équipements, transports en commun) que pour les ménages (budget déplacement, budget énergie, budget temps).

Les premiers travaux du SCoT ont été engagés avant l'adoption des grilles d'analyse du développement durable. Ils ont aussi été engagés avant la « découverte » de la mutation métropolitaine de l'agglomération.

Tout a changé depuis. Beaucoup de projets peuvent être engagés pour répondre à des enjeux qui ne sont plus ceux des villes moyennes mais qui relèvent de logiques complémentaires rarement réunies dans un seul territoire d'aussi petite taille :

- Celui d'un aménagement d'un territoire qui relève, à bien des égards, de logiques métropolitaines, dans lesquelles la qualité de vie, la politique du logement, la politique de l'environnement, deviennent des outils de développement économique beaucoup plus déterminants que dans d'autres agglomérations de même taille.
- Celui d'un territoire dans lequel le développement économique est devenu le principal facteur de développement démographique.
- Celui d'un aménagement d'un territoire qui relève d'un développement social et solidaire qui n'a pas d'équivalent en France.

- Celui d'un aménagement d'un territoire aussi bien urbain et rural qui dispose d'un patrimoine naturel extrêmement précieux.
- Celui d'un territoire dont l'équilibre entre agriculture, paysage, milieu rural et milieu urbain est précieux.
- Celui d'un territoire dont les périmètres administratifs ne correspondent plus aux territoires vécus.
- Celui d'un territoire dont les moyens financiers restent ceux d'une agglomération modeste confrontée à des besoins, des impératifs nouveaux d'une échelle plus vaste, aussi bien sur le plan géographique que sur le plan symbolique et éthique.
- Celui d'un territoire dont les modes de vie sont, sur bien des plans, « obligés » d'être éloignés des orientations du développement durable en particulier en matière d'usage de la voiture.

Un SCoT ne peut pas répondre à lui seul à tous les enjeux et notamment pas à la transformation de certains aspects des modes de vie des habitants. Il ne peut pas non plus devenir à lui seul un outil de développement économique et social. Il peut malgré tout contribuer à de nouvelles orientations dans les modes de vie et permettre un développement économique, plus social et plus solidaire, appuyée sur des entreprises dont les valeurs humanistes sont à souligner et dont la crise actuelle souligne l'importance stratégique.

Ce diagnostic doit répondre à plusieurs exigences contradictoires :

- Un premier diagnostic réalisé en 2005 a déjà été validé. Réalisé avec des données statistiques aujourd'hui obsolètes, il doit être réactualisé avec les derniers résultats disponibles.
- Les nouvelles données statistiques conduisent à réviser quelques-unes des orientations initiales et souvent rendent également caduques certaines analyses plus récentes.
- La grille du développement durable dont l'application était restée modeste dans sa version initiale doit être affirmée et conduit à renouveler la vision de l'avenir du territoire.

Les « exceptions » niortaises sont peu perceptibles à l'échelle locale et, de fait, rendent le territoire assez peu compréhensible si on en reste à l'échelle du périmètre du SCoT et donc de la C.A.N. Il faut prendre du recul, parfois jusqu'à une échelle nationale pour « voir » les différences de la C.A.N., comprendre et mesurer leurs impacts en termes d'aménagements, d'équipements, d'urbanisme, d'infrastructures. Pour permettre de répondre à ces différentes exigences :

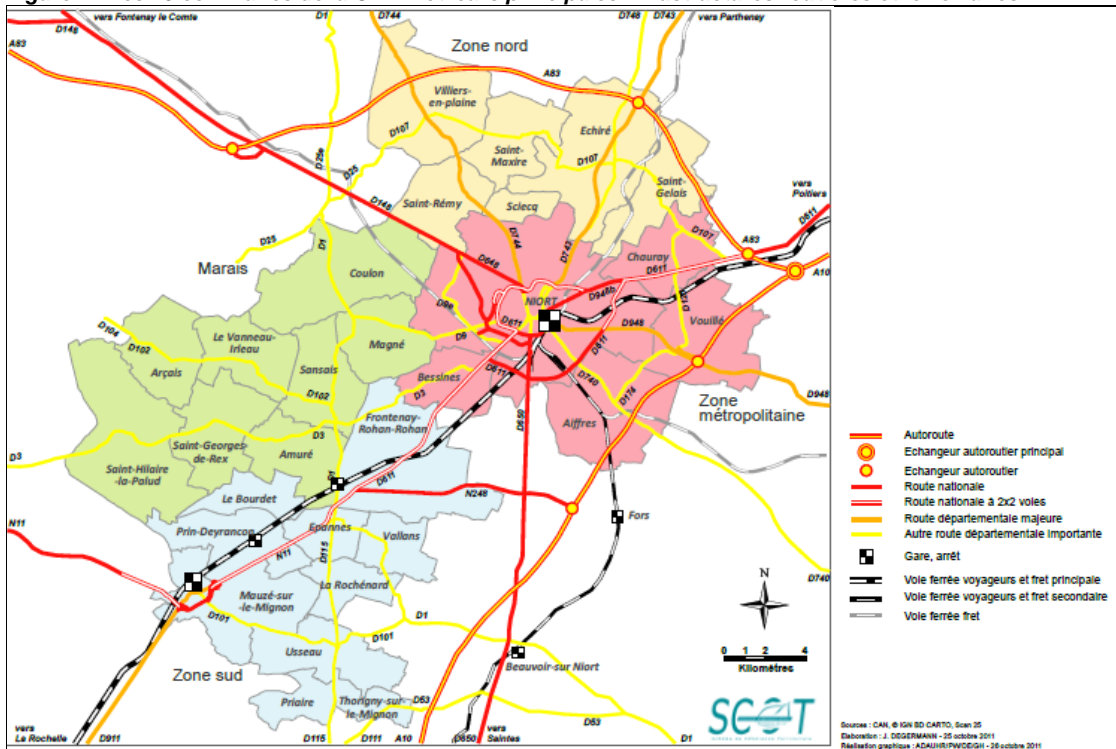
- Ce document reprend l'essentiel du plan du diagnostic initial pour permettre de saisir les différences entre la vision initiale du territoire et sa vision renouvelée.
- Ce document complète le diagnostic initial par une « mise en perspective » de la C.A.N. à l'échelle des aires urbaines du grand Ouest.
- Ce document tente de faire apparaître la C.A.N. dans certaines dynamiques économiques et démographiques d'échelles nationales qui impactent le grand Ouest ou, à une échelle plus modeste, dans des dynamiques régionales.

- Ce document élargit autant que possible l'analyse économique, sociale et de l'aménagement à l'échelle des territoires vécus par les populations que les emplois, les services, les équipements, les commerces de la C.A.N. font vivre.
- Ce document doit éclairer les choix réalisés dans le DOG.
- Ce document doit enfin être une étape dans un processus d'intégration des politiques d'aménagement, de développement économique, de transports, de logement, d'environnement de cette partie de Poitou-Charentes.

Figure 1 : Niort dans son environnement régional



Figure 2 : Les 29 communes de la C.A.N. et leurs principales infrastructures routières et ferroviaires



1.1 La C.A.N. à l'échelle nationale, une agglomération moyenne, une agglomération d'exceptions

A l'échelle nationale, la C.A.N. apparaît comme une agglomération moyenne confrontée comme les autres aux mutations économiques et des modes de vie, mais aussi une agglomération d'exceptions exposées aux mutations métropolitaines.

Composée de 29 communes, la Communauté d'Agglomération de Niort comptait 102 064 habitants et 58 373 emplois au lieu de travail. 44 290 actifs ayant un emploi y résidaient en 2008. Au moins 14 000 actifs viennent chaque jour y travailler en provenance des collectivités voisines.

Ces quelques chiffres suffisent à démontrer l'existence d'une aire urbaine, d'un espace vécu au quotidien qui dépasse largement les périmètres administratifs et les périmètres de planification actuels. La C.A.N. fait partie d'une aire urbaine et d'une zone d'emploi beaucoup plus étendue.

Avec 66 817 emplois au lieu de travail et 137 799 habitants, l'aire urbaine¹ niortaise se situe au 52^{ème} rang national par son nombre d'emplois et au 53^{ème} rang pour sa population. Par leurs poids démographique et économique, Niort, son agglomération et son aire urbaine font partie du système des «villes moyennes ou villes intermédiaires» françaises, c'est-à-dire d'une agglomération au cœur d'un système spatial qui associe l'urbain et le rural. Niort remplit une fonction de point d'accès à un grand nombre de réseaux, de ressources, de services, d'équipements pour la population de son aire urbaine et au-delà. De par sa taille et son étendue limitées, elle permet à ses habitants un accès direct et rapide à la nature et à l'agriculture, à leurs fonctions productives, récréatives et de biodiversité. Relativement proche du littoral d'une part, d'une grande ville universitaire d'autre part, elle jouit d'une situation enviable qu'un certain nombre de grands projets nationaux va encore améliorer dans les années qui viennent.

A quelques exceptions près, en France, les «villes moyennes» ont longtemps opposé leurs importantes fonctions de services et de pôle de développement économique pour un vaste territoire rural à une image relativement médiocre en particulier pour la jeunesse en termes d'animation, de vie culturelle et de créativité. Certaines, appuyées sur une situation géographique plébiscitée par la population, un patrimoine architectural, urbain et naturel de qualité, et une accessibilité routière et ferroviaire de bon niveau ont «surfé» sur une attractivité résidentielle facilitée par une mobilité migratoire nouvelle pour développer leur population et leur économie résidentielle. D'autres ont joué à fond la carte d'une identité spécifique en phase avec le positionnement recherché par certaines entreprises pour viser des niches de développement économique et ont tiré leur épingle du jeu de la concurrence interurbaine. Quelques-unes ont pu jouer sur les deux tableaux. La CAN fait partie de ce deuxième groupe.

Toutes ont néanmoins connu les effets pervers d'un développement territorial facilité par la disposition de vastes surfaces urbanisables à des coûts relativement modestes tout en pouvant toujours faire valoir la proximité entre le centre et ses ressources urbaines,

Toutes sont aujourd'hui confrontées à un quadruple enjeu :

- Celui de l'étalement urbain qui fragilise l'environnement et vulnérabilise le budget des ménages et des collectivités face aux évolutions des coûts de l'énergie ;

¹ Aire urbaine : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, 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. Pôle urbain : unité urbaine offrant 5 000 emplois ou plus.

- Celui de leur dimension toujours modeste qui limite leurs moyens pour répondre aux nouvelles exigences du développement durable en particulier en matière de transports en commun ;
- Celui de leur positionnement économique dans un environnement de plus en plus sélectif à une échelle qui est passée progressivement de l'échelle régionale à l'échelle nationale, avant d'atteindre aujourd'hui l'échelle européenne et mondiale pour les activités de productions industrielles comme pour les fonctions métropolitaines. Dans ce contexte, les villes moyennes sont en quelque sorte prises en étau entre les contraintes de la délocalisation des fonctions industrielles qui constituaient l'essentiel de leur base économique d'une part, et la relocalisation des fonctions métropolitaines vers des agglomérations de plus grande taille, d'autre part ;
- Celui de la réponse spécifique à toutes les crises, économiques, financières, environnementales, sociales qui affectent les territoires de façon assez différenciée selon leur positionnement.

Même si elle est, comme les autres, confrontée aux mêmes enjeux, dans ce contexte, la Communauté d'agglomération de Niort présente un profil totalement atypique, porté par des atouts économiques qui n'ont pas d'équivalent à l'échelle nationale. D'autres atouts, plus conventionnels en phase avec la demande économique et sociale ont servi depuis une dizaine d'années de support à dynamisme nouveau.

Réaliser le diagnostic territorial, économique, social et environnemental de la C.A.N. revient à faire la description d'un territoire très spécifique, de son évolution rapide et d'une mutation très originale dans le concert des agglomérations françaises et européennes de dimension moyenne.

1.2 Quels territoires vécus, quels périmètres pour la planification ?

Aux confins des Pays de Loire et de Poitou-Charentes, à la limite entre les départements des Deux-Sèvres, de Charente Maritime et de la Vendée, l'agglomération niortaise est entourée par 6 aires urbaines : celles de Poitiers, de Cholet, de la Roche-sur-Yon, de La Rochelle, de Saintes et d'Angoulême qui structurent le territoire de cette partie de la France.

Les aires urbaines ne sont pas encore toutes contiguës, mais les flux domicile-travail, ou encore l'influence des grandes surfaces commerciales, donnent une image précise des espaces vécus de chacune des villes centres.

Ces espaces vécus dépassent largement les périmètres des aires urbaines, et a fortiori, ceux des intercommunalités. Ces périmètres sont en évolution constante. Les processus respectifs d'extension des lieux de résidence et de concentration des lieux de travail ont conduit l'INSEE à redéfinir fin 2011 les périmètres des aires urbaines du territoire national. Celle de Niort fait partie des aires urbaines dont la croissance a été la plus forte entre 1999 et 2008.

Figure 3 : L'aire urbaine de Niort (définition 1999) dans les flux domicile-travail 2008

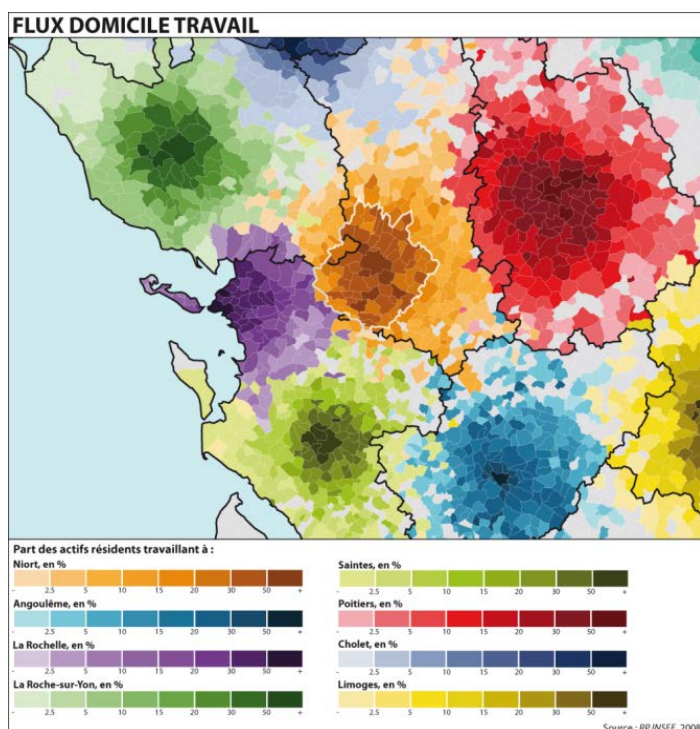
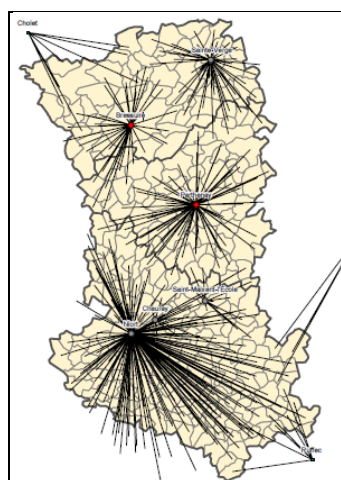


Figure 4 : L'attractivité des grandes surfaces dans les Deux-Sèvres



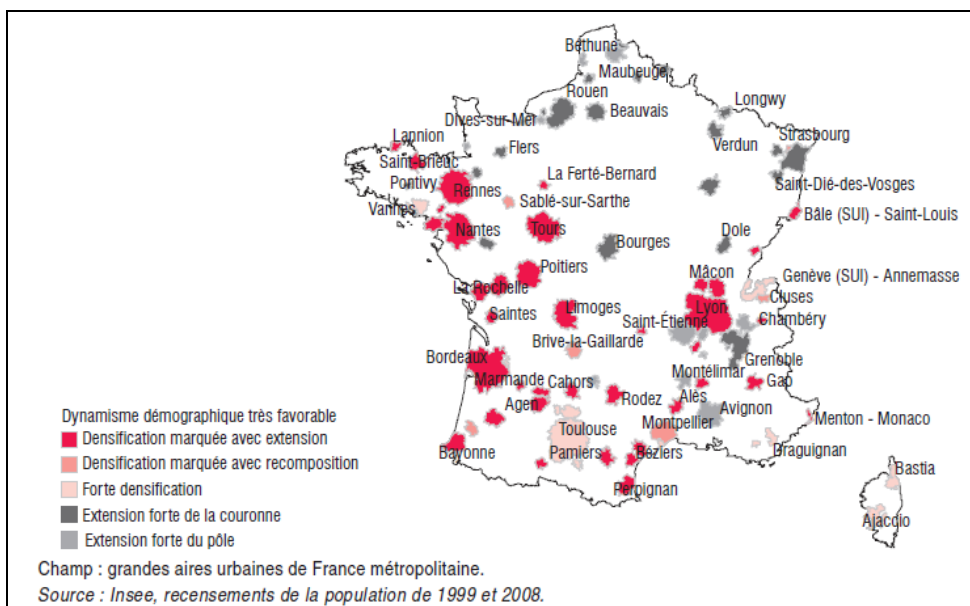
A l'échelle du département des Deux-Sèvres, le périmètre des déplacements domicile-travail en 2008 est pratiquement identique à celui de l'aire d'influence des grandes surfaces commerciales (hypermarchés) en 1999.

Source INSEE

L'aire urbaine de Niort qui couvrait 1 222 km² en 1999 s'est étendue de 136 km² entre 1999 à 2008 et 11 153 habitants supplémentaires extérieurs au périmètre de 1999 sont entrés dans son influence directe. Additionné à sa croissance interne, ce sont 23 377 habitants supplémentaires qui viennent alimenter toute son économie résidentielle.

Ces deux évolutions (extension géographique, croissance interne) placent l'aire urbaine de Niort dans le groupe des 30 aires urbaines françaises en plus forte croissance.

Figure 5 : Les aires urbaines françaises en forte croissance de 1999 à 2008

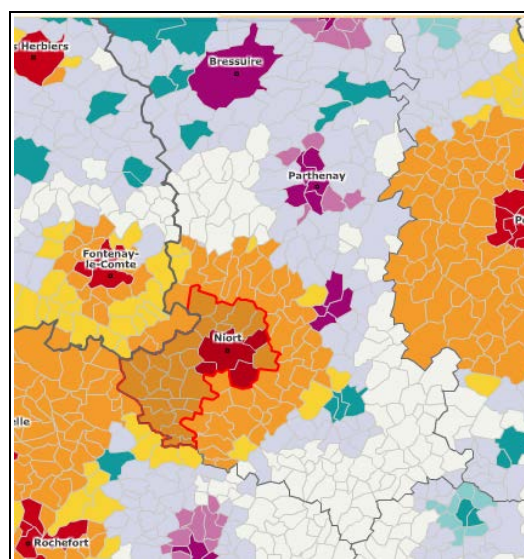


Le périmètre de l'aire urbaine niortaise a donc été redéfini.

Figure 6 : L'aire urbaine de Niort en 1999



Figure 7 : L'aire urbaine de Niort en 2008



Pour l'agglomération niortaise, l'un des meilleurs ajustements géographiques entre les périmètres « calculés » et les périmètres « vécus », est obtenu sur la base de la part des actifs travaillant et résidant dans une commune différente, et du taux de ménages bimotorisés comme le montrent les cartes ci-dessous. Les différences entre les périmètres vécus et les périmètres de planification et d'aménagement, d'une part, l'évolution permanente des périmètres vécus dans le temps, d'autre part, démontrent la nécessité d'ajuster les périmètres des Schémas de Cohérence Territoriale à une réalité géographique qui est différente.

Figure 8 : Part des actifs travaillant et résidant dans une commune différente (aire urbaine 2008)

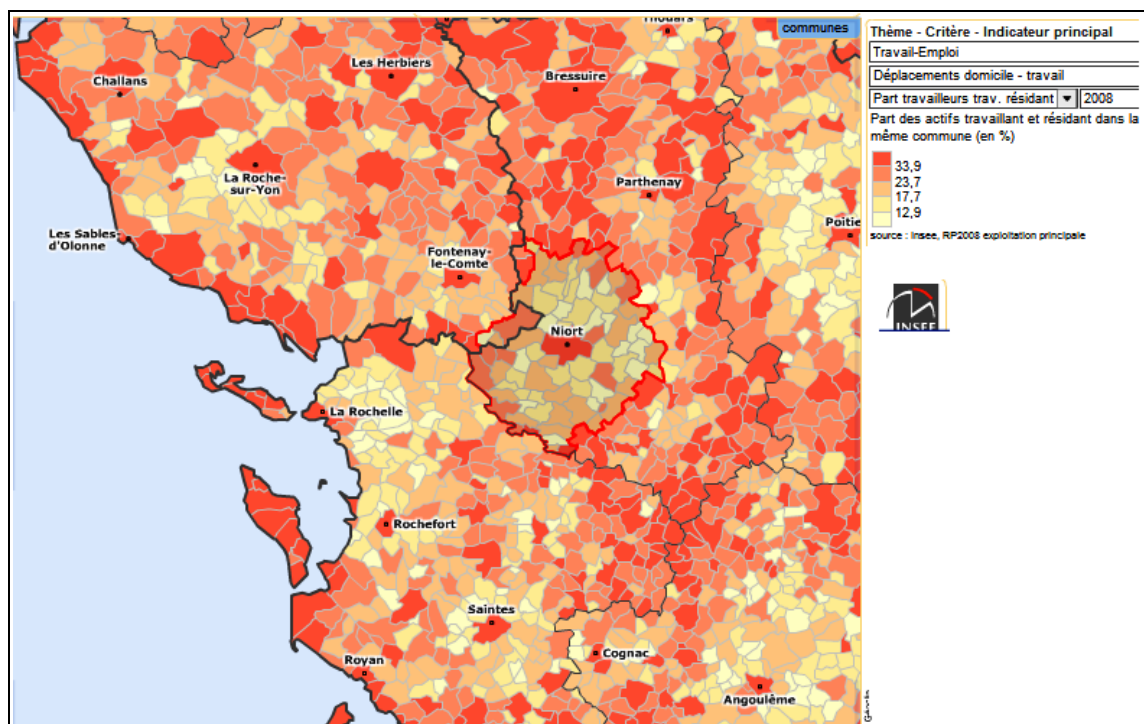
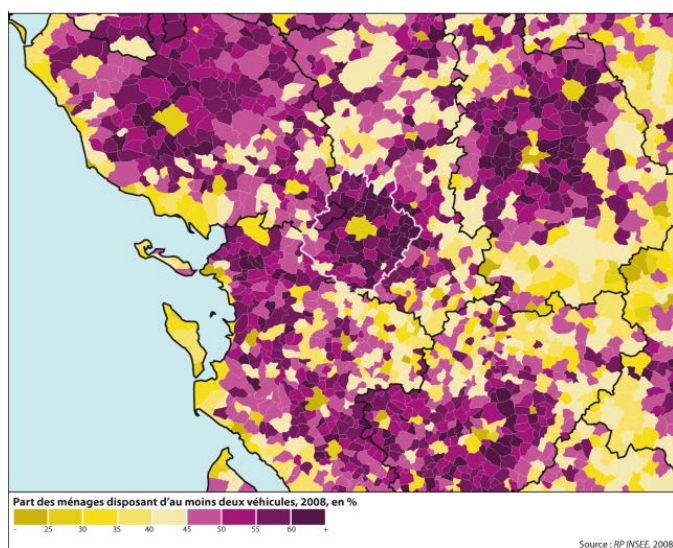


Figure 9 : Les ménages bimotorisés en 2008 (aire urbaine 1999)



1.3 Les dynamiques économiques et démographiques Niortaises dans le contexte de dynamiques d'échelle nationale

À l'appel de l'héliotropisme méridional, s'ajoute désormais l'appel océanique de l'Ouest. Le mouvement démographique vers l'Ouest bénéficie à toutes les régions littorales, de la Bretagne à l'Aquitaine et notamment aux Pays de la Loire et à la région Poitou-Charentes. Ici, l'augmentation des soldes migratoires est plus particulièrement due à la hausse globale des arrivées résidentielles dans les départements les moins urbanisés. Elle est en partie le fait de l'attrait exercé par ces départements auprès des familles et des personnes âgées. La hausse de cette attractivité départementale profite bien à Saint-Nazaire, Poitiers, Niort et La Rochelle. Principalement alimentées par la région parisienne, les migrations sont également engendrées par des attractivités économiques spécifiques à certains territoires dont la C.A.N. fait notamment partie.

Figure 10 : Les migrations résidentielles à l'échelle départementale en France entre 2003 et 2008

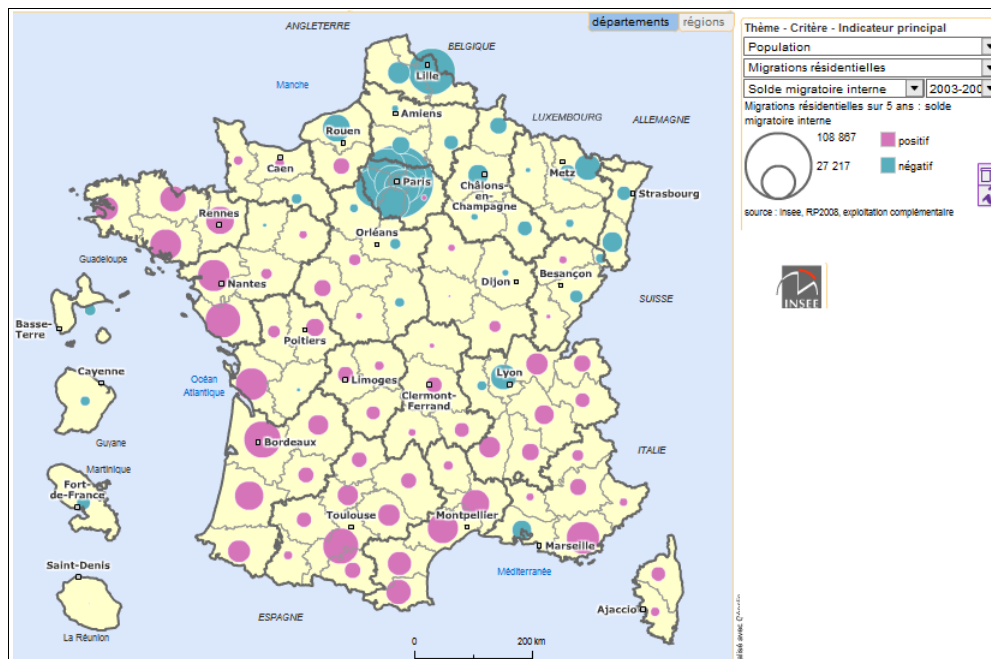
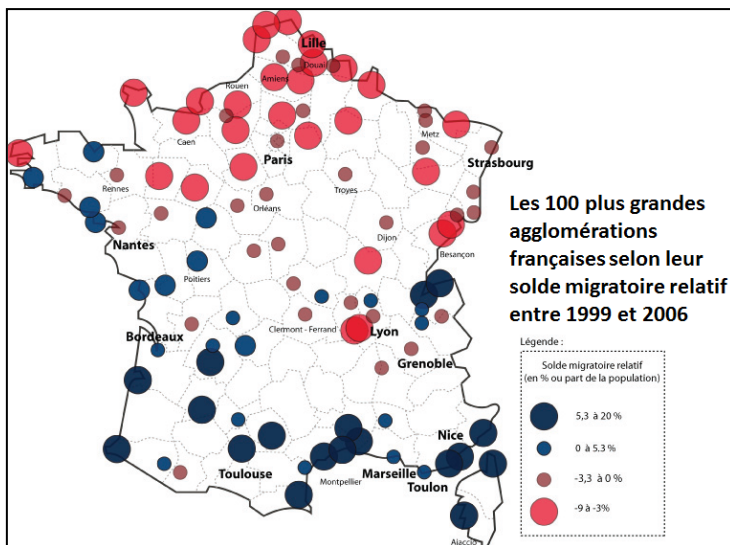


Figure 11 : Les 100 premières agglomérations françaises classées en fonction de leur solde migratoire relatif



Source : Insee et Paris Dauphine

Ces agglomérations profitent d'un double dynamisme :

- Celui de leur base économique qui se développe de façon très spécifiquement localisée au sein de leur périmètre;
- Celui de l'économie résidentielle, qui se déploie dans presque toutes leurs communes.

Dans le jeu des mobilités Paris/province et province du Nord Est/province de l'Ouest et du Sud, les investissements et les dépenses de consommation qu'y effectuent les familles et les retraités nouvellement installés génèrent un transfert de richesses dont profitent les régions les plus attractives. La crise de la dette actuelle interroge néanmoins sur la pérennité et la viabilité à long terme de ce mouvement.

Le département des Deux-Sèvres fait partie des « bénéficiaires », mais ce bénéfice n'est le fruit que du sud du département et de Niort en particulier, et ce sur une période relativement longue d'environ 20 ans, à deux rythmes néanmoins très différents. Les variations dans le rythme de croissance démographique et le développement de l'économie niortaise de 1968 à 2008 ont suscité bien des interrogations, ayant parfois conduit à largement sous-estimer les besoins en logements et en surfaces à urbaniser au sein de la C.A.N.. De fait, ces sous-estimations internes ont été compensées à l'extérieur, ce que montrent les cartes ci-dessous, et en particulier, les cartes du solde migratoire des communes de 1999 à 2008.

Figure 12 : Variation annuelle totale de la population par commune de 1990 à 1999

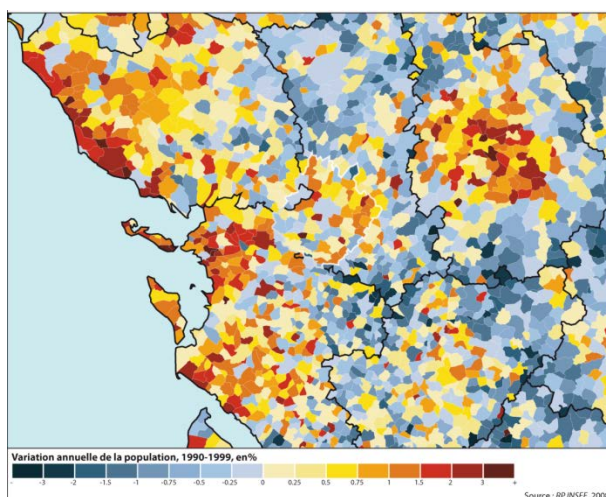


Figure 13 : Variation annuelle totale de la population par commune de 1999 à 2008

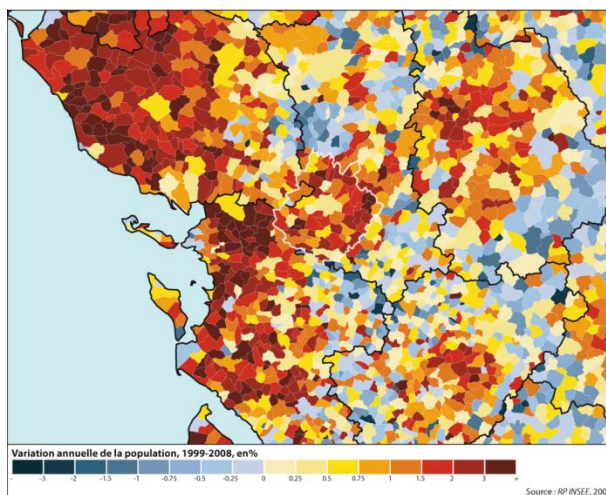


Figure 14 : Variation annuelle migratoire de la population par commune de 1990 à 1999

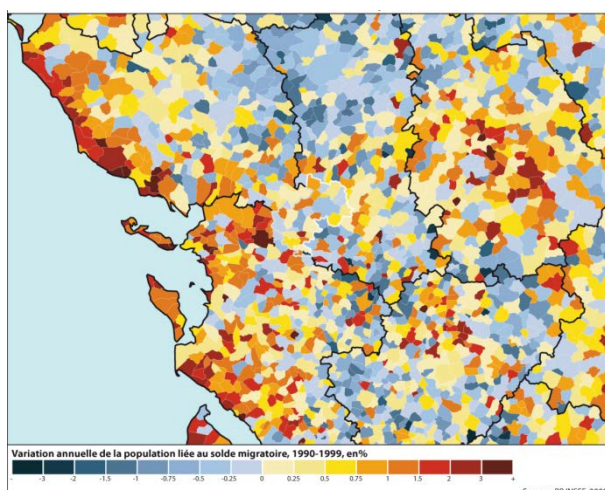
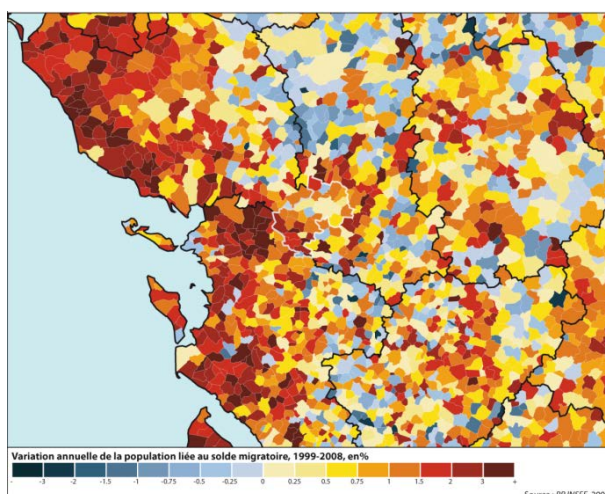


Figure 15 : Variation annuelle migratoire de la population par commune de 1999 à 2008



1.4 Les spécificités niortaises

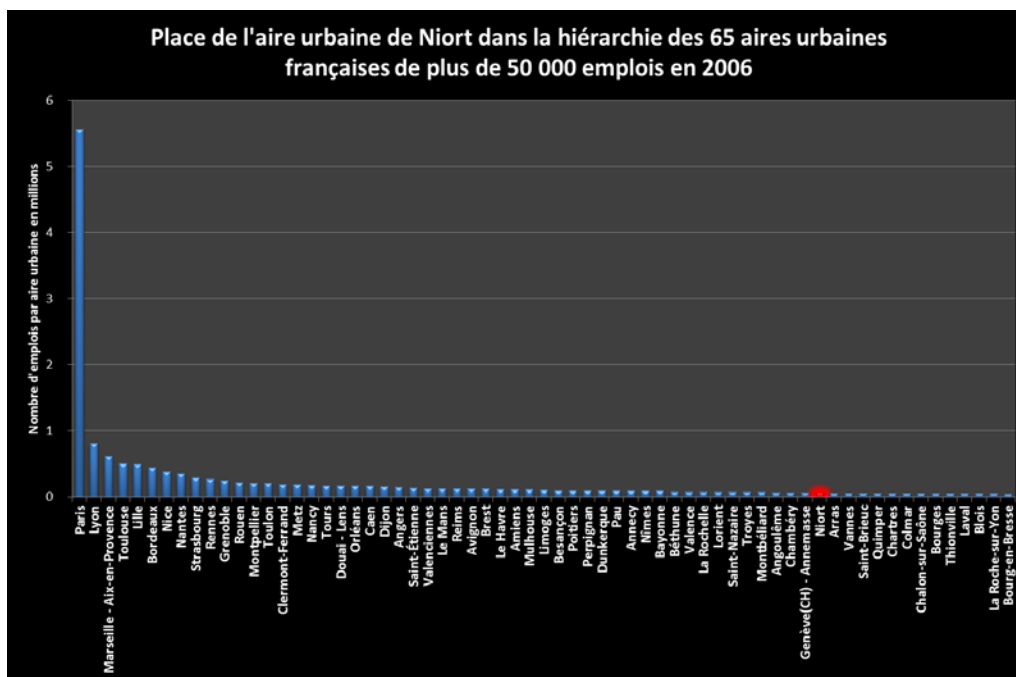
Si l'agglomération niortaise bénéficie de sa position géographique pour accueillir une partie des flux migratoires d'échelle nationale, et si elle remplit un grand nombre de fonctions communes à toutes les villes moyennes, elle accueille également d'autres fonctions qui font sa différence, sa spécificité, sa séduction. Ces fonctions accroissent son attractivité géographique, sa robustesse actuelle, et surtout, sa très forte dynamique récente que le SCoT de la C.A.N. peut renforcer.

Démographiquement classée parmi les villes moyennes, la C.A.N. présente des caractéristiques économiques et sociales qui s'apparentent à celles d'agglomérations de beaucoup plus grande dimension. Ces caractéristiques, dont on percevait à peine les prémices dans les décennies 1980-1990, se sont très fortement renforcées entre 1999 et 2008.

1.4.1 Les fonctions métropolitaines

Le développement exceptionnel de ses fonctions métropolitaines depuis une dizaine d'années place Niort dans le peloton de tête des agglomérations françaises pour ce critère jugé primordial pour le volet économique du développement durable du territoire².

Figure 16 : L'aire urbaine de Niort au 52ème rang national pour le nombre de ses emplois



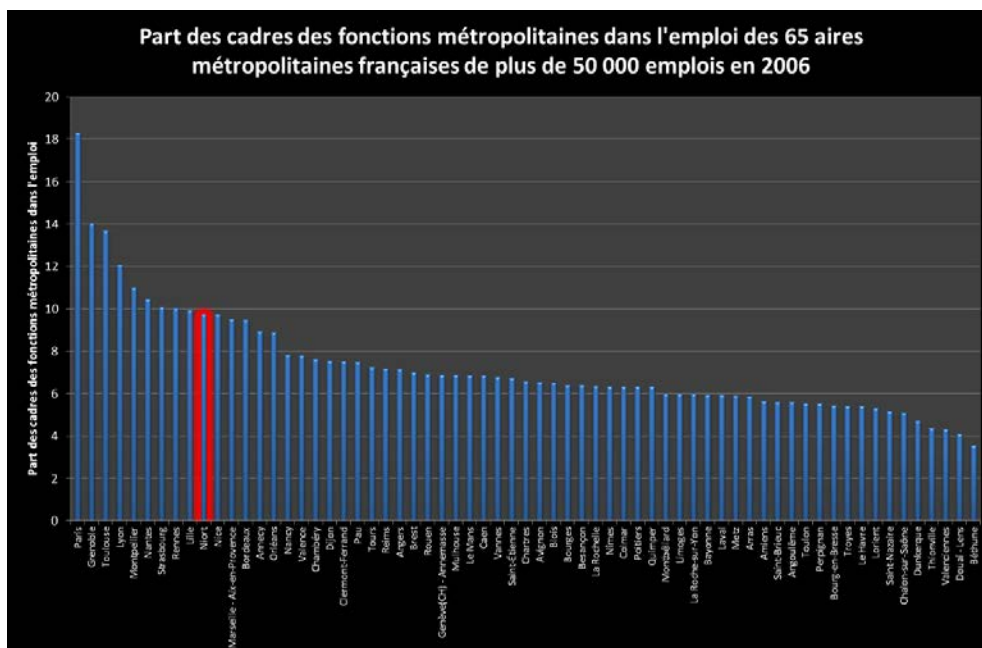
Source Insee

L'écart entre le poids économique total et le poids métropolitain de la CAN au sein des agglomérations françaises illustre bien la spécificité niortaise.

² Les emplois de cadres des fonctions métropolitaines reflètent le potentiel de développement d'un territoire, du fait de leur rôle d'entraînement sur d'autres fonctions productives. En France, la part de ces emplois dans l'emploi total est de 9 % en 2006. Avec une proportion de 20%, l'Île de France en concentre près de la moitié. En province ces emplois sont plus présents dans les régions du Sud, de l'Ouest et en Alsace. A l'échelle des zones d'emploi, leur part varie de moins de 2 % à plus de 25 %.

Le nombre des cadres des fonctions métropolitaines (CFM) a plus que doublé entre 1982 et 2006. Quelques régions ont largement profité de la dynamique de croissance des CFM, en particulier l'Ouest et le Bassin Parisien où l'emploi a fortement progressé (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, indicateurs de développement durable)

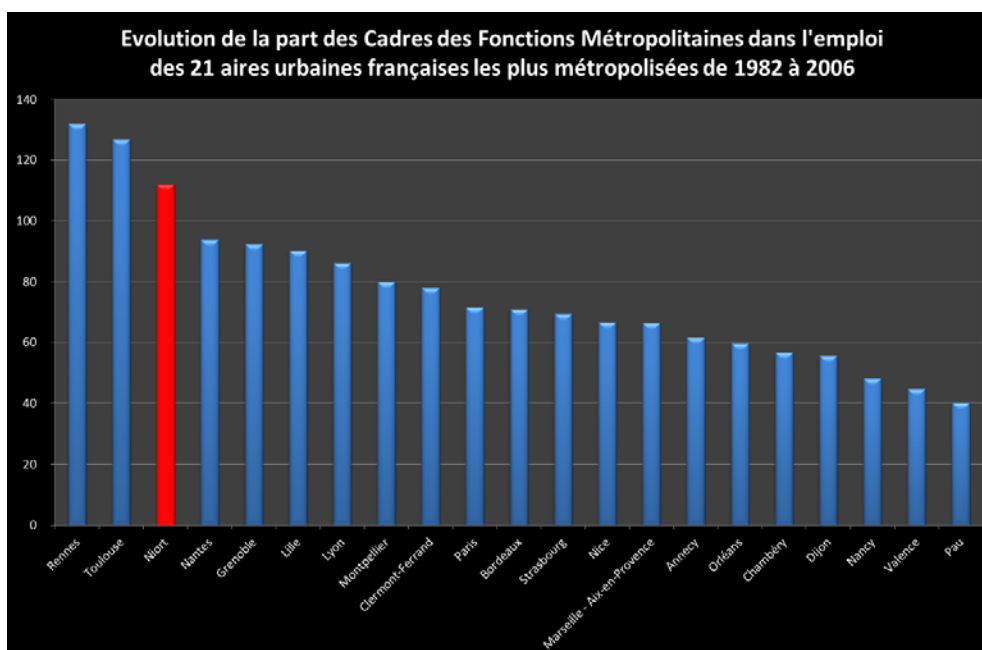
Figure 17 : L'aire urbaine de Niort au 10^{ème} rang national pour la part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi en 2006



Source Insee

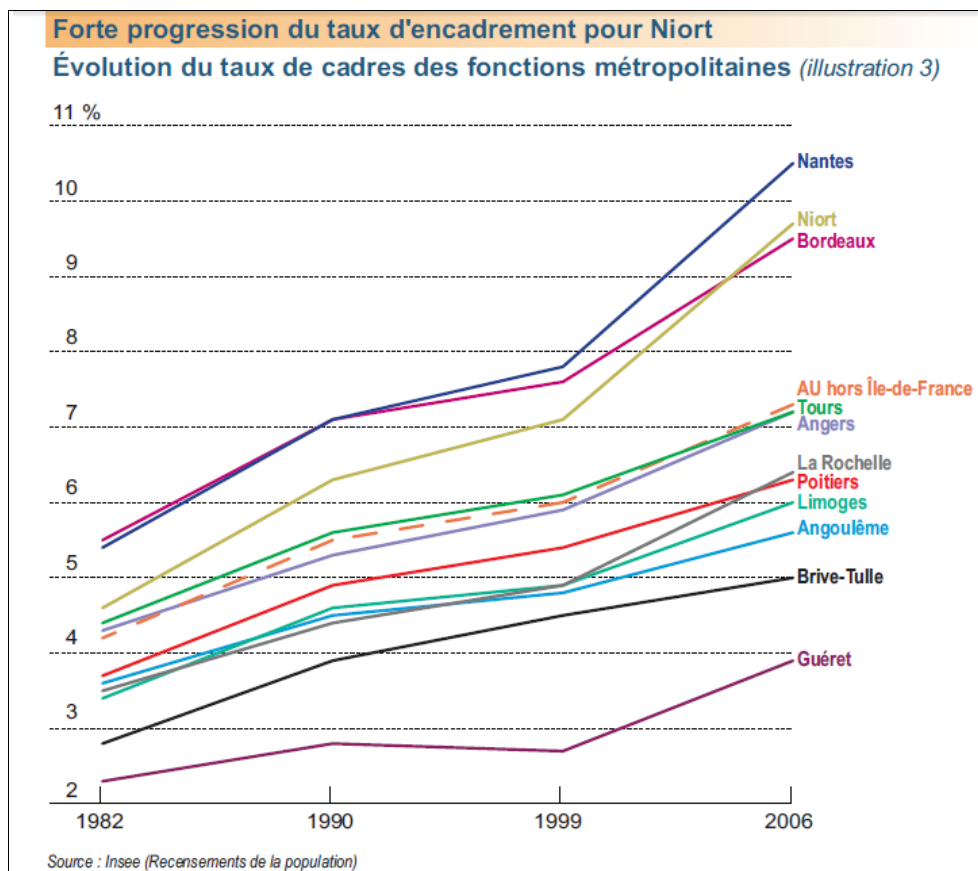
L'aire urbaine niortaise comptait 6 377 cadres des fonctions métropolitaines en 2006, soit 9,7% des emplois au lieu de travail, ce qui la plaçait au 10^{ème} rang des aires urbaines, alors qu'elle ne se positionnait qu'au 21^{ème} rang en 1982 pour sa proportion d'emplois métropolitains.

Figure 18 : L'aire urbaine de Niort au 3^{ème} rang national pour l'évolution de la part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi



Source Insee

Figure 19 : En 2008, dans l'Ouest, avec Nantes et Bordeaux, l'agglomération niortaise « joue dans la cour des grandes »



1.4.2 L'économie sociale et solidaire

En 2008, l'agglomération niortaise «joue dans la cour des grandes». Cette évolution métropolitaine, unique en France pour des agglomérations de cette dimension, s'est construite sur une deuxième spécificité : l'économie sociale et solidaire.

Figure 20 : Emplois salariés de l'économie sociale et part dans l'emploi salarié par zone d'emploi au 31.12 2008

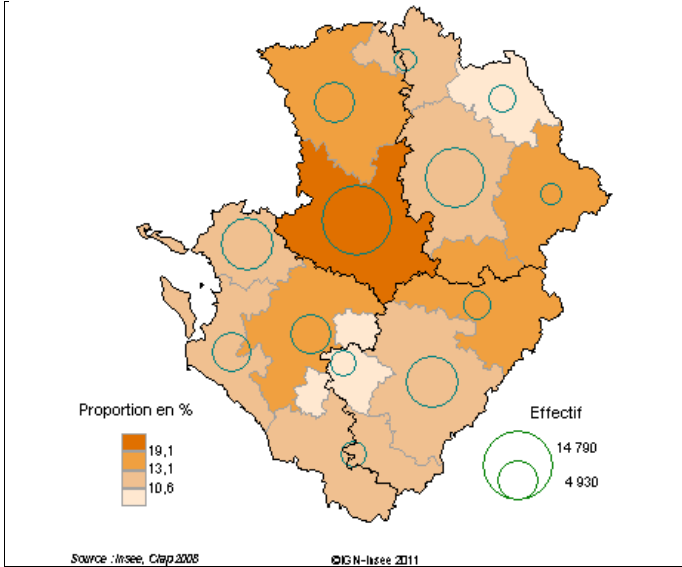


Figure 21 : Part des effectifs de l'économie sociale en 2008

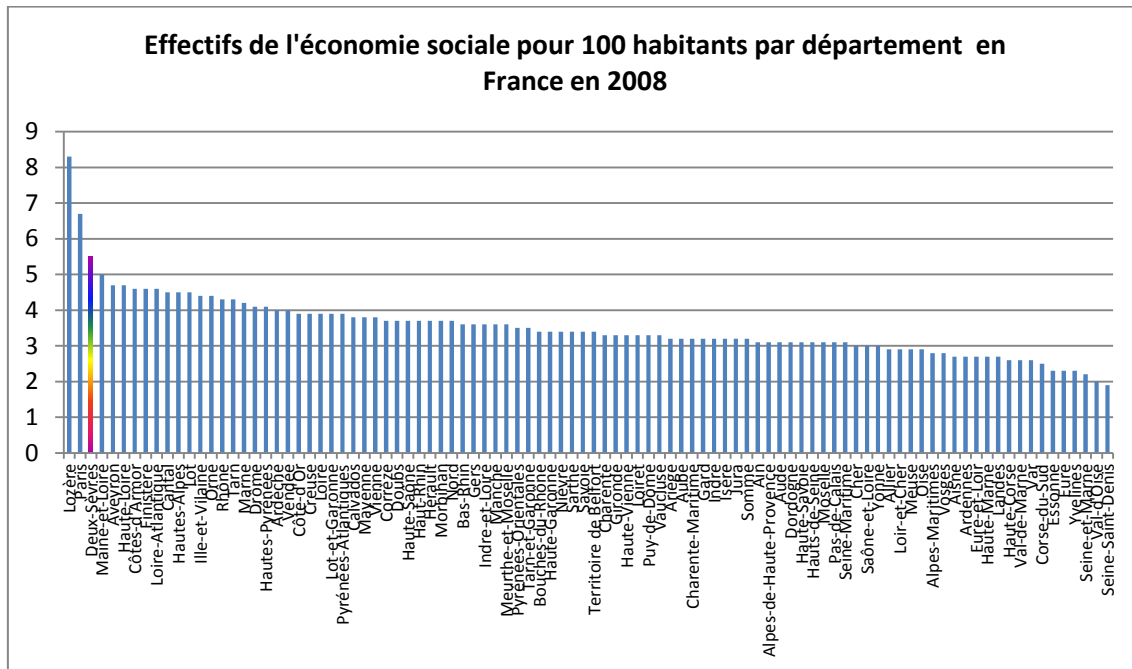
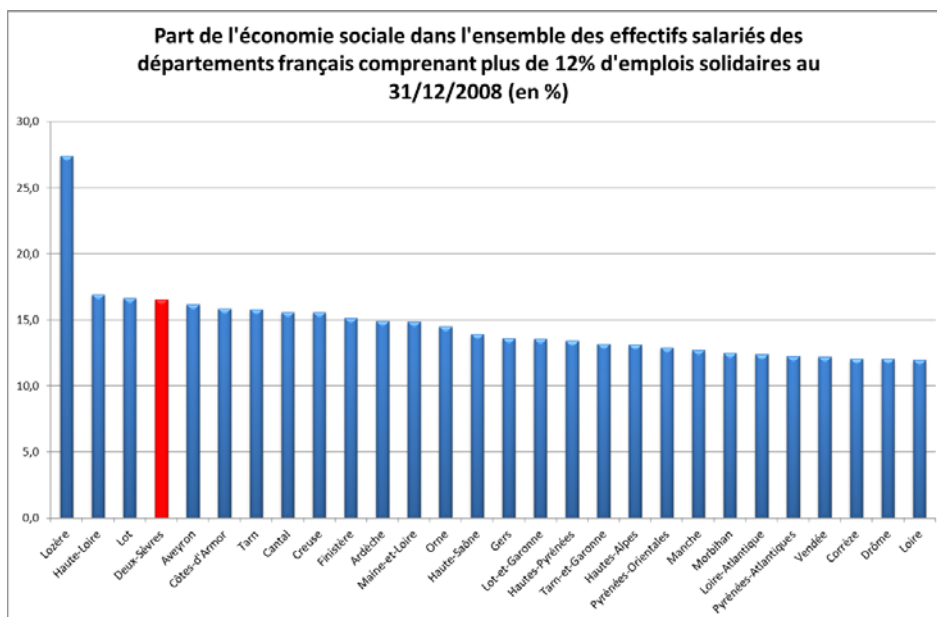


Figure 22 : Part de l'économie sociale dans les effectifs salariés des départements ayant plus de 12% d'emplois solidaires en 2008



Source Insee

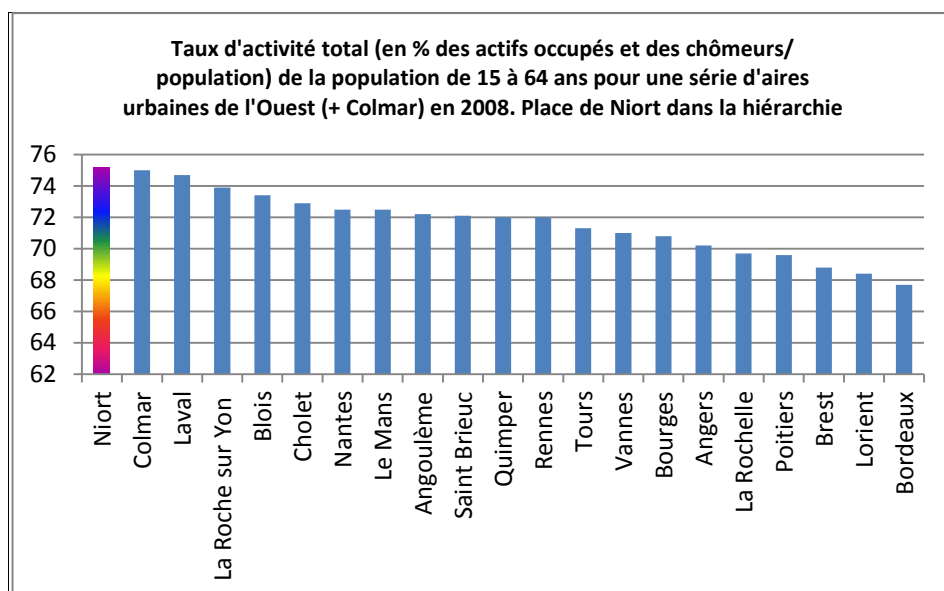
A l'échelle de la communauté d'agglomération elle-même, la part des emplois de l'économie sociale et solidaire atteint près de 25%, ce qui fait de Niort une des capitales françaises de ce secteur d'activité.

1.5 Les autres spécificités du territoire

1.5.1 Des taux d'activité et d'emploi très élevés

Les taux d'activité et d'emploi de la population niortaise dépassent les taux de toutes les principales aires urbaines de l'Ouest.

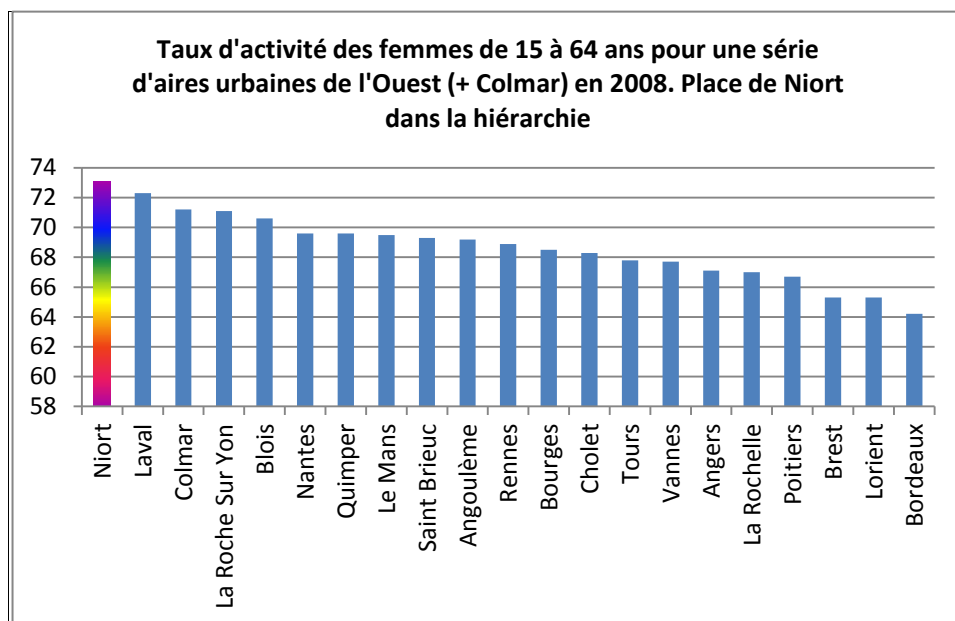
Figure 23 : Taux d'activité total dans des aires urbaines de l'Ouest de la France en 2008



Source Insee

La différence est encore plus sensible pour le taux d'activité et le taux d'emploi des femmes.

Figure 24 : Taux d'activité des femmes dans des aires urbaines de l'Ouest de la France en 2008

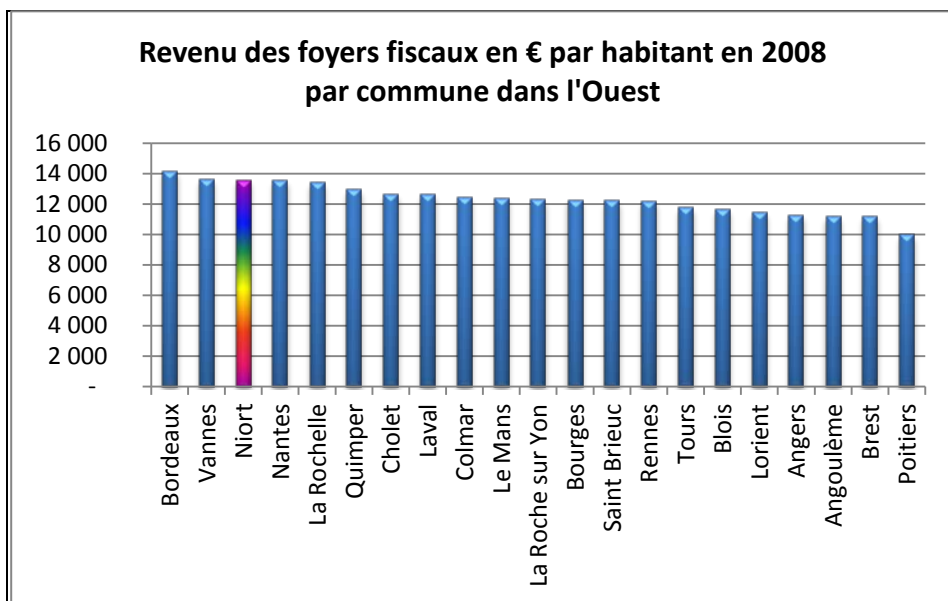


Source Insee

Cet ensemble de caractéristiques socio-économiques profite aux ménages de la CAN et de son aire urbaine dont les niveaux de revenus, et par conséquent d'équipements, se situent au-dessus des moyennes régionales et nationales (hors Paris).

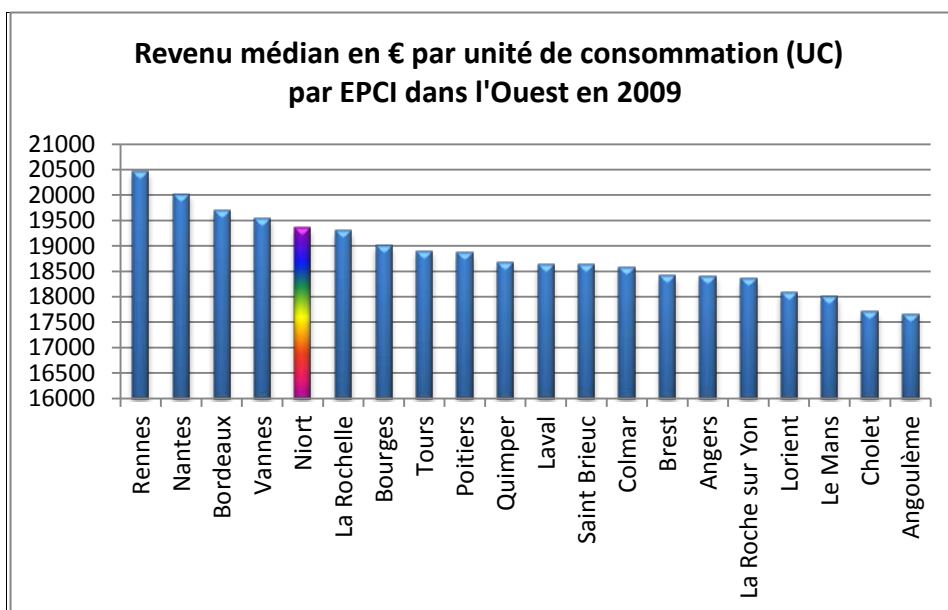
1.5.2 Des revenus élevés

Figure 25 : Revenus des foyers fiscaux en euro/habitant en 2008 par communes dans l'Ouest de la France



Source : Service des impôts

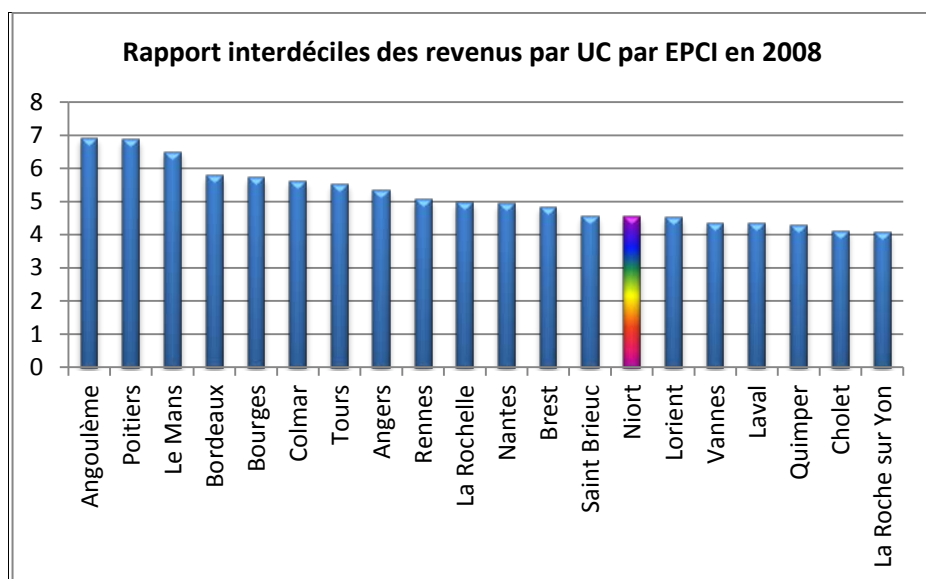
Figure 26 : revenu médian en euro/unité de consommation par EPCI dans l'Ouest de la France



Source : Service des impôts

1.5.3 Malgré leur niveau élevé, des revenus moins inégalement répartis

Figure 27 : Rapport interdéciles des revenus par EPCI en 2008



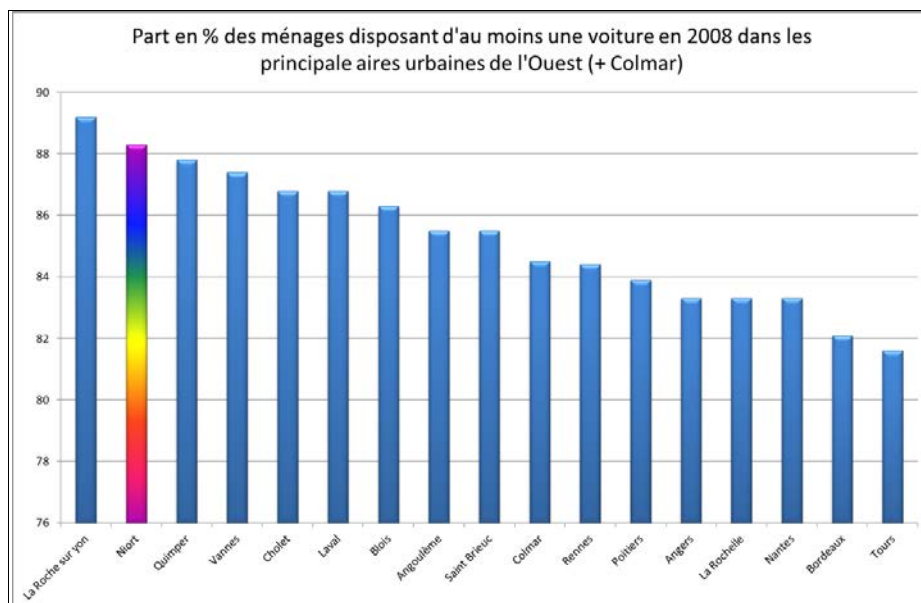
Source : Service des impôts, Insee

Si le niveau de revenu par habitant, ou par unité de consommation, de l'aire urbaine de Niort dépasse celui de la plupart des autres aires urbaines de l'Ouest, l'écart entre les revenus les plus hauts et les plus bas, par contre, est nettement plus faible qu'ailleurs, traduction concrète de la spécialisation « sociale et solidaire » de son économie.

1.5.4 Des revenus qui permettent un équipement des ménages élevé

Le niveau de revenu des ménages permet un équipement automobile très élevé.

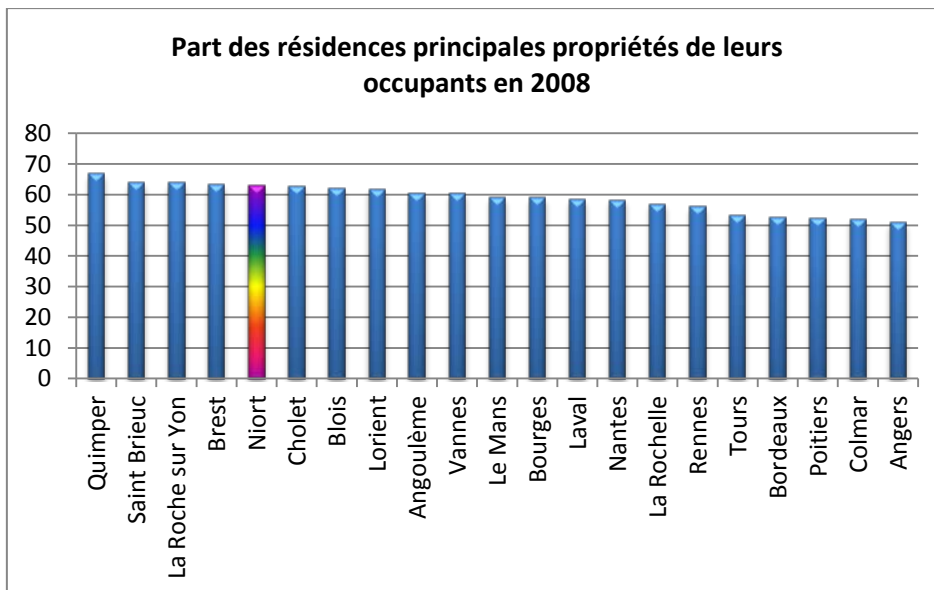
Figure 28 : Part des ménages disposant d'au moins une voiture en 2008 dans les principales aires urbaines de l'Ouest (+ Colmar)



Source Insee

Il permet également un taux de propriété des logements élevé.

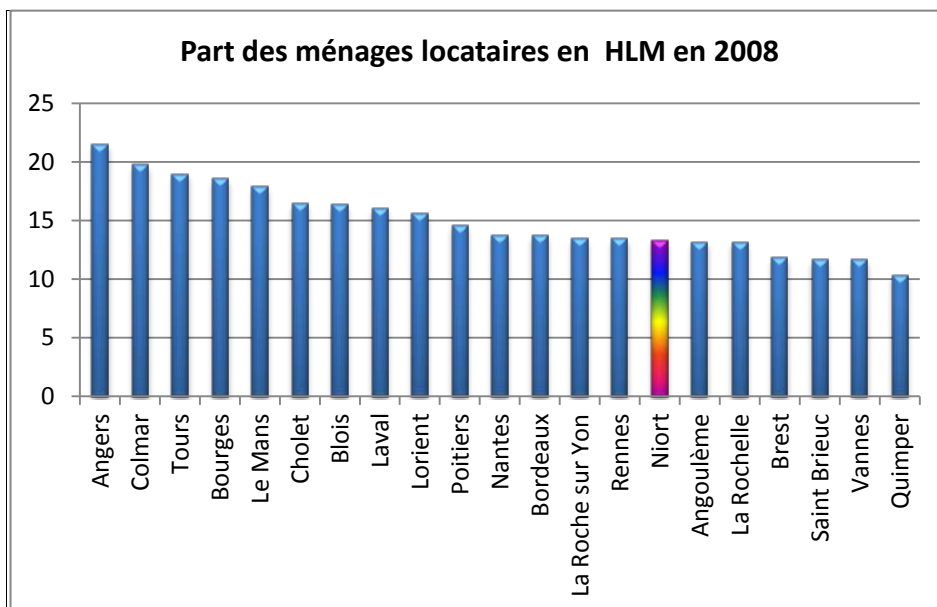
Figure 29 : Part des résidences principales propriétés de leurs occupants par aire urbaine en 2008



Source Insee

Inversement le taux de ménages locataires en HLM est nettement plus faible que dans la majorité des aires urbaines de l'Ouest.

Figure 30 : Part des ménages locataires en HLM par aire urbaine en 2008

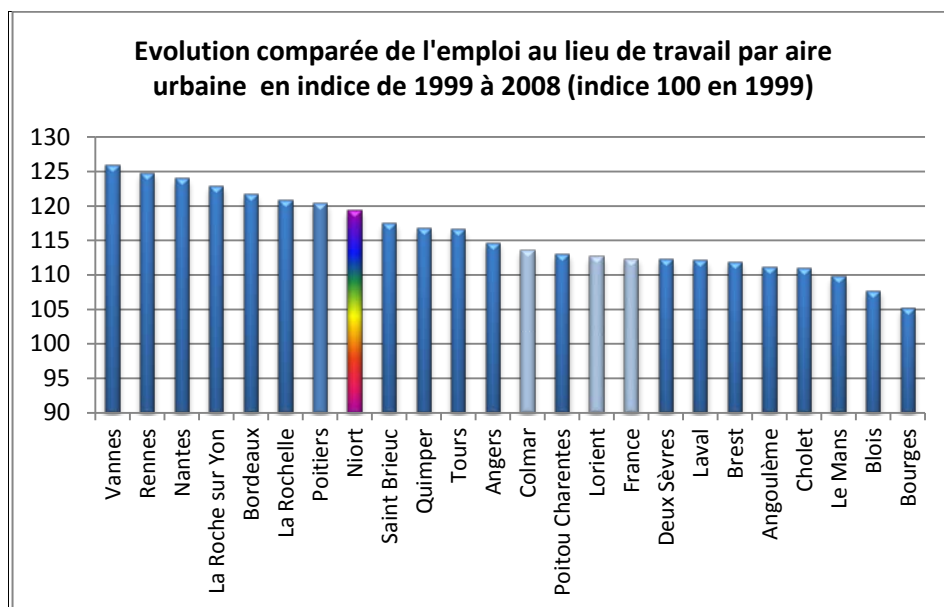


Source Insee

1.6 Les dynamiques territoriales niortaises comparées à celles des autres aires urbaines

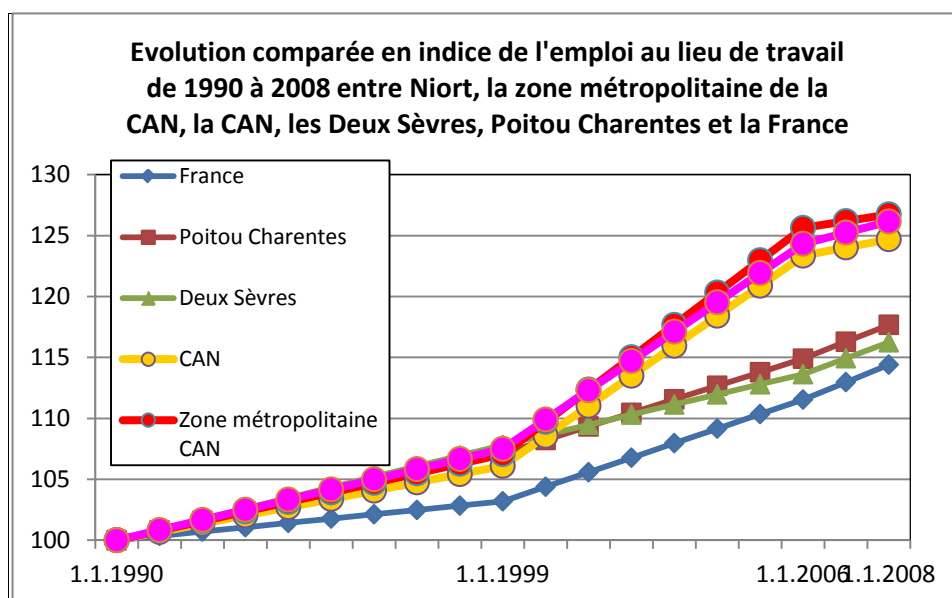
Le profil d'activités de la C.A.N. et de son aire urbaine, dans le contexte d'une attractivité démographique croissante de l'Ouest, a été à la source de fortes croissances économiques et démographiques, en particulier depuis 1999.

Figure 31 : Evolution comparée de l'emploi au lieu de travail par aire urbaine en indice 1999- 2008



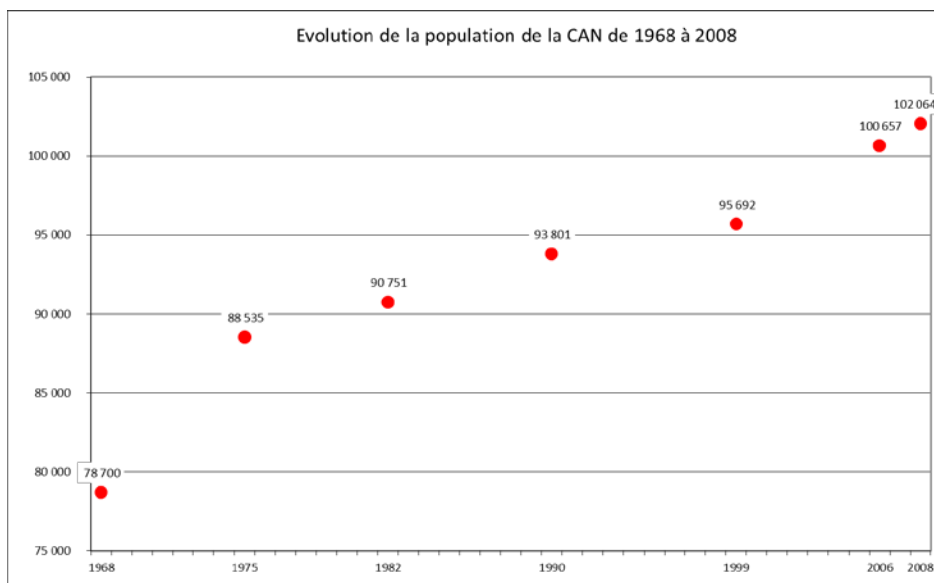
Source Insee

Figure 32 : Evolution comparée de l'emploi au lieu de travail en indice de 1990 à 2008 entre Niort, la zone métropolitaine, la C.A.N., les Deux-Sèvres, Poitou-Charentes et la France



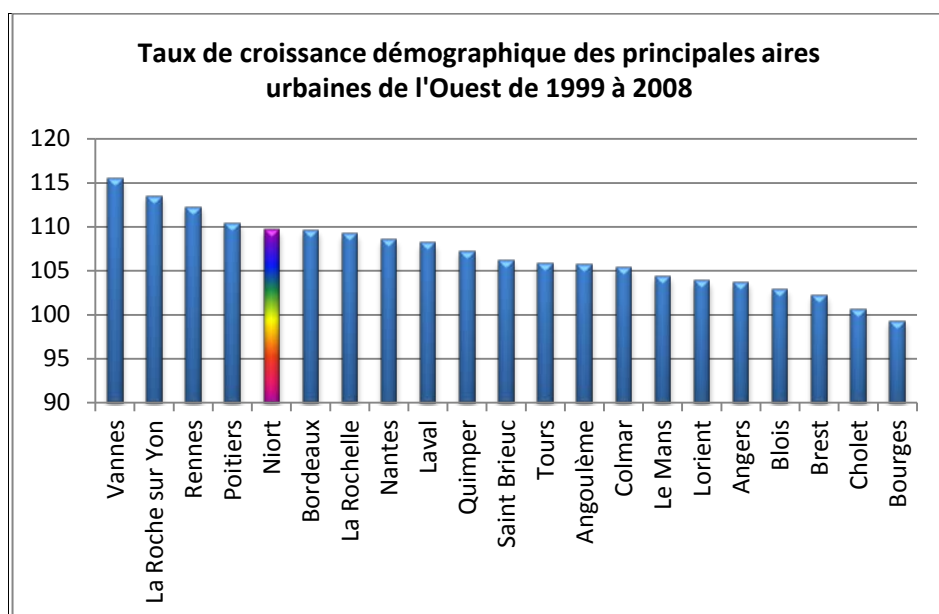
Source Insee

Figure 33 : Evolution de la population de la C.A.N. 1968-2008



Source Insee

Figure 34 : Taux de croissance démographique des principales aires urbaines de l'Ouest 1999-2008



Source Insee

1.7 Principaux impacts territoriaux de ces évolutions économiques et sociales

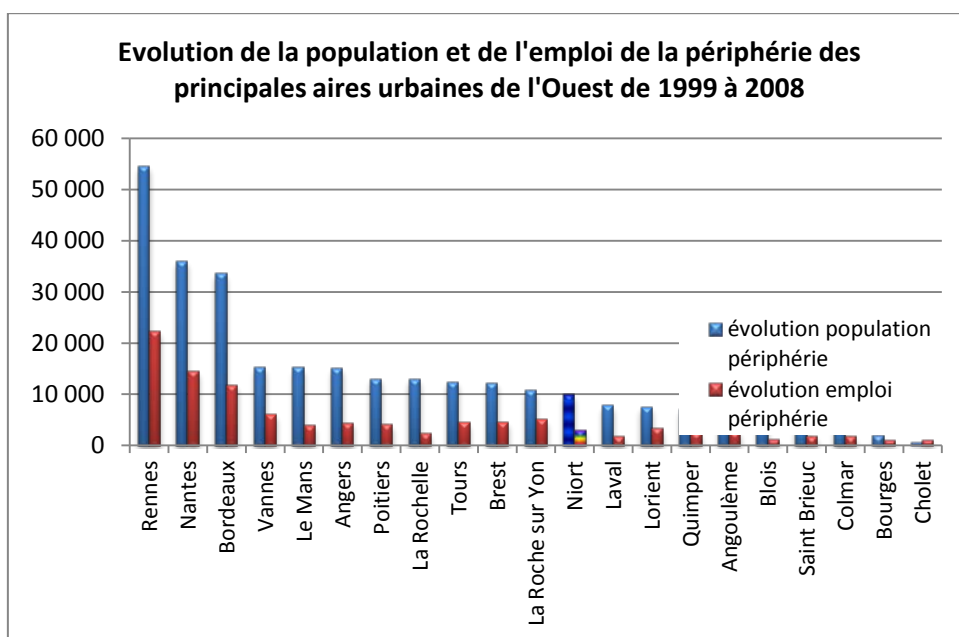
1.7.1 L'étalement urbain de la population dans la couronne des aires urbaines, la concentration des emplois dans leur cœur.

Toutes les aires urbaines de l'Ouest ont connu un important développement de la population et de l'emploi. Mais, à l'intérieur de chaque aire urbaine, ces développements se sont effectués de façon contrastée :

- La population s'est principalement dispersée dans la périphérie des aires urbaines et au-delà ;
- L'emploi s'est principalement concentré dans le centre des aires urbaines.

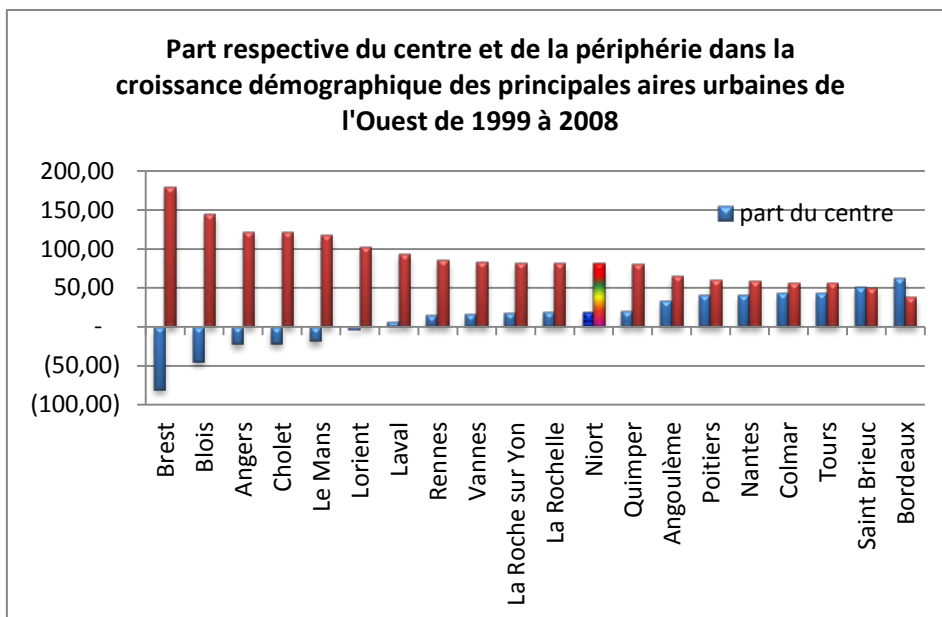
Dans la périphérie des aires urbaines, la croissance de la population a toujours été supérieure à celle de l'emploi.

Figure 35 : Evolution de la population et de l'emploi de la périphérie des principales aires urbaines de l'Ouest 1999- 2008



Source Insee

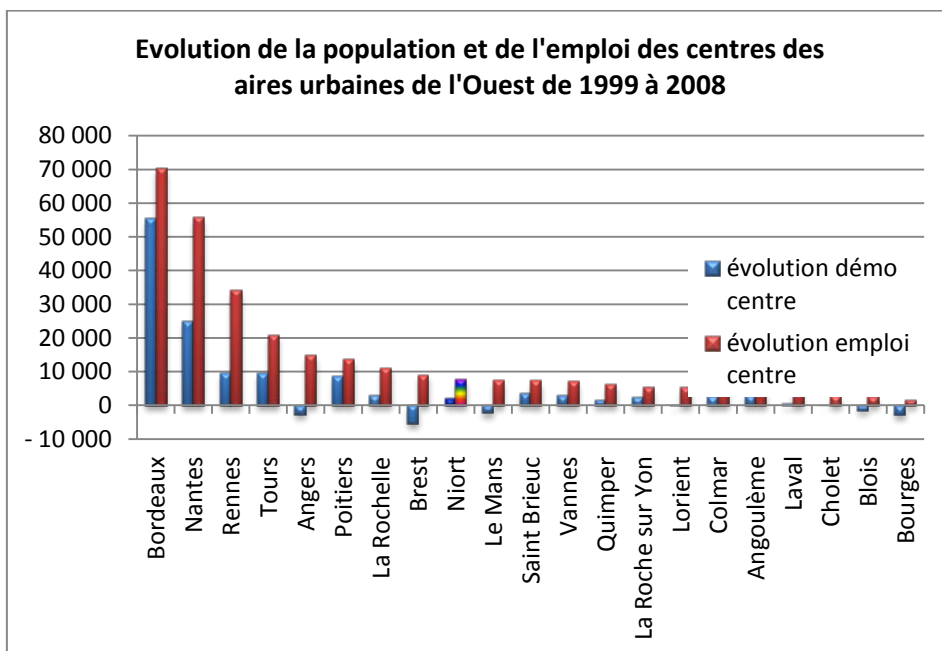
Figure 36 : Part respective du centre et de la périphérie dans la croissance démographique des principales aires urbaines de l'Ouest 1999- 2008



Source Insee

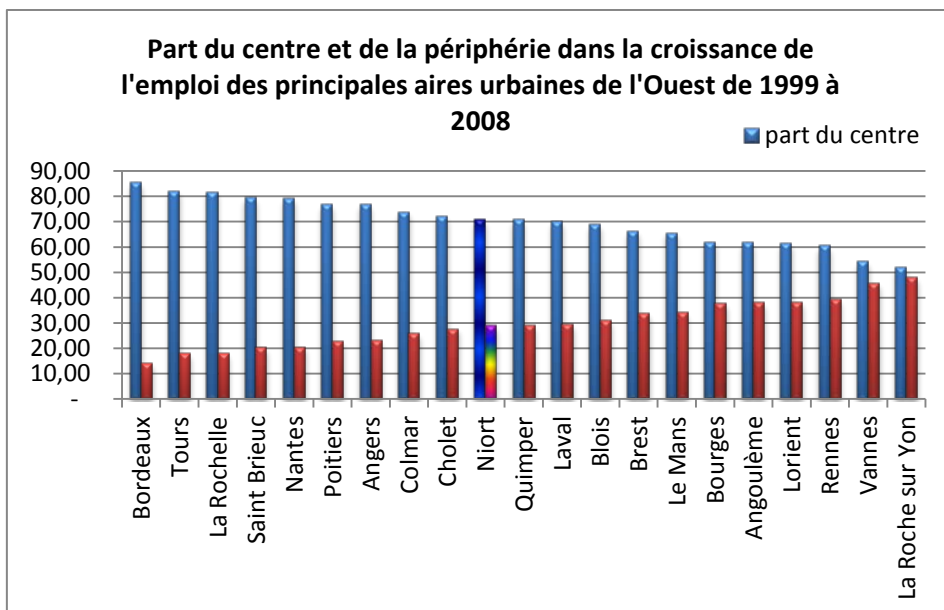
Dans les centres des aires urbaines, l'évolution de l'emploi a toujours dépassé celle de la population.

Figure 37 : Evolution de la population et de l'emploi des centres des aires urbaines de l'Ouest 1999- 2008



Source Insee

Figure 38 : Part respective du centre et de la périphérie dans la croissance de l'emploi des principales aires urbaines de l'Ouest 1999- 2008

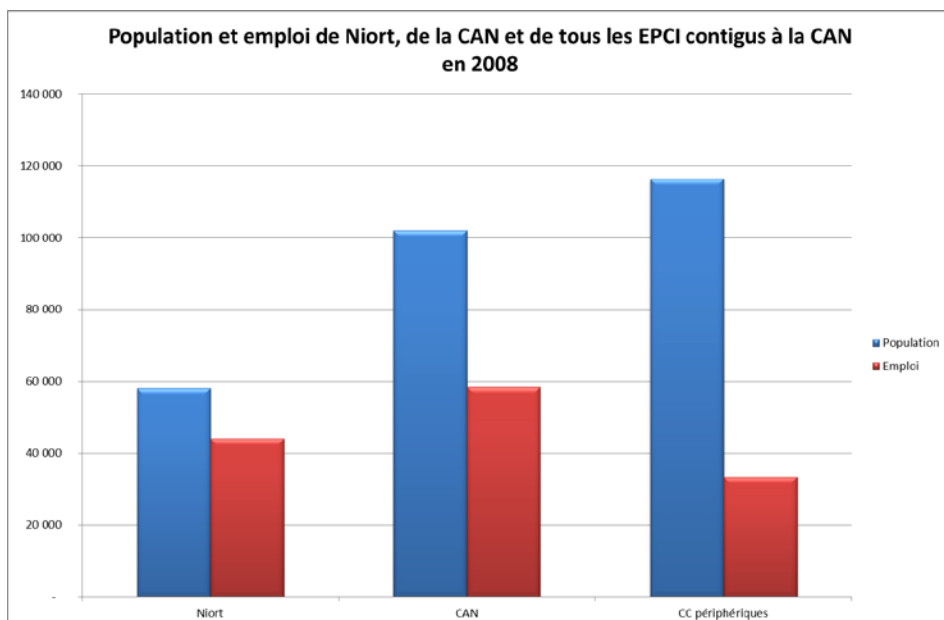


Source Insee

Cette double évolution opposée se traduit par une augmentation systématique des migrations domicile-travail entre les centres et les périphéries des aires urbaines. L'étalement urbain n'est pas le seul aspect du problème du développement durable des agglomérations.

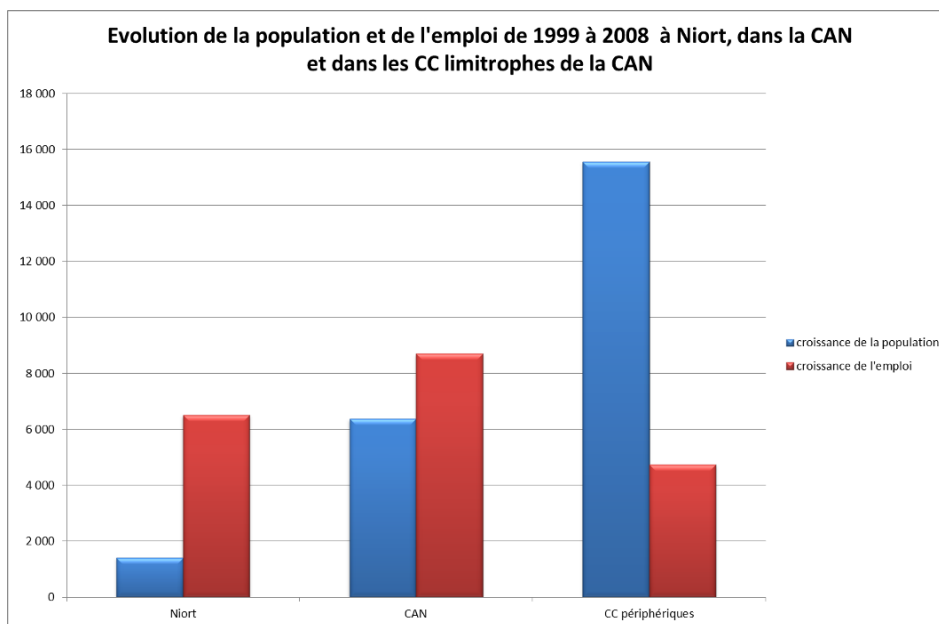
Le phénomène est particulièrement bien mis en évidence aux différentes échelles de l'aire urbaine de Niort.

Figure 39 : Population et emploi de Niort, de la C.A.N. et des EPCI contigus en 2008



Source Insee

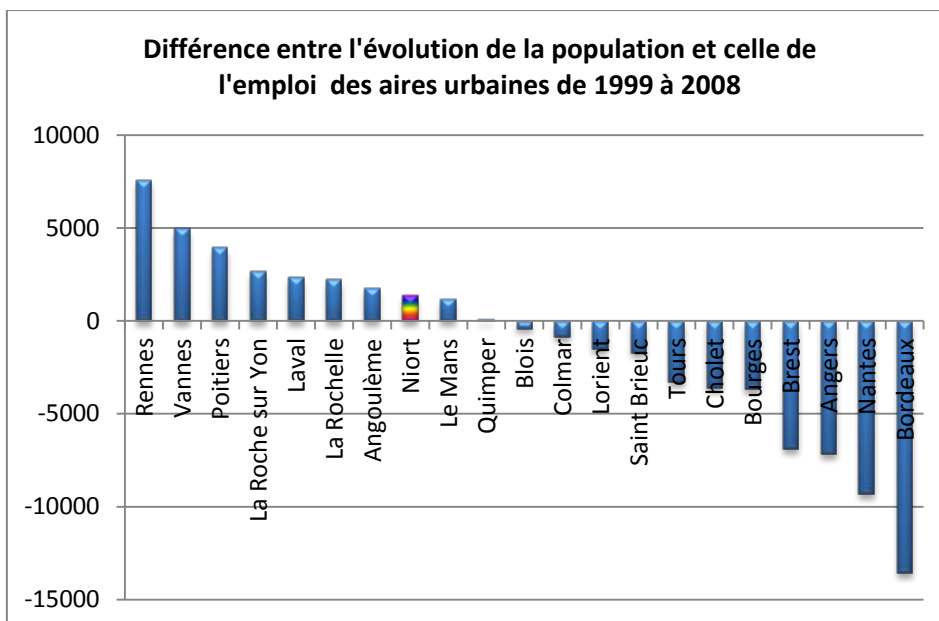
Figure 40 : Evolution de la population et de l'emploi de Niort, de la C.A.N. et des EPCI contigus en 2008



Source Insee

Pour certaines aires urbaines, le phénomène dépasse largement leur périmètre de 1999, ce qui a conduit à étendre les périmètres géographiques de la plupart des aires urbaines (cf. chapitre précédent).

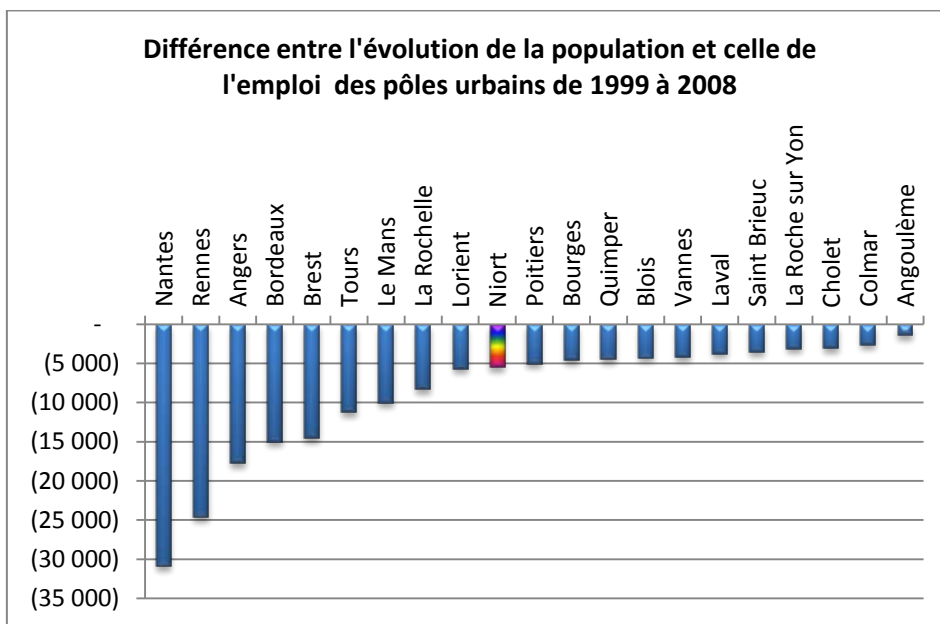
Figure 41 : Différence entre l'évolution de la population et celle de l'emploi des aires urbaines 1999-2008



Source Insee

A l'intérieur des aires urbaines, l'intensité de cette stimulation obligée de la mobilité domicile-travail est particulièrement sensible pour celle de Niort.

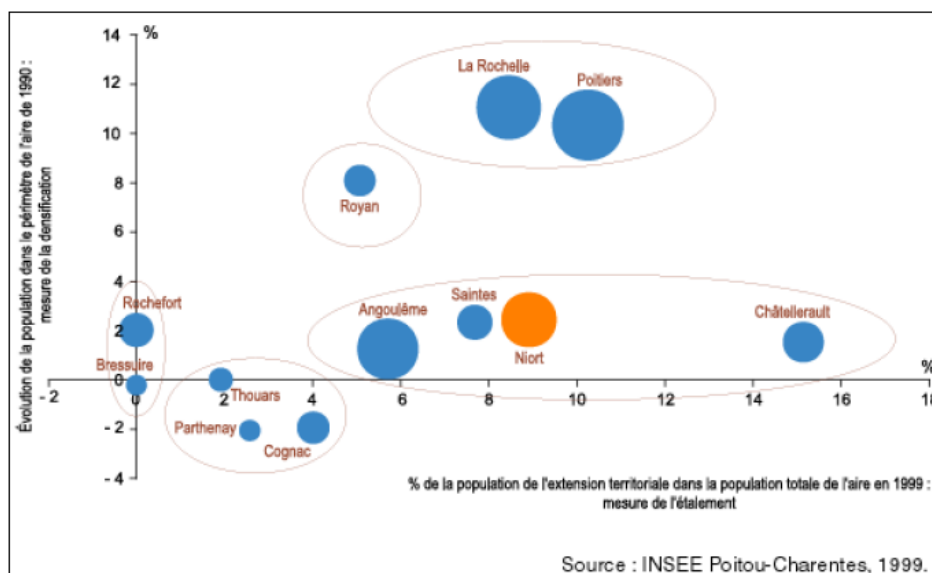
Figure 42 : Différence entre l'évolution de la population et celle de l'emploi des pôles urbains 1999-2008



Source Insee

Ce processus de stimulation des migrations domicile travail est ancien, mais sa nature a évolué dans la C.A.N. : de 1990 à 1999, il est principalement déterminé par une augmentation des distances entre lieu de travail et domicile.

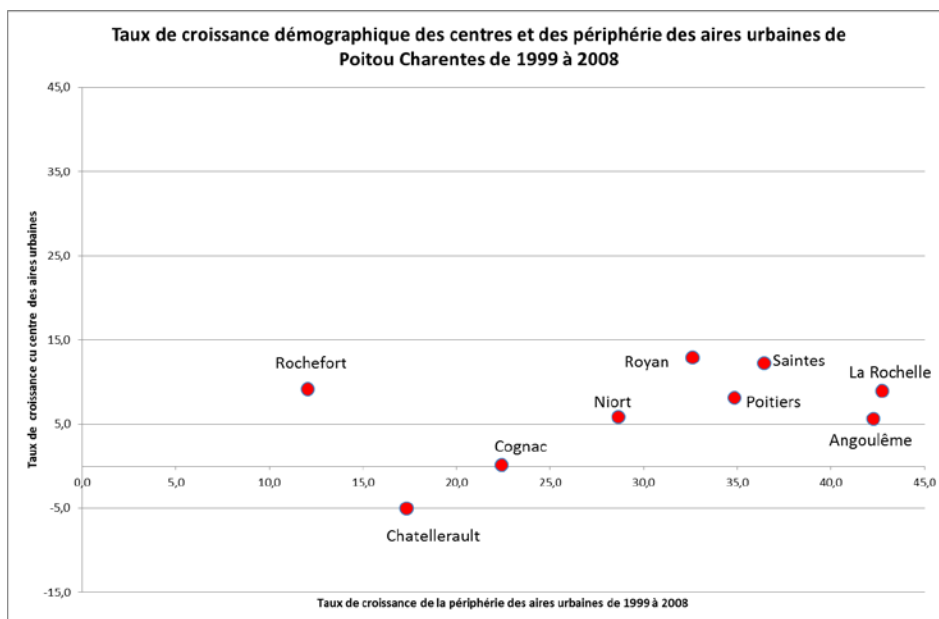
Figure 43 : Evolution de la population et étalement urbain en 1999



Source : INSEE Poitou-Charentes, 1999.

De 1999 à 2008, plus que l'augmentation des distances entre lieu résidence et lieu de travail, c'est la croissance démographique de la périphérie, à distance quasi égale qui est à l'origine de l'amplification des migrations alternantes.

Figure 44 : taux de croissance démographique des centres et des périphéries des aires urbaines de Poitou-Charentes 1999-2008

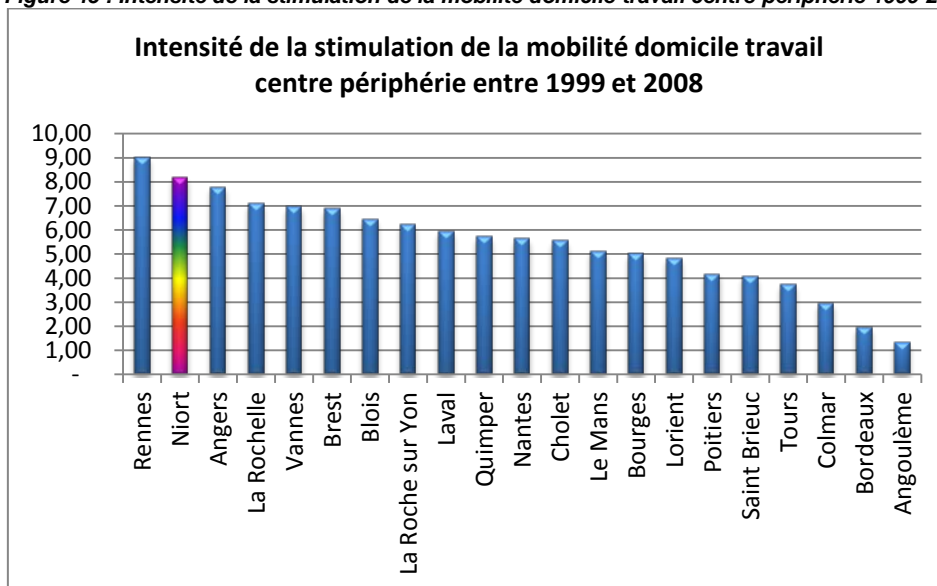


Source Insee

1.7.2 L'usage obligé de l'automobile dans les déplacements domicile travail

Le recours obligé à la voiture pour les déplacements domicile-travail est la résultante logique de ces évolutions contrastées de la localisation de l'emploi et du logement.

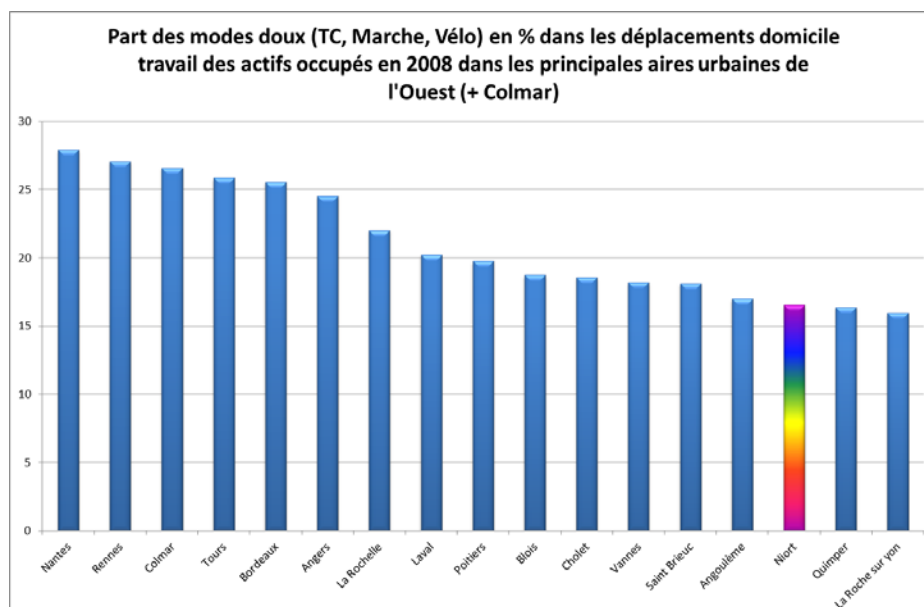
Figure 45 : Intensité de la stimulation de la mobilité domicile-travail centre-périphérie 1999-2008



Source Insee

Une agglomération de la taille de la C.A.N. qui ne dispose que de ressources limitées pour mettre en place un réseau étendu de transports en commun à l'échelle de l'aire urbaine, et qui par ailleurs ne joue plus son ancien rôle de plaque tournante ferroviaire locale et régionale, ne possède donc plus d'alternative à la voiture pour les déplacements centre-périphérie. Cela se traduit par un recours obligé à la voiture individuelle, et une part limitée de la part des modes de déplacements collectifs et doux dans le total des déplacements.

Figure 46 : Part des modes doux dans les déplacements domicile-travail des actifs occupés en 2008 dans les principales aires urbaines de l'Ouest



Source Insee

Les évolutions économiques et sociales repérées au sein de la C.A.N. présentent un ensemble de caractéristiques qui impliquent un autre regard que celui porté en général sur un territoire dans le cadre de sa planification territoriale.

Elles se sont d'abord répercutées à des échelles qui dépassent largement le périmètre de la communauté d'agglomération et même de l'aire urbaine. Il faut donc également porter l'analyse à des échelles qui dépassent la seule C.A.N.

Elles se sont accompagnées d'effets pervers que le SCoT doit permettre de circonscrire mais dans des conditions difficiles. Car si la C.A.N. joue dans la cour des grandes, elle ne dispose pas encore des moyens financiers qui lui permettraient d'offrir à sa population et à ses entreprises des équipements qui sont précisément ceux des grandes. Il faudra donc faire avec les moyens disponibles et exploiter au maximum les autres leviers dont peut disposer la CAN. Parmi ceux-ci figurent les démarches de réseau expérimentées depuis longtemps en Poitou-Charentes pour atteindre la masse critique nécessaire à la mise en œuvre de certains projets inaccessibles à un territoire, certes en forte croissance, mais encore trop peu peuplé et ne constituant pas économiquement un enjeu suffisant à l'échelle nationale et internationale³. Projets indispensables pour intégrer plus encore la C.A.N. dans une logique de développement durable.

Néanmoins de grands projets d'échelle nationale, voire internationale, vont l'impacter directement ou indirectement.

Ces projets dégagent des opportunités qui ne pourront être saisis que si le SCoT affiche les dispositions adaptées. C'est en particulier le cas des projets de fret ferroviaire et du TGV qui vont placer l'agglomération dans une situation nouvelle en regard des transports de marchandises et de voyageurs tout en renforçant son attractivité métropolitaine.

Ces projets bien anticipés peuvent servir de points de départ à toute une série de projets locaux durables susceptibles de se déployer sur un territoire étendu qui là aussi dépassera le périmètre de la communauté d'agglomération.

³ Encore que ces derniers points peuvent se discuter pour la CAN

2. Positionnement et organisation du territoire

ETAT DES LIEUX

- Principal pôle urbain du sud du département des Deux-Sèvres, l'agglomération de Niort constitue un pôle intermédiaire sur l'axe La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtelleraut. L'agglomération se situe à la limite de l'aire d'influence de Poitiers face à un espace charentais de plus en plus orienté vers l'océan. Située à mi-chemin entre La Rochelle et Poitiers, Niort a été dans le passé relativement séparée de l'espace rochelais, les liaisons routières performantes (A83 et A10 se croisant à l'est de l'agglomération) privilégiant les liaisons avec la Vendée et le cœur du Poitou. Sous l'influence de la N11, et de la pression urbaine notable de l'aire urbaine de La Rochelle, et secondairement de celle de Niort, les limites des aires urbaines se sont rapprochées jusqu'à devenir contigües. Les liens entre Niort et l'espace littoral s'intensifient. Ils se traduisent aussi bien par la croissance des trafics routiers et ferroviaires que par les migrations de résidents de la Charente-Maritime vers le Sud-Ouest de la C.A.N.
- L'aire urbaine de Niort, dans son nouveau périmètre de 2008, couvre un territoire large, qui comprend maintenant l'ensemble du territoire de la C.A.N. Sous l'effet de sa forte croissance démographique et de la polarisation des emplois, son aire d'influence s'étend. Et, en conséquence, le périmètre de la C.A.N. couvre une part de plus en plus réduite de l'aire d'influence de l'agglomération. L'aire urbaine de Niort déborde aujourd'hui très largement le périmètre administratif de la C.A.N. tant au sud-est vers Beauvoir sur Niort et Chizé qu'à l'Est vers Celles sur Belle. Au nord-est, l'aire urbaine niortaise est maintenant contigüe à l'aire urbaine de Saint-Maixent.

La frange de communes anciennement multi polarisées situées au sud-ouest de la C.A.N. qui se trouvaient sous l'influence partagée de La Rochelle (Courçon) et de Niort (Saint Hilaire) font maintenant partie intégrante des deux aires urbaines. Cette évolution démontre l'influence notable et en extension des agglomérations de La Rochelle et de Niort dans le fonctionnement urbain de la région.

Figure 47 : Territoires vécus en 1998 et 2002 d'après l'Insee

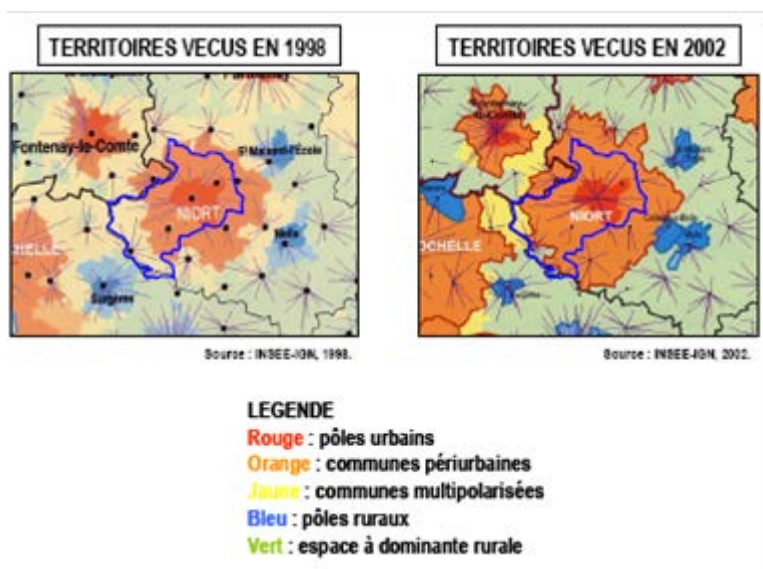
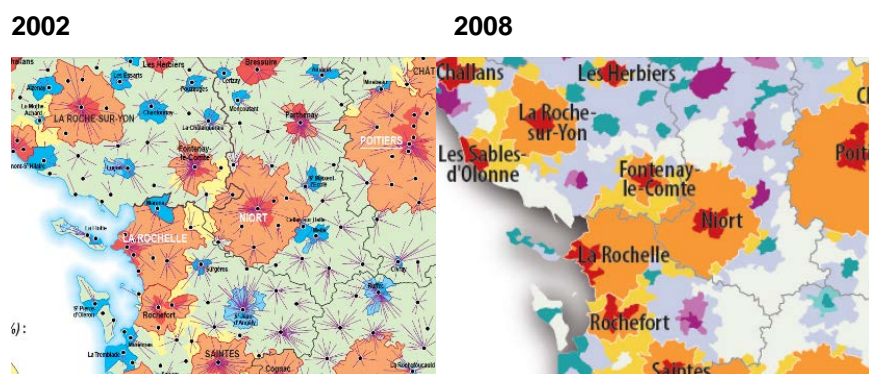


Figure 48 : Les périmètres de l'aire urbaine de Niort et de La Rochelle en 2002 et 2008



- Niort, préfecture des Deux-Sèvres, est en position très excentrée dans ce département, en limite de la Vendée, ce qui explique l'appartenance de quatre communes de la Région Pays de Loire à l'aire urbaine de Niort. La C.A.N. porte sur cinq cantons dont certains d'entre eux ne sont pas inclus en totalité : le canton de Prahecq, pour deux communes (Vouillé et Aiffres), le canton de Coulonges-sur-L'Autize, pour une commune (Villiers-en-Plaine). Inversement, la commune de Saint-Symphorien appartenant au canton de Frontenay Rohan-Rohan ne fait pas partie de la C.A.N.

Figure 49 : Périmètre de la C.A.N., des cantons et de l'aire urbaine (définition 1999)



Source Insee

- Le territoire de la C.A.N. s'organise autour de 4 grands types d'espace et de 3 types de pôles.

Les 4 types d'espace :

- **La zone métropolitaine** associe Niort et les communes de son unité urbaine (Chauray, Aiffres, Bessines) auxquelles il faut rajouter Vouillé. Elle constitue le principal pôle de l'aire urbaine en termes d'emplois, de services et d'équipements structurants. L'influence de ce pôle est essentiellement relayée par La Crèche et son unité urbaine au nord-est, en dehors du périmètre la C.A.N. mais contigu. Il constitue un pôle économique en forte croissance (7 000 emplois dans l'EPCI en 1999, 8 837 en 2008) important et complémentaire à la celui de Niort en termes économiques (logistique), de services et d'équipements de niveau intermédiaire. C'est autour de l'axe qui va de Bessines à La Crèche que s'est développé l'essentiel de l'activité économique et commerciale de l'agglomération, de l'aire urbaine et de la zone d'emploi niortaise au cours des dernières décennies. Plusieurs autres pôles significatifs ont accompagné ce développement à l'intérieur de la commune de Niort, en particulier celui de Noron pour les fonctions métropolitaines, celui de Saint-Liguaire pour des activités diverses et celui de Saint-Florent pour la logistique.
- **La zone périurbaine** au nord de Niort décrit un arc joignant Saint-Gelais à Saint-Rémy dont le développement économique et démographique relaye de plus en plus celui de l'axe principal Bessines-La Crèche.
- **La zone Sud** sur l'axe routier et ferroviaire reliant Niort à La Rochelle qui va de Frontenay Rohan-Rohan à Mauzé sur le Mignon. Dotée d'une bonne accessibilité routière et ferroviaire dispose d'un potentiel de développement important et devrait faire l'objet d'une demande résidentielle et économique accrue dans les prochaines années appuyée sur une bonne accessibilité routière, sur l'amélioration prochaine de l'exploitation du réseau ferroviaire, sur les agréments procurés par la proximité de la zone touristique du Marais, et alimentée par la pression démographique venant aussi bien de Niort que de La Rochelle.
- **Le Marais**, zone touristique, agricole et naturelle complète les parties urbaines et périurbaines du territoire. Elle représente une partie importante de l'identité de la C.A.N., et dispose d'un potentiel de développement important, en phase avec les aspirations d'une partie de la population.

Les 3 types de pôles économiques:

- **La zone centrale** (52 451 emplois soit 90% des emplois de la C.A.N. en 2008)
 - En complément de la zone centrale, **plusieurs pôles d'environ 1 000 emplois** structurent les 3 zones extérieures au pôle urbain central :
 - le bi-pôle Mauzé-sur-le-Mignon - Prin-Deyrançon (1 076 emplois) et Frontenay-Rohan-Rohan (738 emplois) pour la zone sud de la C.A.N.,
 - le bi-pôle Echiré-Saint-Gelais pour la zone nord (1 100 emplois),
 - le bi-pôle Coulon-Magné pour le Marais (915 emplois).
 - **Trois autres communes** qui comptent plus de 200 emplois. Saint-Hilaire-la-Palud, Le Vanneau dans le Marais et Villiers-en-Plaine dans le nord complètent l'ensemble des pôles de différents niveaux de la C.A.N.
- L'offre d'équipements et de services s'organise en 4 niveaux : Niort et les communes de son unité urbaine, les pôles secondaires, les pôles locaux et le reste des communes.

- Les équipements structurants sont concentrés dans l'unité urbaine de Niort : hypermarchés, établissements de santé, stade, équipements sportifs, salles de spectacles, formation supérieure, gare TGV, services administratifs.
- Les équipements et services de niveau intermédiaire se répartissent en 3 niveaux hiérarchiques complémentaires :
 - **Les pôles secondaires** de Mauzé-sur-le-Mignon et Prin-Deyrançon, (à titre d'exemples : une trésorerie, une gendarmerie, une piscine à Mauzé), Frontenay-Rohan-Rohan, d'Echiré-Saint Gelais.
 - **Les pôles locaux** de Coulon, Magné, Saint-Hilaire - La Palud, Villiers-en-Plaine et Epannes dont certains disposent d'équipements rares en milieu rural (le cinéma de Saint-Hilaire).

Ces deux niveaux secondaires constituent des communes-relais en termes d'accès aux services pour toute la partie périphérique de la C.A.N., y compris pour des communes situées à l'extérieur de la C.A.N. : c'est en particulier le cas de Mauzé-sur-le-Mignon.

- **L'ensemble des communes de l'espace rural** dont certaines profitent de leurs fonctions touristiques pour disposer d'un taux d'équipements et de services très supérieur à ce que laisserait supposer leur seul poids démographique (Arçais par exemple)
- Les échanges entre la C.A.N. et sa périphérie sont facilités par la qualité des infrastructures de déplacements routières. A titre d'exemple, le réseau principal et secondaire, de qualité, permet des temps d'accès à la bretelle d'autoroute la plus proche inférieurs à 15 minutes pour la plupart des communes de la C.A.N., et de 15 à 30 minutes pour les moins bien desservies. En revanche, certaines parties du réseau tertiaire, de desserte très locale, sont de mauvaise qualité. Par contre, deux des branches du réseau ferroviaire secondaire ont été soustraites au trafic voyageur et plusieurs arrêts du réseau principal ont été supprimés.

PREVISIONS ET TENDANCES

- En dix ans, l'aire urbaine de Niort a considérablement étendu son influence dans toutes les directions de l'espace. Cette extension se caractérise en particulier par un élargissement et un renforcement des flux domicile-travail entre l'unité urbaine centrale de Niort et la périphérie. On notera que les communes du sud de la C.A.N., autrefois multi-polarisées, sont pour la plupart passées sous influence unique de l'unité urbaine de Niort. Le très fort développement économique de la zone métropolitaine de la C.A.N. entre 1999 et 2008 a accru l'extension de l'aire urbaine.
- Cet étalement urbain a changé de nature. Il s'était réalisé à démographie quasi stable, entraînant une « dé densification » notable de l'habitat sur le territoire, reliée à une consommation d'espace importante. Entre 1999 et 2008, si l'aire urbaine s'est géographiquement étendue, le pôle, comme la couronne de l'aire urbaine, se sont densifiés sous l'effet d'une croissance démographique soutenue par un fort accroissement de l'immigration, lui-même provoqué par l'importante croissance économique de la zone métropolitaine.
- On remarque, depuis une décennie, une tendance globale au renforcement du niveau en équipements et services des communes de première couronne et des pôles secondaires de la C.A.N., renforcement parallèle à une redistribution démographique au sein de l'agglomération. C'est le cas en particulier de la couronne périphérique de Niort, de Bessines et Aiffres à Villiers-en-Plaine (à l'exception notable de Vouillé), et de

Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay Rohan-Rohan, Saint-Hilaire, Coulon et Magné (voir le chapitre sur l'économie résidentielle). Au nord-est, l'aire urbaine niortaise est maintenant contigüe à l'aire urbaine de Saint-Maixent.

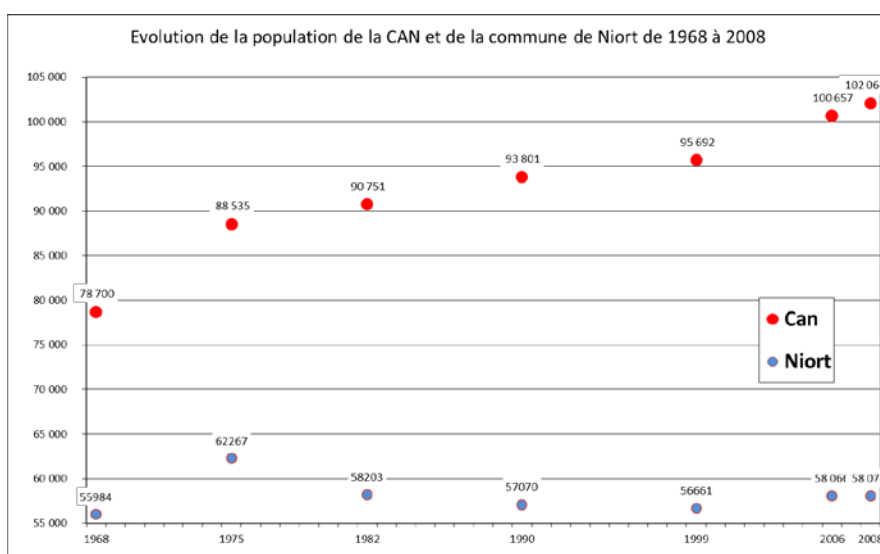
3. Caractéristiques socio-économiques territoriales

3.1 Une croissance démographique en forte reprise

ETAT DES LIEUX

Après une croissance rapide de 1968 à 1975, le développement démographique de la C.A.N. a marqué le pas de 1975 à 1999 mais est reparti sur un rythme soutenu entre 1999 à 2008. L'aire urbaine de la Niort fait partie de la trentaine d'aires urbaines démographiquement les plus dynamiques en France entre 1999 et 2008.

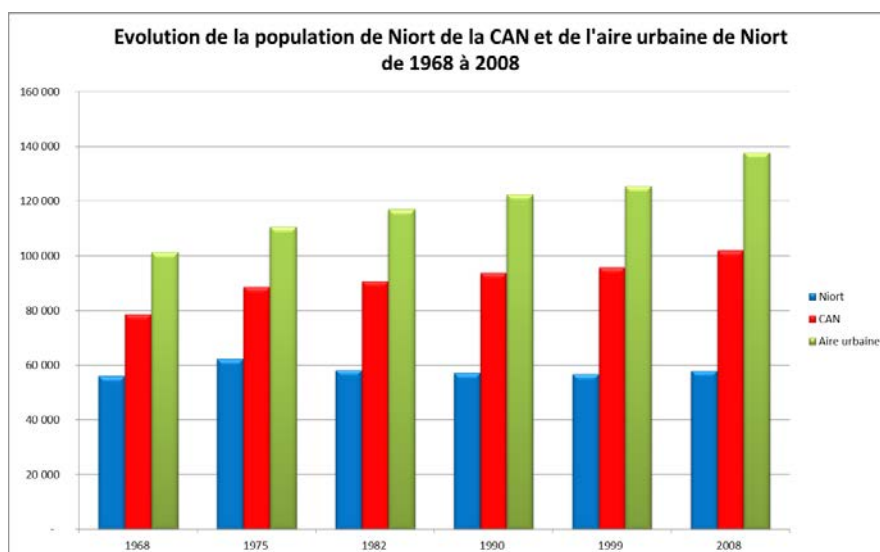
Figure 50: L'évolution de la population de Niort et de la C.A.N. 1968-2008



Source Insee

- En 2008 la population de la C.A.N. ne représentait plus que 68,5% de la population de l'aire urbaine niortaise (périmètre 2010). Malgré l'augmentation permanente de sa population, sa part dans l'aire urbaine qui représentait 80% en 1975 ne cesse de diminuer depuis sous l'effet d'une augmentation plus forte de la population de sa périphérie et de son extension géographique.

Figure 51: L'évolution de la population de Niort, de la C.A.N. et de l'aire urbaine de Niort 1968-2008

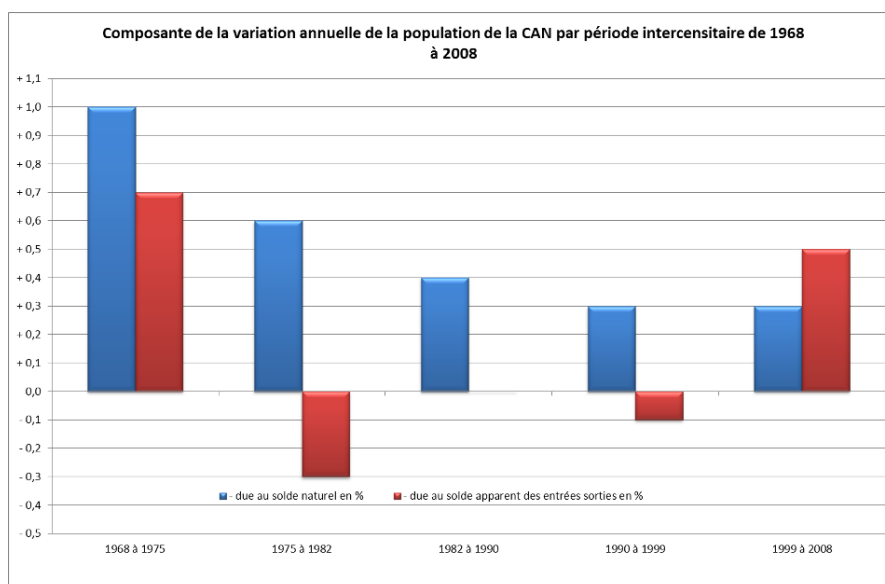


Source Insee

Si la commune de Niort contribue pour la plus grande part au dynamisme économique de la C.A.N., elle n'a pas encore en 2008, retrouvé le niveau de sa population de 1975.

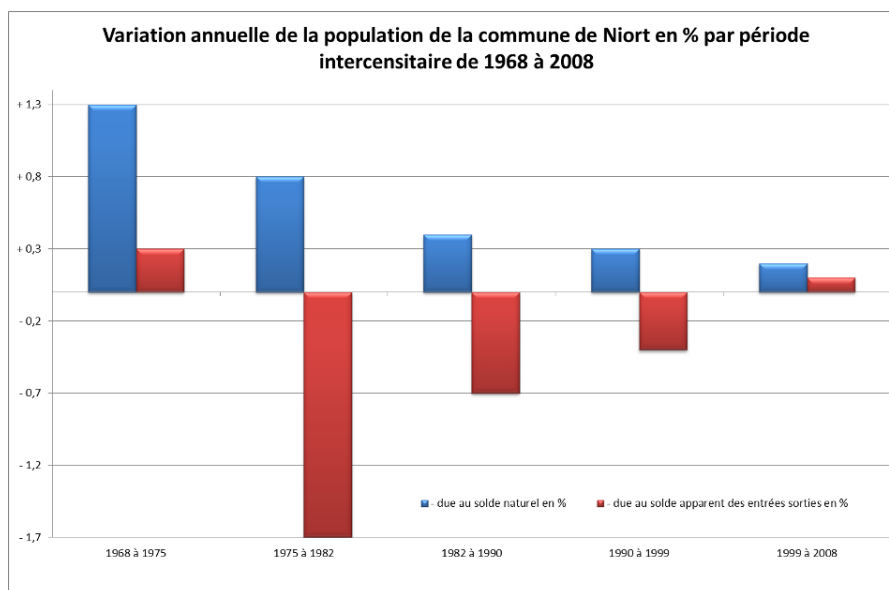
- Les résultats obtenus pour les deux soldes démographiques (naturel et migratoire) sont le fruit d'évolutions très différentes entre la commune de Niort et les autres communes de la C.A.N. : si l'évolution du solde naturel dépend en effet pour les deux-tiers de celui de la ville-centre, l'évolution du solde migratoire, très négatif de 1975 à 1999 pour Niort, a été compensée par celui des communes situées dans sa proximité immédiate.

Figure 52 : Composante de la variation annuelle de population de la C.A.N. 1968-2008



Source Insee

Figure 53 : Composante de la variation annuelle de population de Niort 1968-2008



Source Insee

- En 1968, la Communauté d'Agglomération de Niort comptait 78 700 habitants, 95 569 en 1999, soit 27,75% de la population du département. En 2008, elle atteint 102 064 habitants, soit 29,96% des Deux-Sèvres. Sa population augmente plus rapidement que celle du département. Entre 1999 et 2008 elle a aussi été plus rapide que celle de la Région Poitou Charentes.
- Au sein de la population de la C.A.N., Niort qui représentait 71,04% de la population du territoire de la C.A.N. en 1968, n'en représente plus que 56,9% en 2008.
- A l'exclusion de Niort, 8 communes comptent plus de 2 000 habitants et 6 autres plus de 1 000 habitants. Les 15 communes les plus peuplées de la C.A.N. concentrent, à elles seules, 92% des habitants de la communauté d'agglomération. Ce pourcentage est resté stable de 1968 à 2008, mais avec de substantielles différences au sein de ces communes.

Tableau 1 : Population 1968 à 2008 des principales communes de la C.A.N.

Communes de plus de 1000 habitants en 2008	Population totale 1968	% C.A.N.	Population totale 1982	% C.A.N.	Population totale 1999	% C.A.N.	Population totale 2008	% C.A.N.
Niort	55 984	71,04	58 203	64,13	56 663	59,29	58 072	56,90
Chauray	966	1,23	3 215	3,54	4 831	5,05	5 190	5,09
Aiffres	1 323	1,68	3 756	4,14	4 598	4,81	5 109	5,01
Echiré	1 452	1,84	2 565	2,83	2 889	3,02	3 275	3,21
Vouillé	1 285	1,63	2 130	2,35	2 660	2,78	3 119	3,06
Frontenay Rohan-Rohan	1 813	2,30	2 450	2,70	2 653	2,78	3 043	2,98
Magné	1 119	1,42	2 130	2,35	2 852	2,98	2 890	2,83
Mauzé-sur-le-Mignon	2 486	3,15	2 405	2,65	2 385	2,50	2 711	2,66
Coulon	1 461	1,85	1 660	1,83	2 074	2,17	2 210	2,17
Saint-Gelais	750	0,95	1 221	1,35	1 456	1,52	1 672	1,64
Villiers-en-Plaine	996	1,26	1 079	1,19	1 285	1,34	1 589	1,56
Bessines	657	0,83	1 130	1,25	1 358	1,42	1 582	1,55
Saint-Hilaire La Palud	1 543	1,96	1 422	1,57	1 344	1,41	1 575	1,54
Saint-Maxire	672	0,85	894	0,99	1 124	1,18	1 132	1,11
Saint-Rémy	386	0,49	567	0,62	820	0,86	1 060	1,04

Source Insee

- En dehors de Niort, ce gain de population s'est réparti de façon très contrastée dans le temps et l'espace entre 1968 et 2008.

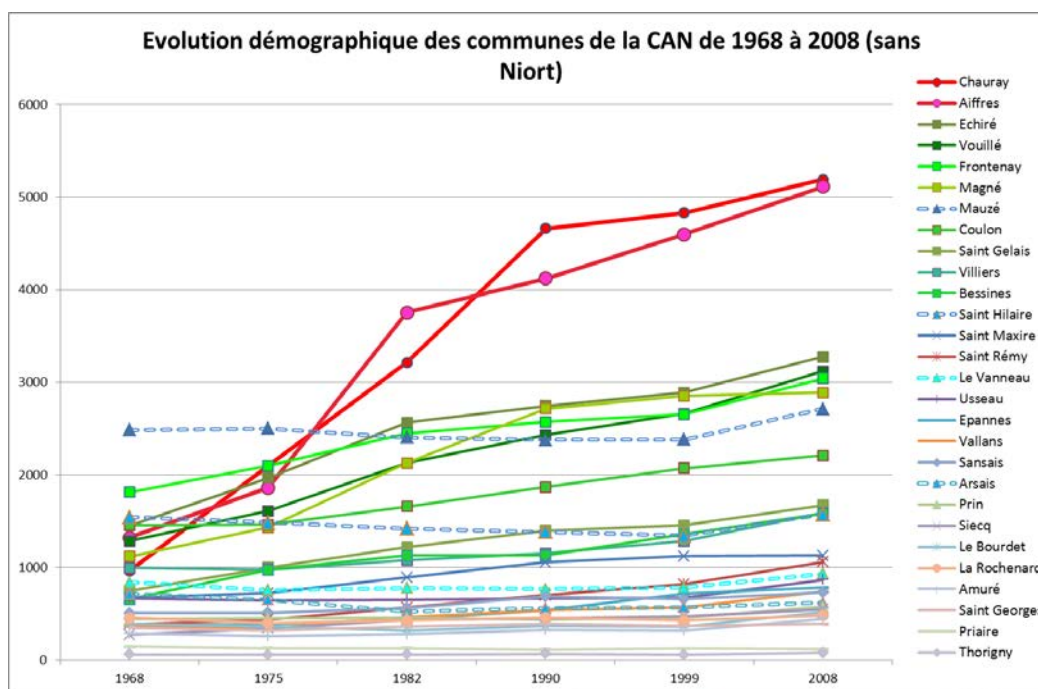
Le graphique suivant montre 7 types d'évolutions :

- Deux communes en très forte croissance de 1968 à 1990, puis à rythme légèrement moins élevé : Chauray (+ 4 224 habitants) et Aiffres (+ 3 286 habitants)

qui font partie du pôle urbain principal. L'évolution en valeur absolue de ces deux communes a été plus forte que celle de la commune de Niort.

- Un groupe de 4 communes (Vouillé, Echiré, Magné, Frontenay Rohan-Rohan) dont la population a augmenté de plus de 1 000 habitants, et dont le rythme de croissance a augmenté sur la dernière période.
- Un groupe de 4 communes (Saint-Gelais, Coulon, Villiers-en-Plaine, Bessines) dont la croissance est comprise entre 500 et 1 000 habitants, et dont le rythme est resté globalement stable de 1968 à 2008.
- Un ensemble de communes de dimension plus modeste, mais dont les taux de croissance ont été élevés : Saint-Rémy, Epannes, Sciecq, Vallans, qui ont plus que doublé leur population sur la période ; Saint-Maxire et Amuré, dont la population a augmenté de plus de 50%.
- Un groupe de petites communes dont la population s'est légèrement accrue : Sansais, Prin-Deyrançon, Usseau, Thorigny, Saint-Georges de Rex.
- Un groupe de communes dont l'évolution a connu deux périodes distinctes : une baisse de population de 1968 à 1990 ou 1999, suivie d'une reprise depuis 1999 qui leur a permis (sauf pour Arçais) de dépasser leur population de 1968 (Mauzé, Saint Hilaire, le Vanneau, Arçais, Le Bourdet, La Rothenard).
- Enfin, les communes de Priaire et Thorigny dont la population évolue très faiblement.

Figure 54 : L'évolution démographique des communes de la C.A.N. 1968-2008, hors Niort



Source Insee

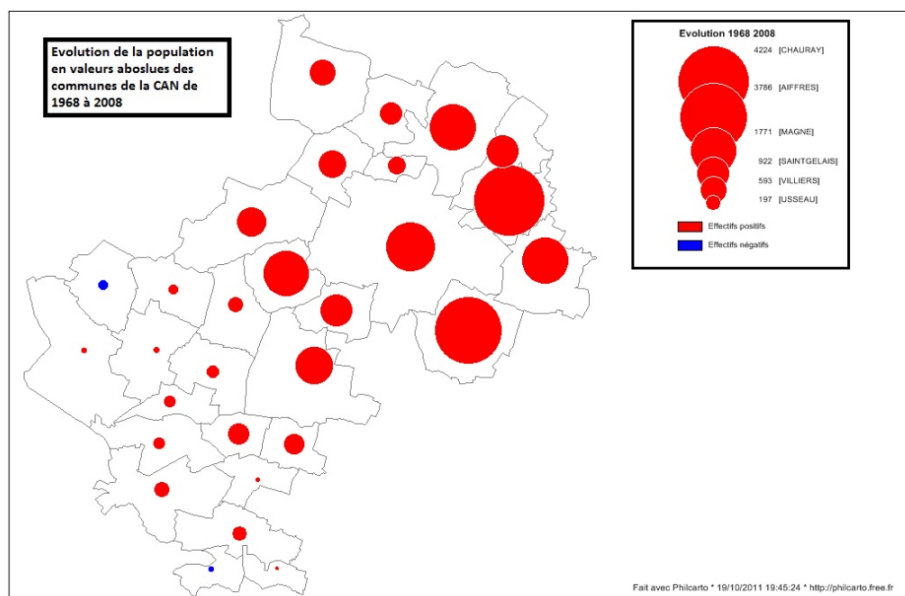
Après avoir régulièrement perdu de la population entre 1975 et 1999, la commune de Niort dépasse aujourd'hui son niveau de 1968 d'un peu plus de 2 000 habitants, tout en restant inférieur à son maximum de 1975.

En valeur absolue, c'est l'éloignement (ou la proximité) du centre de l'agglomération qui a constitué le facteur spatial déterminant de l'évolution démographique des communes.

La voie express et la voie ferrée Niort-La Rochelle constituent un deuxième facteur géographique perceptible de l'évolution démographique sur la période 1968-2008.

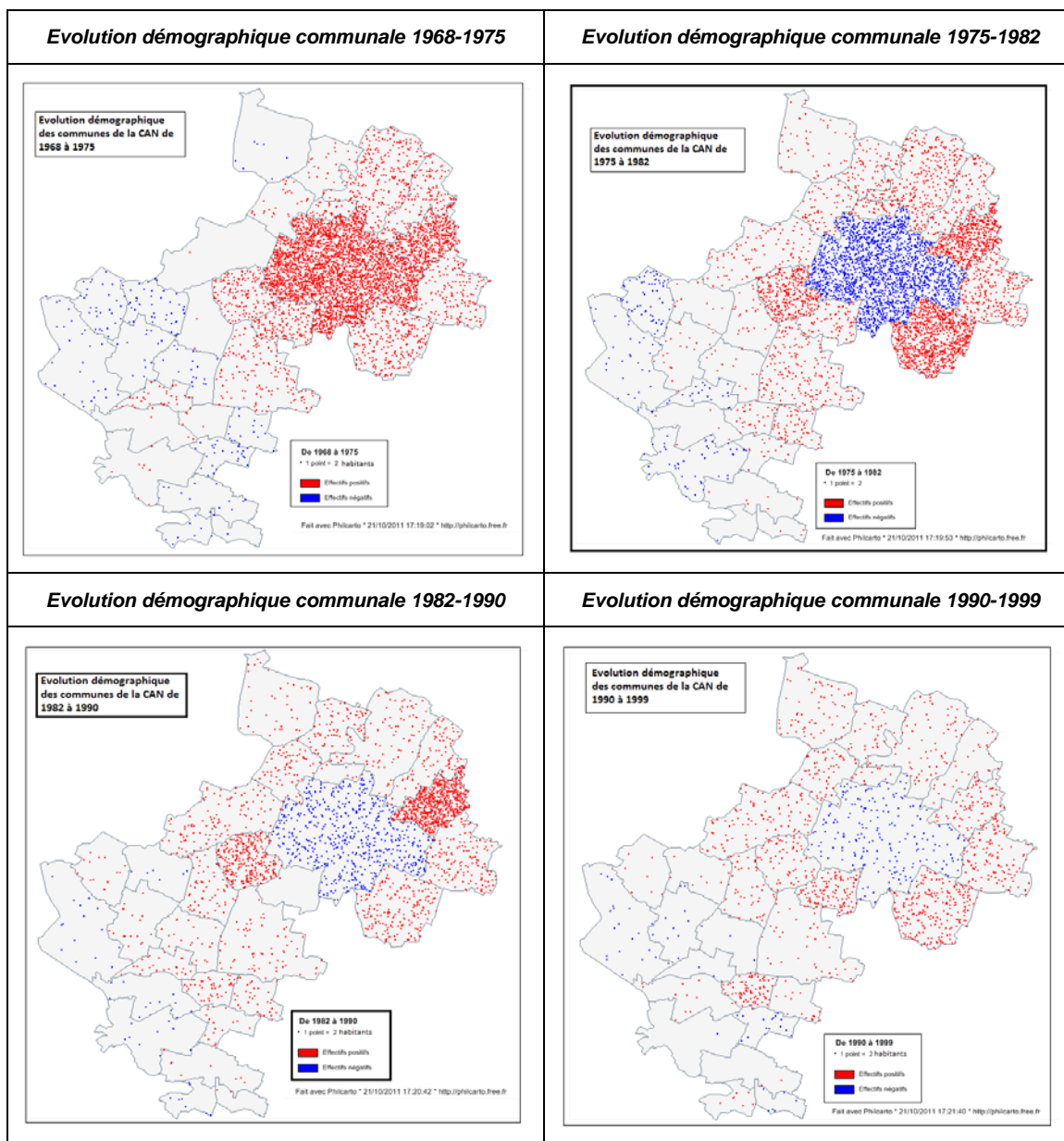
Mais c'est l'économie du pôle urbain niortais qui est devenue le facteur principal de l'évolution démographique d'un territoire qui couvre tout le sud des Deux-Sèvres.

Figure 55 : L'évolution démographique des communes de la C.A.N. de 1968 à 2008

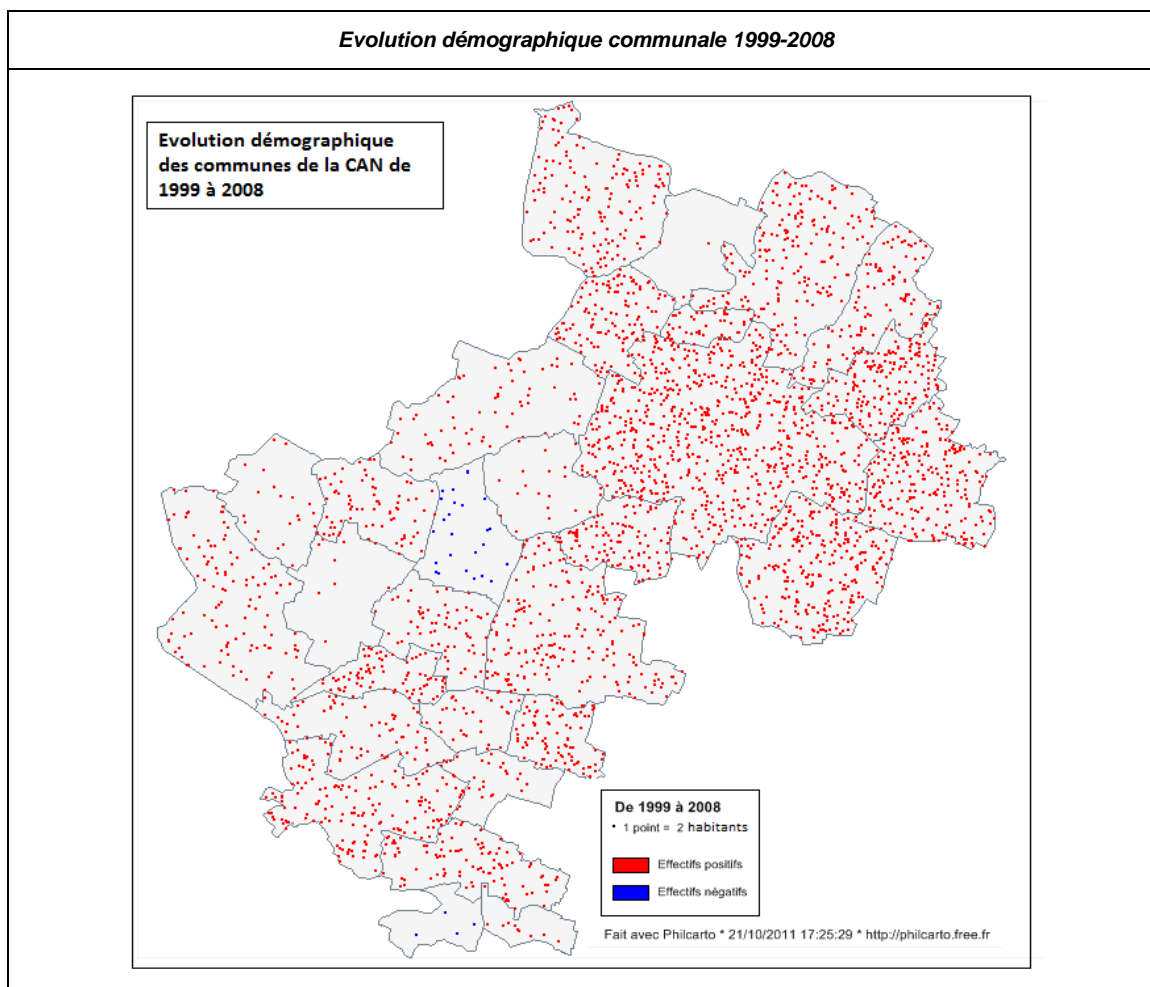


Source Insee

Figure 56 : Cartes de l'évolution de la croissance démographique par période intercensitaire dans les communes de la C.A.N. de 1968 à 2008 (1 point = 2 habitants supplémentaires pour chacune des cartes qui sont donc comparables)



Source Insee



Source Insee

Les 3 cartes et les 2 graphiques qui suivent, illustrent les parcours résidentiels les plus significatifs.

En venant de «loin », Niort est souvent le premier lieu de résidence pour les nouveaux arrivants.

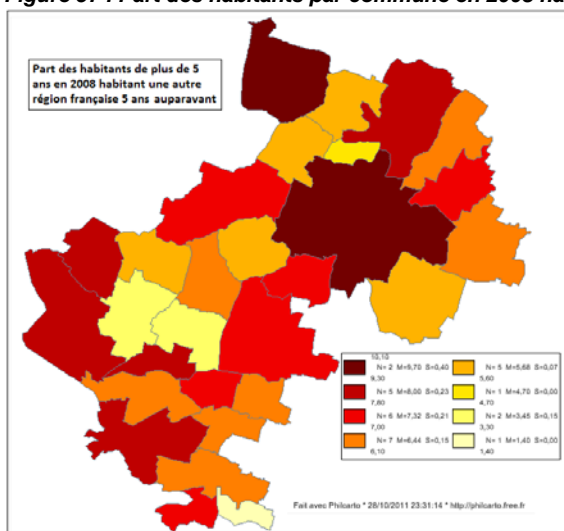
La partie sud-ouest du territoire est déjà sous la pression démographique de la Charente-Maritime. Elle accueille de façon privilégiée une population à la recherche d'une bonne accessibilité et de coûts plus modestes que dans le département voisin de la Charente Maritime.

Une fois installé dans la C.A.N., on quitte l'hypercentre de l'agglomération pour aller habiter en périphérie, à la faveur de l'agrandissement de la famille.

Cependant, le niveau de mobilité résidentielle au sein de la C.A.N. est relativement moins élevé que dans les autres aires urbaines de l'Ouest.

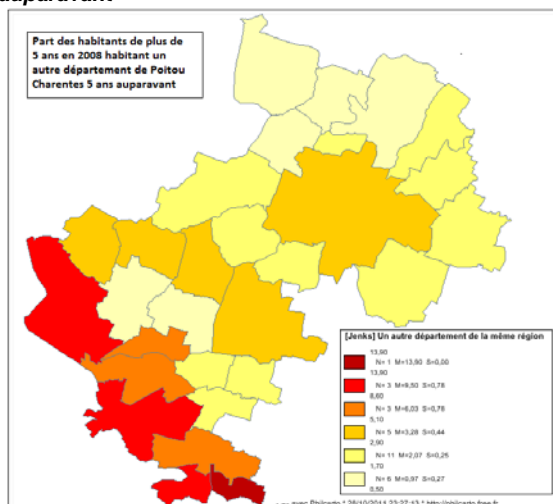
Les nouveaux arrivants dans les communes de la C.A.N. viennent principalement du département des Deux-Sèvres (45,9%), ou d'autres régions que Poitou-Charentes (35,1%). Ces deux catégories représentent 81% des nouveaux arrivants.

Figure 57 : Part des habitants par commune en 2008 habitant une autre région française 5 ans auparavant



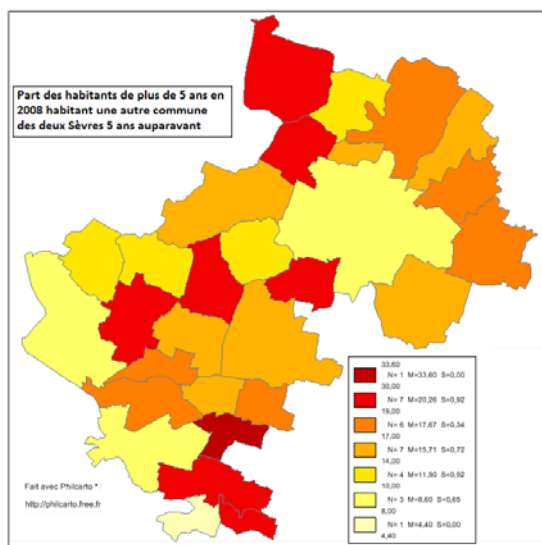
Source Insee

Figure 58 : Part des habitants par commune en 2008 habitant un autre département de Poitou-Charentes 5 ans auparavant



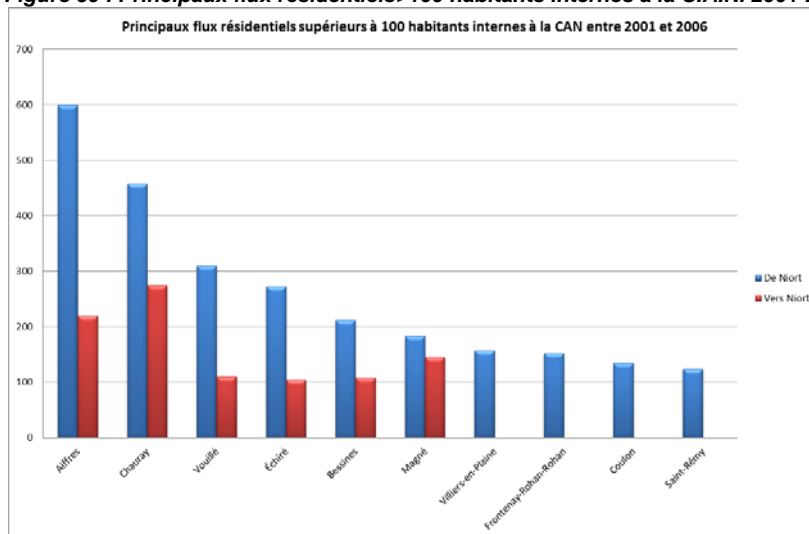
Source Insee

Figure 59 : Part des habitants en 2008 habitant une autre commune des Deux-Sèvres 5 ans auparavant



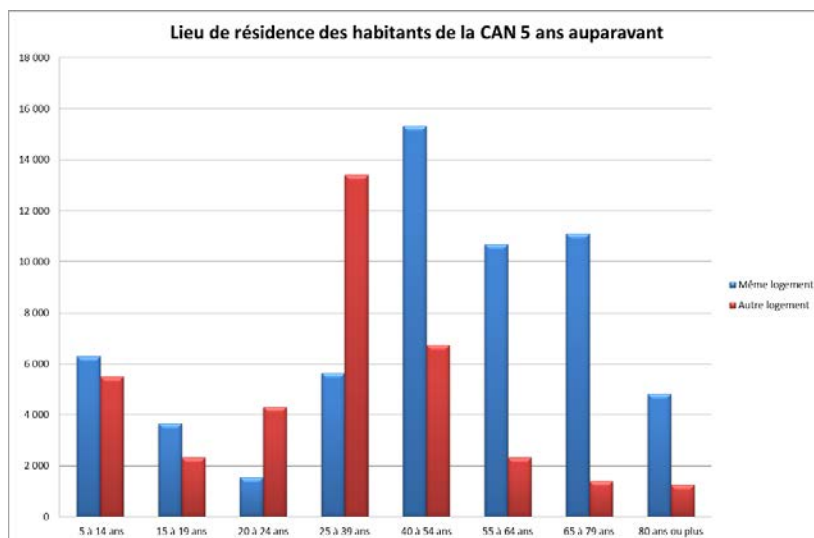
Source Insee

Figure 60 : Principaux flux résidentiels >100 habitants internes à la C.A.N. 2001-2006



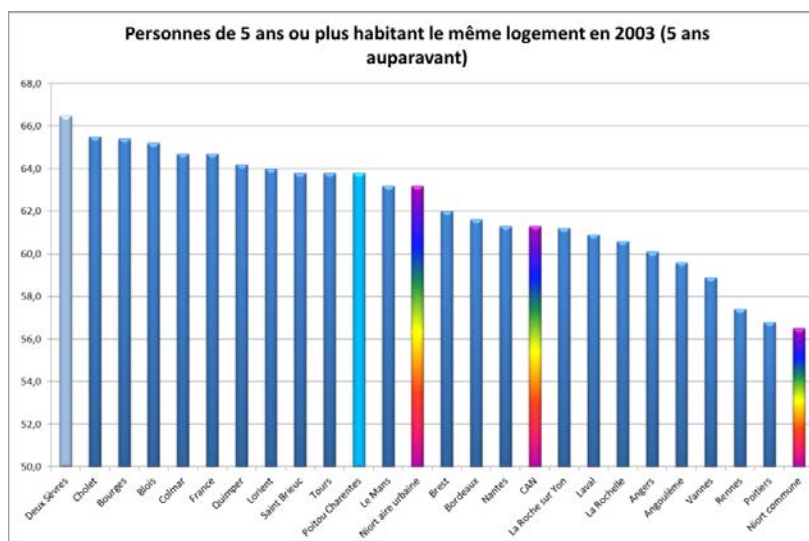
Source Insee

Figure 61 : Lieu de résidence des habitants de la C.A.N. selon l'âge 5 ans auparavant



Source Insee

Figure 62 : Personnes de 5 ans ou plus habitant le même logement en 2003 par aire urbaine



Source Insee

TENDANCES ET PREVISIONS

Trois grandes phases démographiques ont été observées depuis les années 1968 sur le territoire de la C.A.N. :

Phase 1 : De 1968 à 1975, la C.A.N. a connu une forte croissance concentrée sur le cœur de l'agglomération : principalement sur Niort et Chauray, sous l'effet conjugué d'un solde démographique naturel et d'un solde migratoire positif.

Phase 2 : Entre 1975 et 1999, extension dans l'espace, croissance plus faible, inversion du solde migratoire de la C.A.N. qui devient fortement négatif :

- 1975 à 1982 : la population des communes de Chauray, Aiffres et Magné s'est fortement accrue, alimentée par le départ d'habitants de Niort dont la population a perdu 4 000 habitants. Le solde naturel de la C.A.N. s'amointrit, mais reste positif et assure la poursuite de sa croissance.
- 1982 à 1990 : la population de la C.A.N. poursuit sa croissance à un rythme proche de la période précédente. Chauray connaît un taux de croissance exceptionnel. Toutes les autres communes de la périphérie de Niort se développent également, alimentées par le départ des niortais dont la population continue de baisser. Le solde migratoire de la C.A.N. s'annule.
- 1990 à 1999 : la croissance reste modeste. Le solde naturel se réduit et le solde migratoire redevient négatif. Dans le même temps, les départs des niortais vers la périphérie se ralentissent. Néanmoins, 1 968 habitants ont encore quitté Niort entre 1990 et 1999 au profit de quelques communes situées en périphérie essentiellement Chauray, Aiffres, Bessines et Magné.

Phase 3 : Reprise de la croissance générale avec reprise d'une croissance modérée dans le centre. Le solde naturel reste positif, le solde migratoire redevient positif pour la première fois depuis 1975 et dépasse le solde naturel. Entre 1999 et 2008, pour la première fois depuis 1975, Niort regagne de la population, mais sans retrouver son niveau de 1975. Pratiquement toutes les autres communes gagnent des habitants. Mais, pour la première fois aussi, le solde migratoire positif dépasse le solde naturel.

Les déterminants de l'évolution démographique de la C.A.N. entre 1999 et 2008 ne sont plus les mêmes que lors des périodes précédentes. Elle est cette fois principalement provoquée par un fort solde migratoire positif touchant toutes les tranches d'âges, et particulièrement les jeunes actifs. Pour un actif de 30 à 39 ans quittant l'aire urbaine niortaise, on en compte près de deux qui s'installent avec leur progéniture potentielle. A titre de comparaison, il faut noter que si l'aire urbaine de Poitiers présente un solde migratoire fortement positif pour la tranche d'âge des 15-29 ans en raison du caractère universitaire de la ville, et, à l'inverse de l'aire urbaine niortaise, elle se distingue par un solde migratoire négatif pour les 30-39 ans.

Contrairement à ce qui a été observé à l'échelle du département, le pourcentage d'actifs occupés au sein de la population active, a légèrement augmenté. C'est l'attractivité économique niortaise qui est devenue le principal moteur de la croissance démographique.

Le solde naturel ne doit en théorie pas se modifier dans des proportions importantes, du moins jusqu'en 2021. Les évolutions futures vont dépendre en grande partie du dynamisme économique de la C.A.N. et de son attractivité résidentielle pour une population de retraités trouvant à Niort un compromis entre qualité de vie et coûts nettement inférieurs à ceux du littoral proche.

Le contexte économique actuel impose la prudence et un système d'observation précis pour pouvoir répondre au mieux à la demande des futurs salariés attirés par les besoins en ressource humaine des activités économiques de la CAN. D'un côté, il ne serait pas logique de

stériliser de grandes superficies pour le développement de l'habitat au-delà du «point mort» en logement⁴ si le développement de l'économie venait à se tasser brutalement. De l'autre, ne pas réserver les surfaces nécessaires au logement si l'économie niortaise devait poursuivre sa croissance conduirait ipso facto à encourager l'étalement urbain, voire à limiter l'attractivité de l'agglomération pour les cadres et les employés, et donc pour les entreprises.

Il convient donc « d'indexer » le développement du logement sur le développement de l'économie, tout en tenant compte de deux paramètres supplémentaires :

- L'arrivée de populations de retraités qui chercheront un cadre de vie et un climat agréable, sans les coûts d'une localisation sur le littoral, tout en restant à proximité.
- Le remplacement des employés des entreprises niortaises confrontées, comme les autres, au départ à la retraite d'une part croissante de leur personnel.

Les nouveaux arrivants dans le département appartiennent essentiellement aux classes d'âges 25 à 39 ans avec une surreprésentation des 30/35 ans, ce qui signifie que la demande en équipements et en service, notamment pour les enfants issus de cette classe d'âge ne devrait pas diminuer (établissements scolaires, sportifs, culturels, etc..).

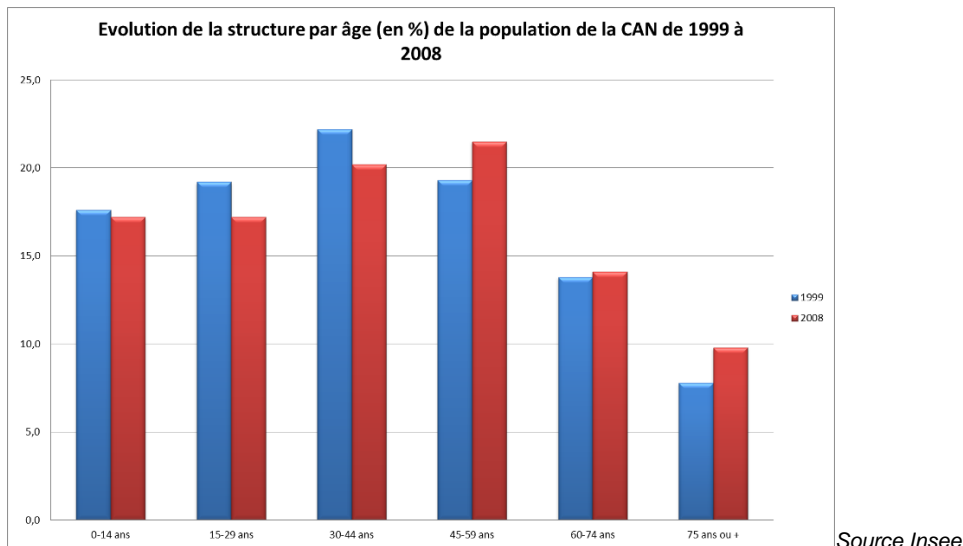
⁴ Parc de logements à créer pour répondre à la demande de la seule population existante, essentiellement pour la décohabitation

3.2 Une population vieillissante

ETAT DES LIEUX

Comme dans la plupart des territoires européens, la population de la Communauté d'Agglomération de Niort connaît un vieillissement permanent depuis plusieurs décennies.

Figure 63 : Evolution de la structure par âge de la population de la C.A.N. 1999-2008



Entre 1999 et 2008, la part des 0 à 14 ans a légèrement diminué en passant de 17,6% à 17,2%, et celle des personnes âgées de plus de 75 ans, a augmenté, passant de 7,8% à 9,8% de la population. La différence a bénéficié à la tranche d'âge des 20 à 59 ans qui a gagné 2,1% sur cette même période.

Figure 64 : Structure par âge de la population de la C.A.N. en 2008

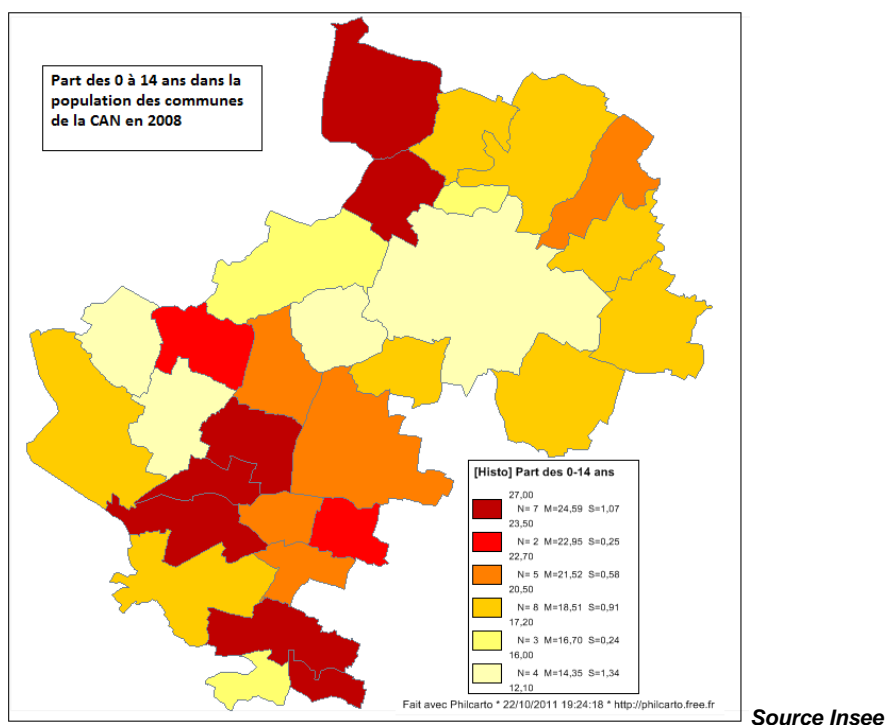


Tableau 2 : Structure par âge de la population de la C.A.N. 1999-2008 et extrapolation pour 2021 en valeur absolue sur la base des objectifs du SCoT

Population de la C.A.N. par âge	C.A.N. 1999	C.A.N. 2008	C.A.N. 2021
0-14 ans	17 173	17 555	19 391
15-29 ans	18 734	17 555	19 345
30-44 ans	21 661	20 617	21 619
45-59 ans	18 831	21 944	22 910
60-74 ans	13 465	14 391	18 010
75 ans ou +	7 611	10 002	14 380
Population totale	97 572	102 064	115 655

Source Insee

Tableau 3 : Structure par âge de la population de la C.A.N. 1999-2008 et extrapolation pour 2021 en %

	C.A.N. 1999	C.A.N. 2008	C.A.N. 2021
0-14 ans	17,6%	17,2%	16,77%
15-29 ans	19,2%	17,2%	16,73%
30-44 ans	22,2%	20,2%	18,69%
45-59 ans	19,3%	21,5%	19,81%
60-74 ans	13,8%	14,1%	15,57%
75 ans ou +	7,8%	9,8%	12,43%

Source Insee

Néanmoins, la diminution de la part des jeunes dans la structure par âges de la population de la C.A.N. ne s'est pas traduite et ne se traduira pas par une diminution des besoins en services et en équipements pour cette catégorie de la population. En valeur absolue, la population des 0 à 14 ans a légèrement augmenté de 1999 à 2008 et, tout en poursuivant sa diminution relative, elle devrait continuer à croître en valeur absolue, comme celle des 15-29 ans sur cette même période.

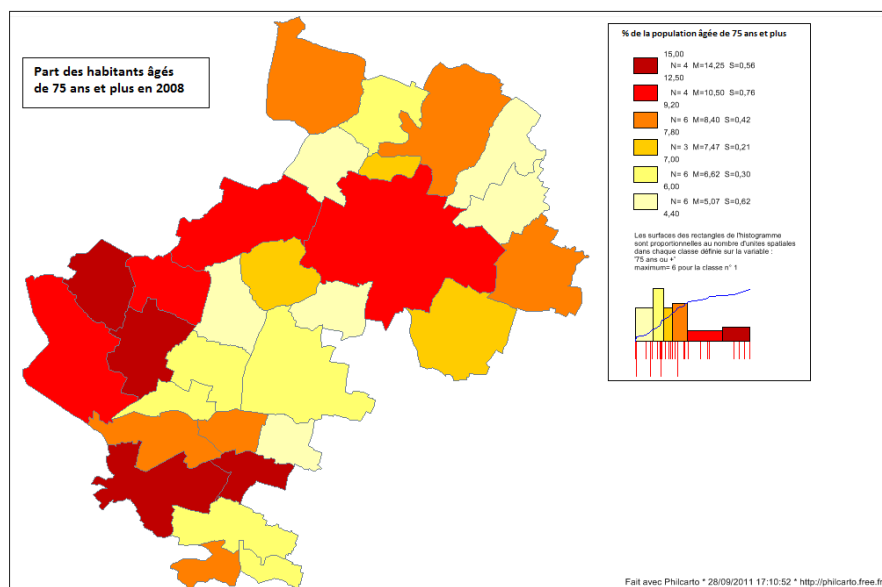
Tableau 4 : Part des plus de 75 ans en 2008 dans les principales communes concernées

Les 10 communes de la C.A.N. abritant la plus forte proportion d'habitants de plus de 75 ans en 2008	Part des 75 ans et +
La Rochénard	15,0
Mauzé-sur-le-Mignon	14,5
Saint-Georges-de-Rex	14,0
Arçais	13,5
Saint-Hilaire-la-Palud	11,2
Niort	11,1
Coulon	10,4
Le Vanneau	9,3
Épannes	9,0
Prin-Deyrançon	8,9

Source Insee

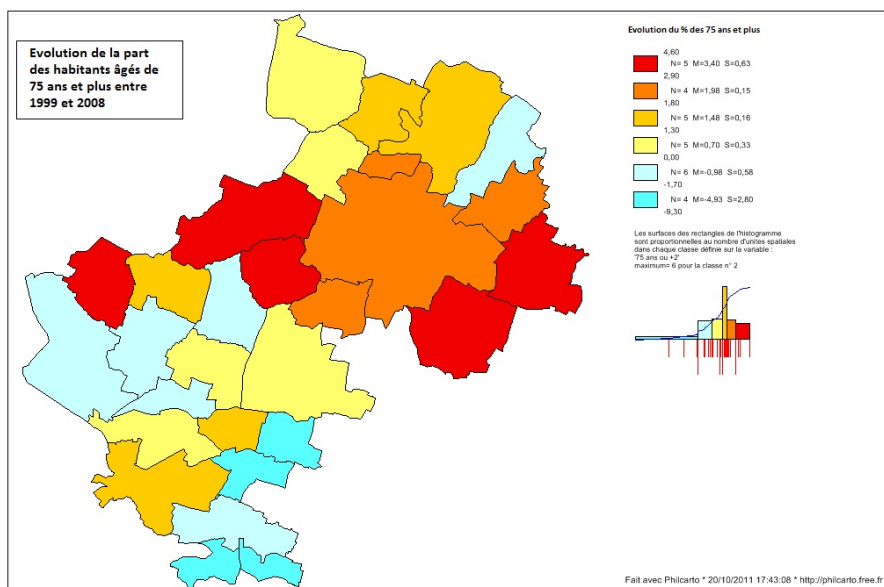
Géographiquement, les communes abritant la part la plus forte des plus de 75 ans sont situées sur un arc qui va de Niort à Mauzé-Epannes en traversant le Marais.

Figure 65 : Part des plus de 75 ans en 2008



Source Insee

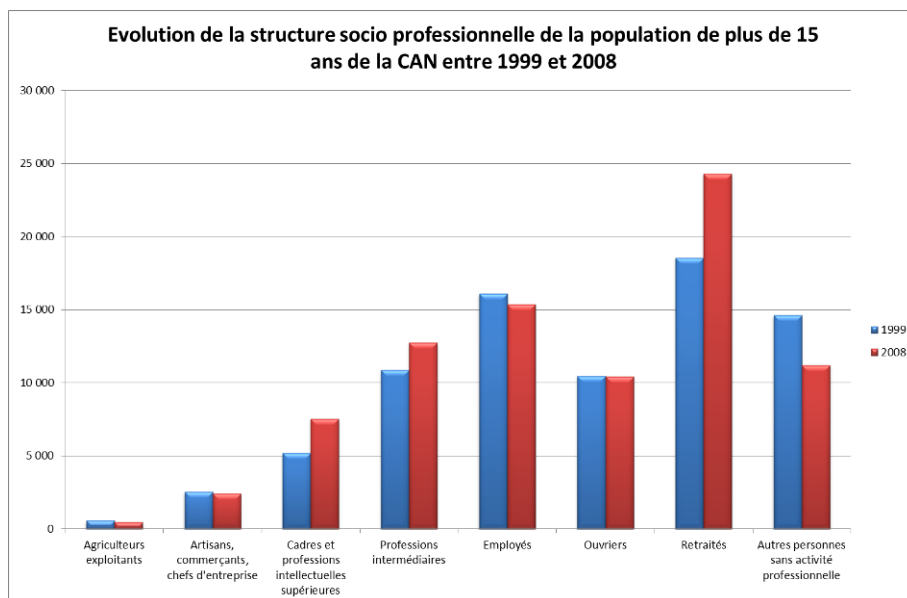
Figure 66 : Evolution de la part des plus de 75 ans entre 1999-2008



Source Insee

Le vieillissement de la population s'accompagne logiquement d'une augmentation de la part des retraités dans la population. C'est le changement le plus significatif de la structure socio-professionnelle de la population de la C.A.N. de 1999 à 2008 comme le montre le graphique ci-dessous.

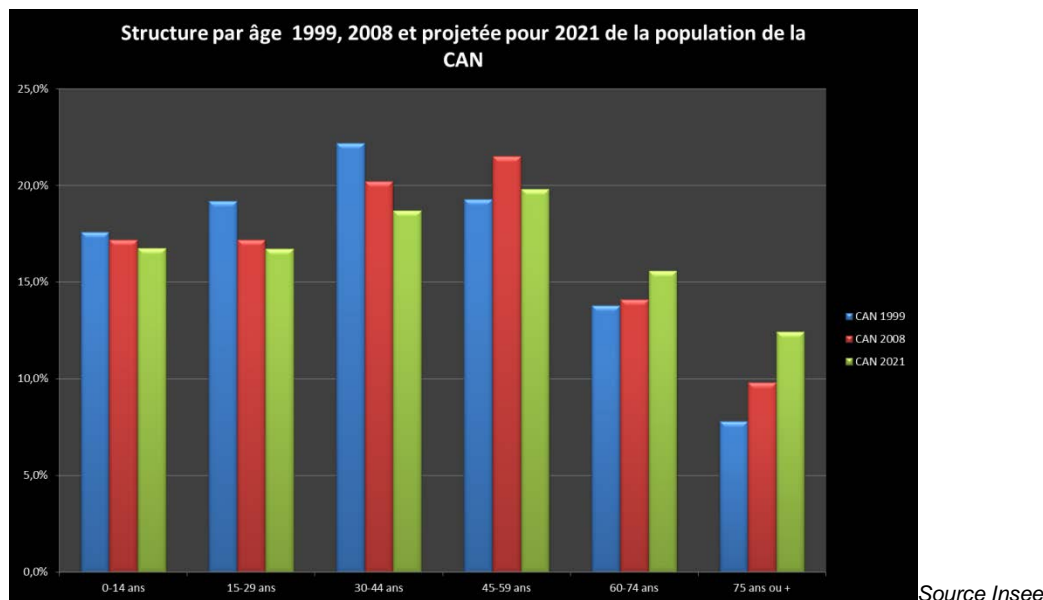
Figure 67 : Evolution de la structure socioprofessionnelle des plus de 15 ans entre 1999-2008



TENDANCES ET PREVISIONS

Cette évolution observée va se poursuivre dans les années qui viennent.

Figure 68 : Structure par âge 1999-2008 projetée en 2021



Si les structures économiques de la C.A.N. traversent sans crise spécifique les aléas actuels et futurs de la conjoncture, c'est-à-dire si les activités niortaises –au minimum- ne perdent pas de postes de travail, cette situation va poser un problème particulier.

En effet, même légèrement décalés dans le temps sous l'effet du changement récent de la législation, les départs à la retraite vont s'accroître compte tenu des structures par âges du personnel des entreprises de la C.A.N. Pour autant que l'activité économique de la C.A.N. ne subisse pas de crise majeure, les entreprises vont se trouver confrontées à l'obligation de les remplacer et de recruter leurs employés et leurs cadres à une échelle qui dépasse largement le périmètre de la C.A.N. ; ce d'autant plus, que l'outil de formation spécifiquement orienté vers la base économique niortaise ne suffit pas à satisfaire tous les types de demandes. Dans l'hypothèse d'une relative stabilité géographique de ses retraités pendant plusieurs décennies, la C.A.N. va devoir abriter, aussi bien ses retraités (et ceux qui, comme on l'a vu, viennent et vont venir d'ailleurs), que les nouveaux jeunes actifs venus d'ailleurs pour les remplacer à leurs postes de travail.

De 2012 à 2021 on peut estimer que le solde annuel des entrées sorties du marché du travail (à emplois au lieu de travail stables) se situe entre -200 et -400 actifs (voir graphique 69 page suivante).

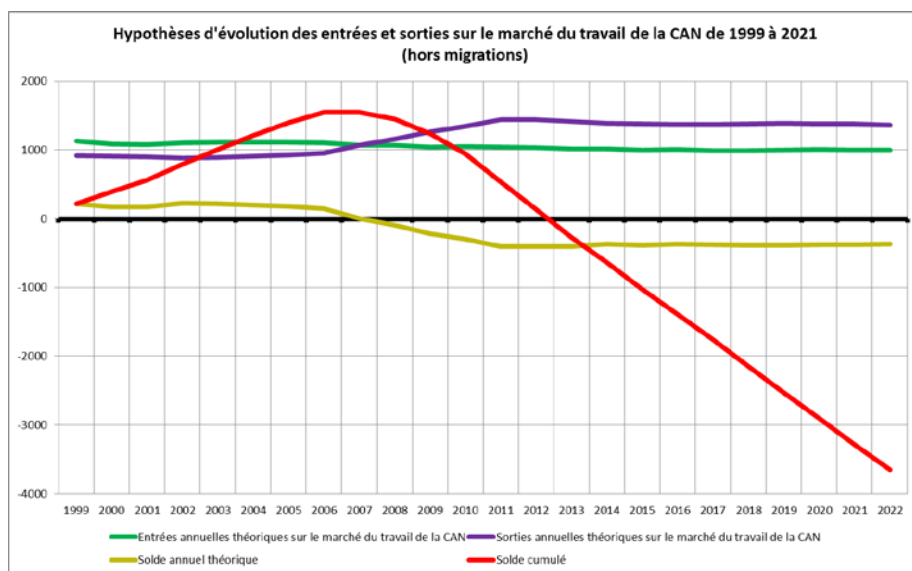
Il va falloir loger leurs remplaçants et leurs familles, et si possible, au plus près de leur lieu de travail, aussi bien pour éviter de saturer encore plus un réseau routier déjà bien encombré, que pour protéger cette nouvelle population d'une augmentation probable des coûts des carburants ; et bien sûr pour lutter contre l'étalement urbain, la consommation d'espace et la production de gaz à effet de serre.

Le phénomène du vieillissement de la population s'observe dans la C.A.N. comme à l'échelle nationale et départementale.

La part des moins de 20 ans dans la population totale de la C.A.N. (23%) est devenue, comme dans le département, moins importante que celle des plus de 60 ans (23,69%).

Ces évolutions vont conduire à des besoins spécifiques supplémentaires en particulier pour les personnes âgées. Ces évolutions ne vont cependant pas se traduire par une baisse des besoins pour les plus jeunes dont les effectifs devraient rester stables voire légèrement augmenter. Là encore, l'évolution des besoins va dépendre de la nature des nouveaux arrivants et de leur nombre. S'il s'agit toujours de jeunes actifs, en lien avec le développement économique du territoire, il est probable que les besoins en équipements et services pour la jeunesse restent au minimum à leur niveau actuel. Si par contre, ce flux devait se tarir, alors, le vieillissement de la population devrait s'accroître.

Figure 69 : Hypothèses d'évolution des entrées-sorties sur le marché du travail de la C.A.N. entre 1999 et 2021



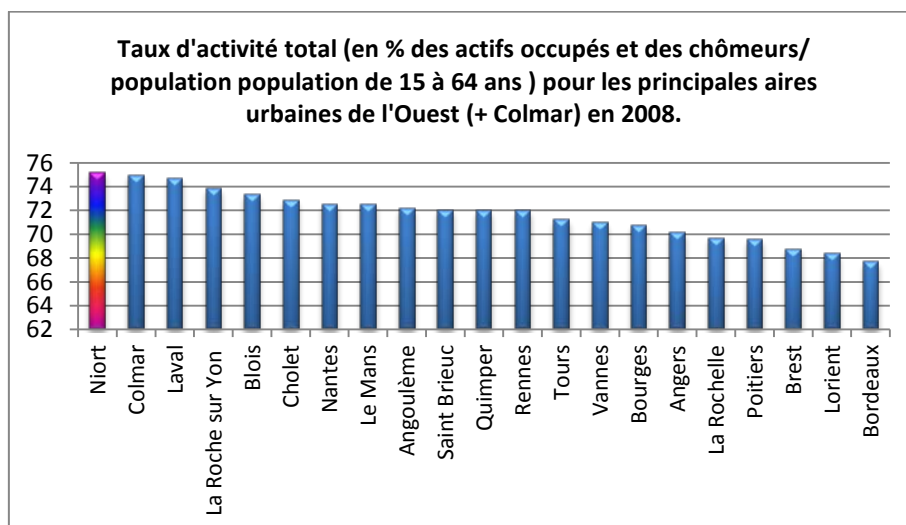
3.3 Une population très active, inégalement répartie

ETAT DES LIEUX

En 2008, la C.A.N. comptait 48 841 actifs, soit un taux d'activité de 74,1 % pour l'ensemble du territoire. Ce taux d'activité dépasse le taux national (71,7%) et le taux régional de Poitou-Charentes (71,2%). Avec 75,2%, le taux d'activité de l'aire urbaine niortaise dépasse celui de toutes les principales aires urbaines de l'Ouest.

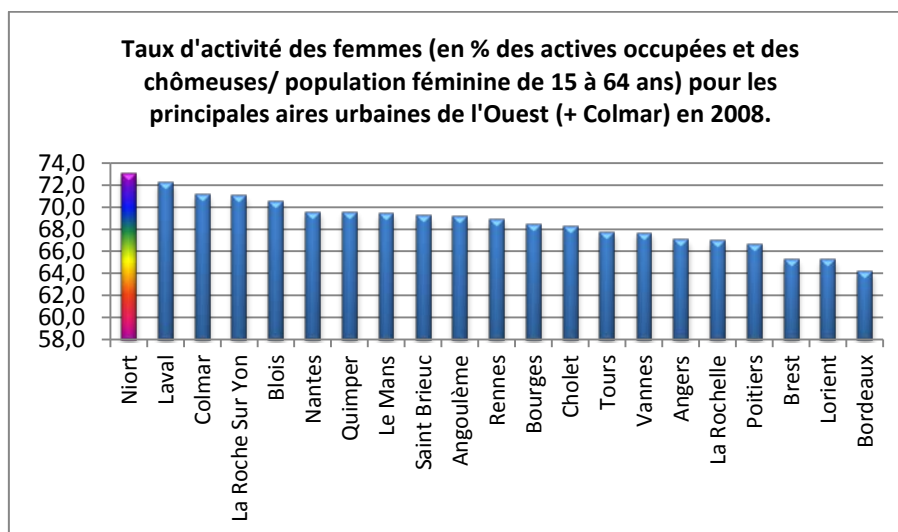
Le taux d'activité de la population de la C.A.N. est très élevé et se situe au niveau de celui de pays européens les plus actifs, en particulier pour les femmes. Les structures d'activité expliquent ces taux très forts car elles sont particulièrement adaptées à une activité féminine.

Figure 70 : Taux d'activités 2008



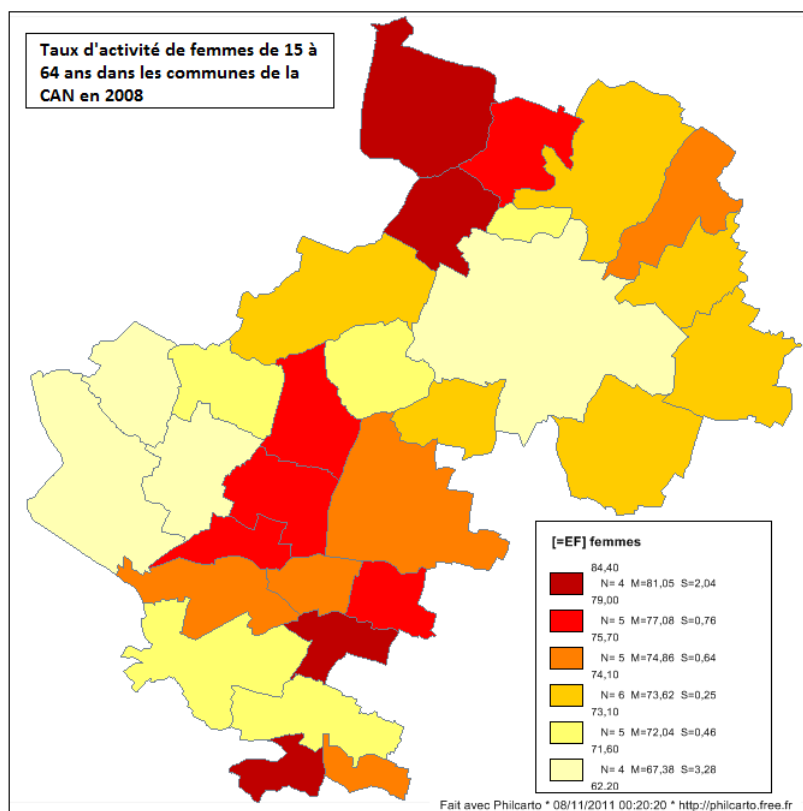
La différence entre l'aire urbaine de Niort et les autres aires urbaines de l'Ouest est particulièrement sensible pour les femmes dont le taux d'activité constitue presque un record.

Figure 71 : Taux d'activités des femmes 2008



Plusieurs communes présentent des taux d'activité féminine supérieurs à 80%.

Figure 72 : Taux d'activité des femmes de 15-64 ans en 2008

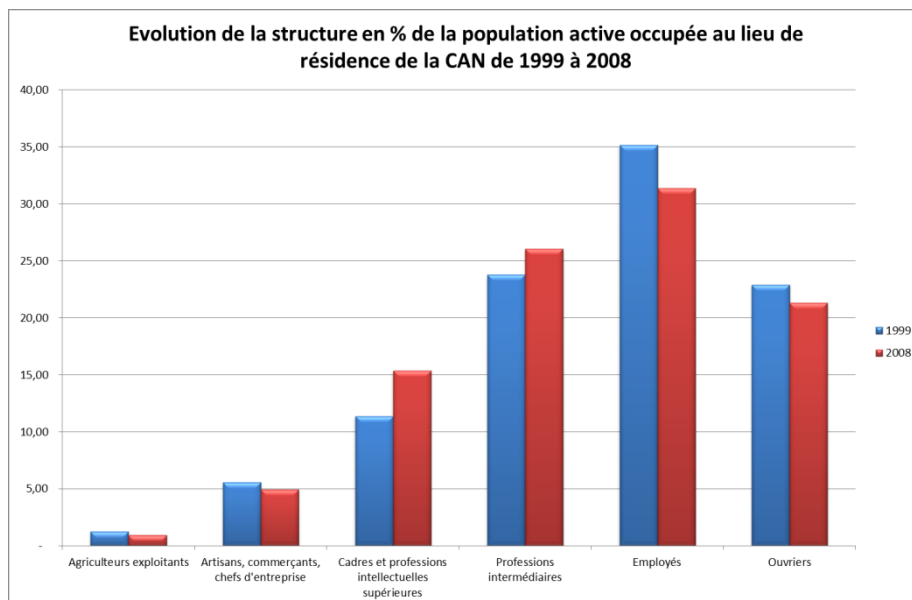


Source Insee

Les plus fortes proportions d'actifs occupés sont concentrées dans deux groupes de communes. Au nord, d'Echiré à Saint-Rémy, et dans la partie sud, intégrant quelques communes du Marais (Sansais, Amuré). Ces taux élevés sont le fait des hommes, comme des femmes. Ils sont associés à trois facteurs : les taux élevés d'emploi dans les secteurs du bâtiment et dans l'agriculture de ces communes, associés aux emplois offerts aux femmes dans le tertiaire de la zone métropolitaine.

L'évolution de la structure socio-professionnelle de la population de la C.A.N. a suivi l'évolution de sa structure d'activité. Le nombre de cadres, et en particulier ceux des fonctions métropolitaines, représente la plus forte progression dans la population de la C.A.N. (+2 300). La progression du nombre de cadres au lieu de résidence est néanmoins nettement inférieure à la progression du nombre d'emplois de cadres offerts au lieu de travail dans la C.A.N. (+ 3 700).

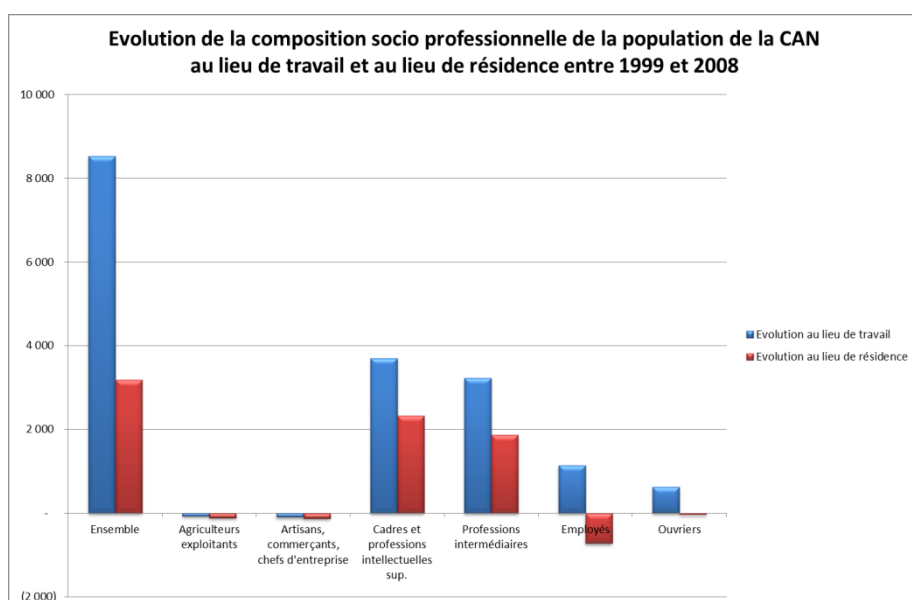
Figure 73 : Evolution de la structure de la population active occupée au lieu de résidence entre 1999 et 2008



Source Insee

Cette évolution structurelle doit être nuancée par l'analyse de l'évolution totale des emplois de la C.A.N. En effet, si la part des employés et des ouvriers résidant dans la C.A.N. a diminué, par contre, les nombres d'emplois d'employés et d'ouvriers ont augmenté au lieu de travail.

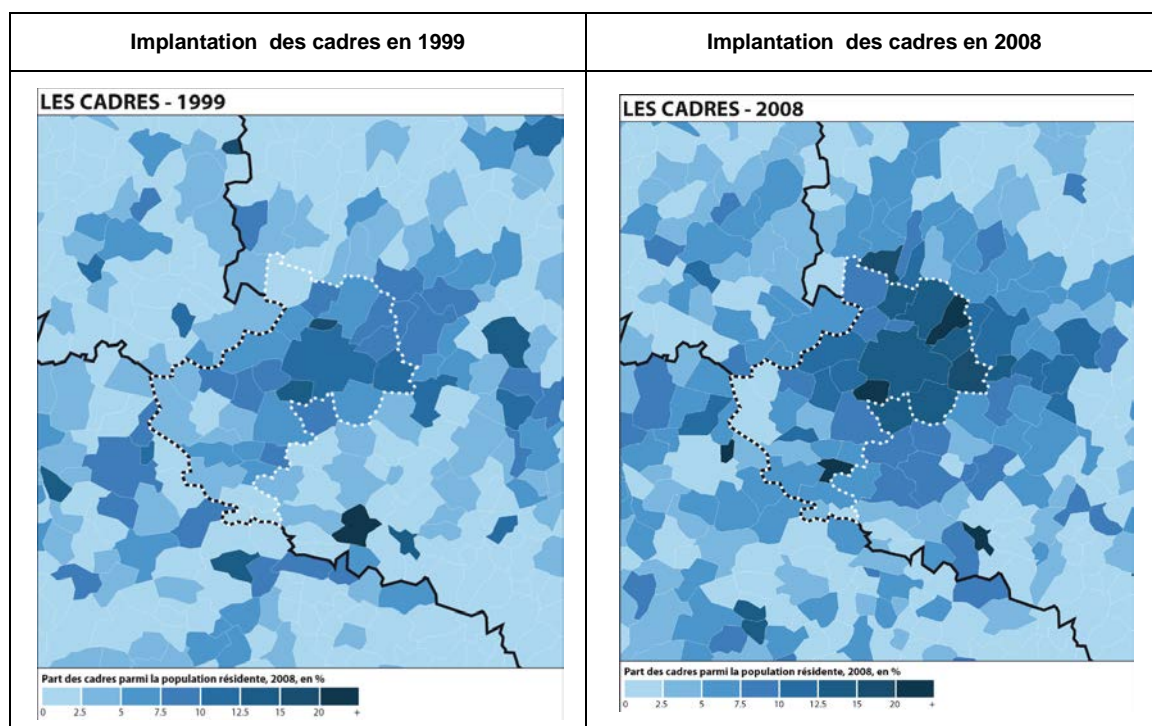
Figure 74 : Comparaison de la structure de la population active occupée au lieu de résidence et au lieu de travail entre 1999 et 2008



Source Insee

La structure sociale de la C.A.N. se transforme donc, non seulement sous l'effet du changement de la structure de son activité, mais aussi, par le choix d'une partie de sa population d'employés et d'ouvriers d'éloigner son lieu de résidence de son lieu de travail.

Figure 75 : Implantation des cadres en 1999 et 2008



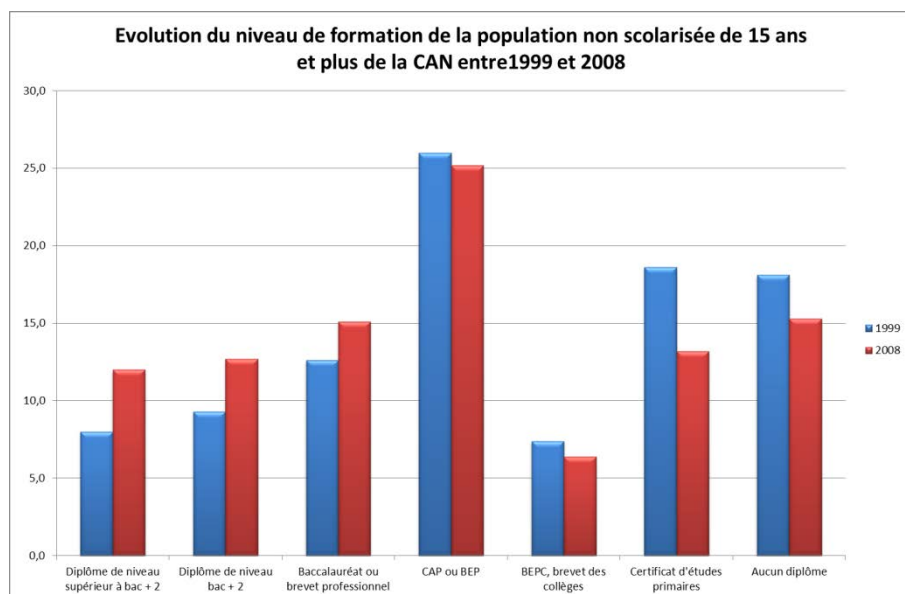
Source Insee

3.4 Un niveau de formation qui s'élève

ETAT DES LIEUX

Comme dans tout le territoire national, mais légèrement plus qu'ailleurs, le niveau de formation de la population de la C.A.N. a progressé entre 1999 et 2008.

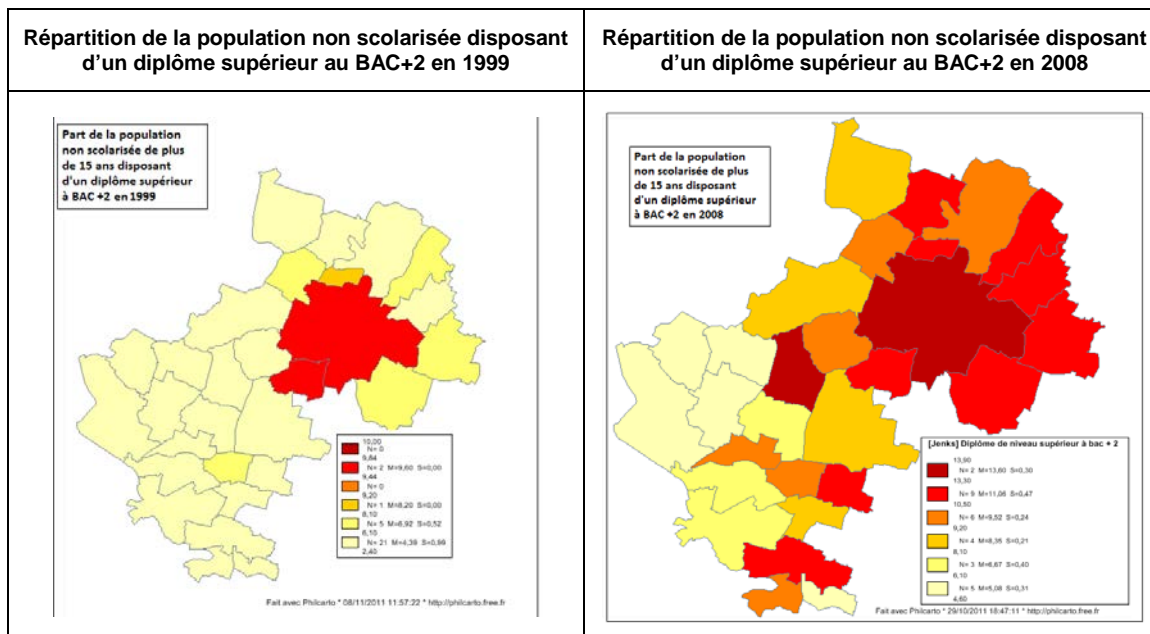
Figure 76 : Evolution du niveau de formation de la population non scolarisée entre 1999 et 2008



Source Insee

La progression est générale, sauf pour la partie la plus périphérique du Marais, dont la forte proportion de la population âgée de plus de 60 ans impacte l'évolution.

Figure 77 : Répartition de la population non scolarisée disposant d'un diplôme supérieur à Bac+2 en 1999 et 2008



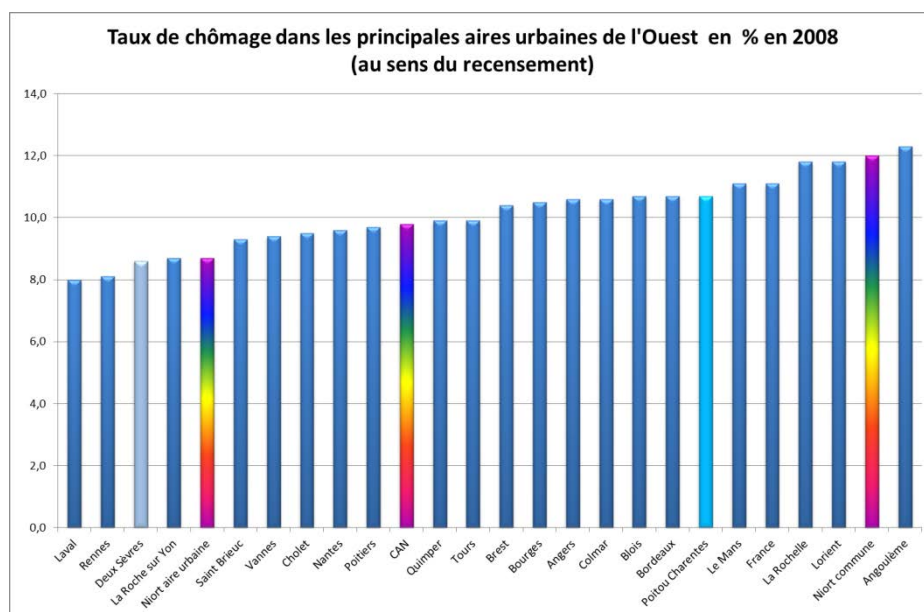
Source Insee

3.5 Le chômage dans la C.A.N.

ETAT DES LIEUX

En 1990, la part des chômeurs dans la population active atteignait 10,2%. En 1999, elle est passée sous la barre des 10% (9,9%), et n'était plus que de 7,3% en 2008. Le niveau de chômage de l'aire urbaine niortaise est l'un des plus bas de toutes les aires urbaines de l'Ouest.

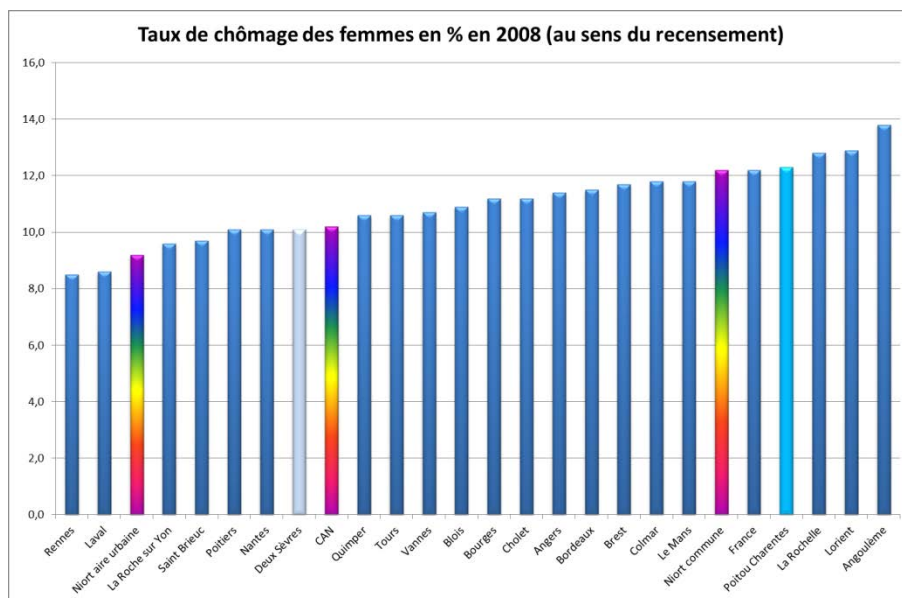
Figure 78 : Taux de chômage dans les aires urbaines principales de l'Ouest en 2008



Source Insee

Si les femmes de la C.A.N. sont comme ailleurs plus touchées par le chômage que les hommes (10,2% pour les femmes, pour 9,4% des hommes), le taux de chômage des femmes de l'aire urbaine de Niort est l'un des plus bas des aires urbaines de tout l'Ouest.

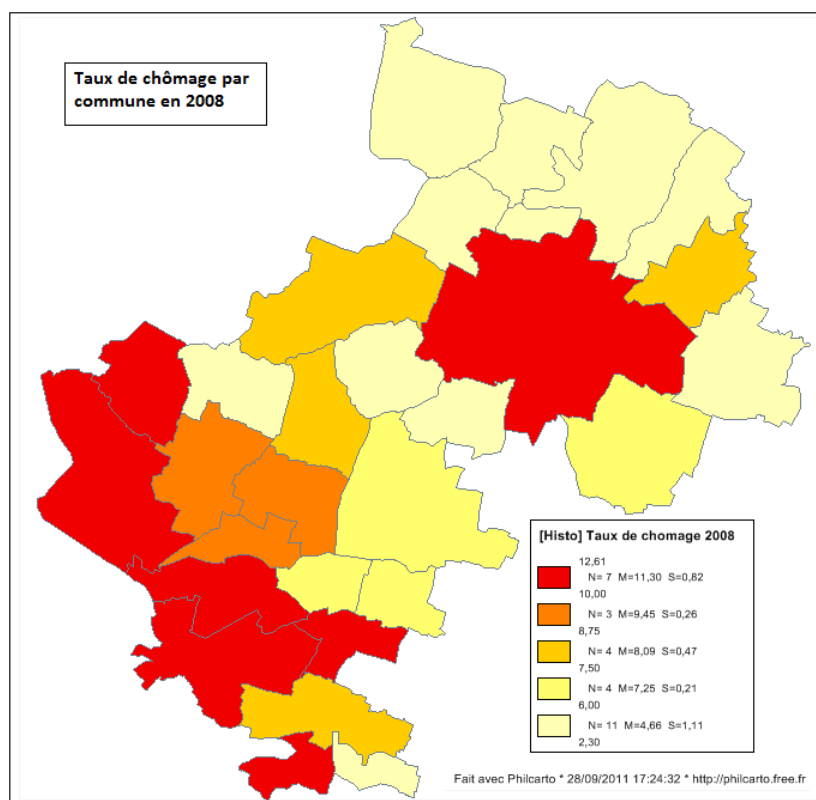
Figure 79 : Taux de chômage des femmes en 2008 dans les aires urbaines de l'Ouest



Source Insee

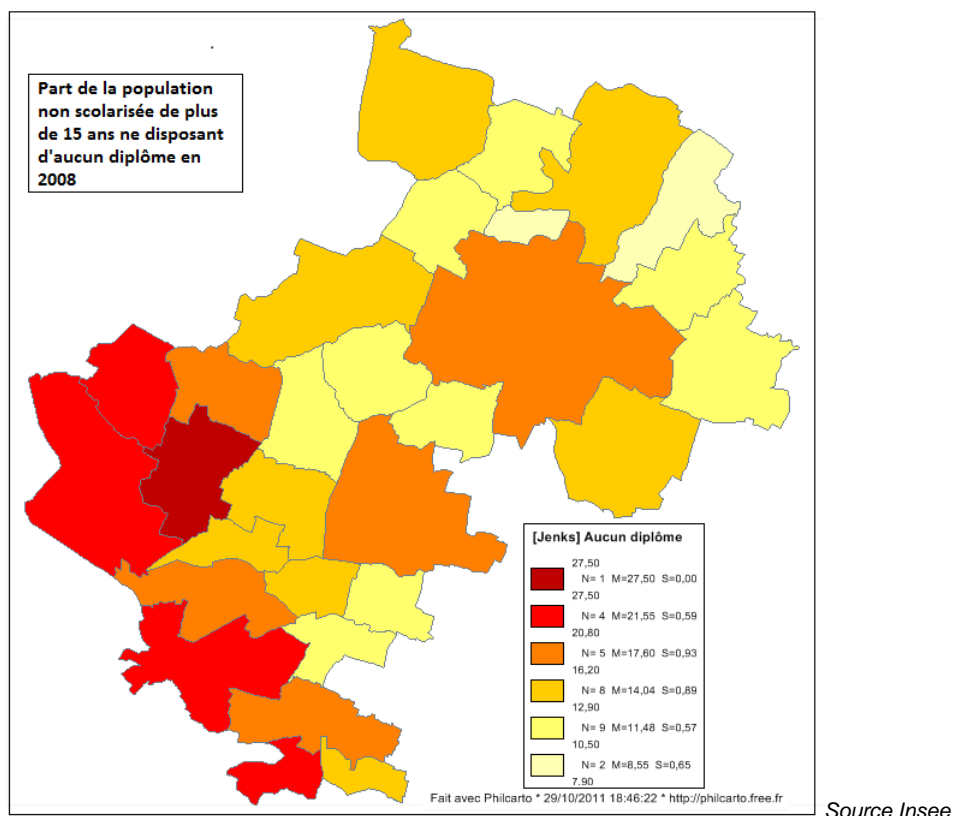
A l'intérieur de la C.A.N., la répartition des chômeurs est, d'une part, fortement corrélée à l'absence de diplôme. Elle est, d'autre part, fortement concentrée dans certaines zones de la C.A.N., et certains quartiers de la commune de Niort.

Figure 80 : Taux de chômage par commune dans la C.A.N. comparée aux sans diplôme et au logement social



Source Insee

Figure 81 : Part de la population non scolarisée de plus de 15 ans n'ayant pas de diplôme en 2008



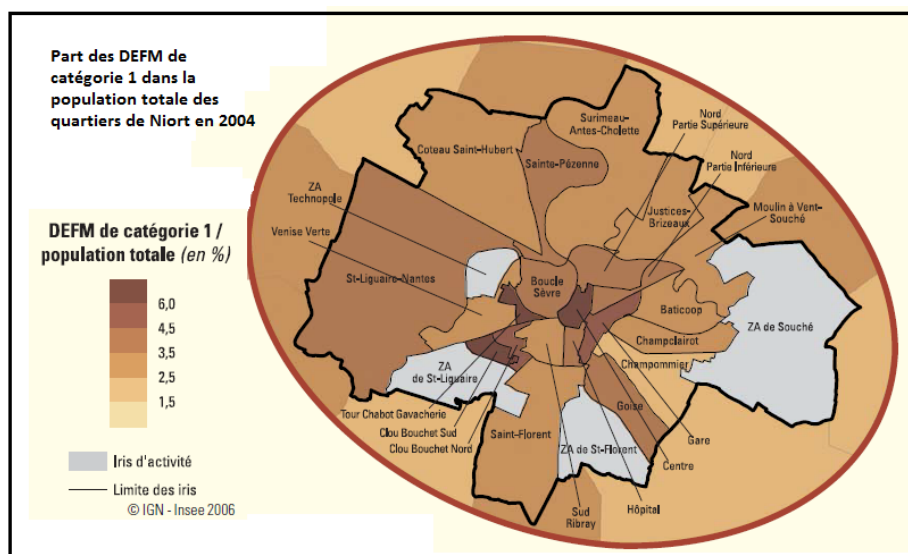
La part de population inoccupée dans la commune de Niort est en grande partie due à la proportion importante de personnes sans emploi, attirées par le dynamisme du marché de l'emploi, les possibilités d'embauches, par la proximité des infrastructures économiques et sociales, (notamment par l'offre en logement social), et pour la partie la plus en difficulté de la population, par la possibilité de se déplacer du lieu de domicile au lieu de travail sans être obligé d'utiliser un moyen de transport onéreux. Dans le département des Deux-Sèvres, Niort, Thouars et Saint-Maixent-l'École sont les plus concernées par ce phénomène.

Figure 82 : Répartition des logements sociaux en 2008



Source Insee

Figure 83 : Gros plan sur le chômage dans les quartiers de Niort

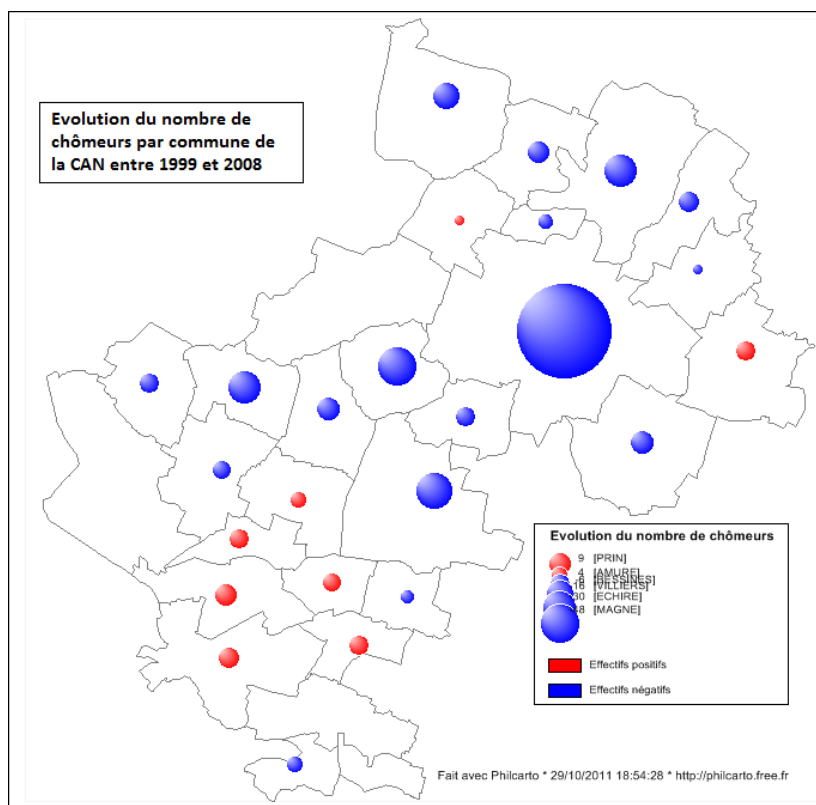


Source Atlas social

du Poitou Charentes Insee

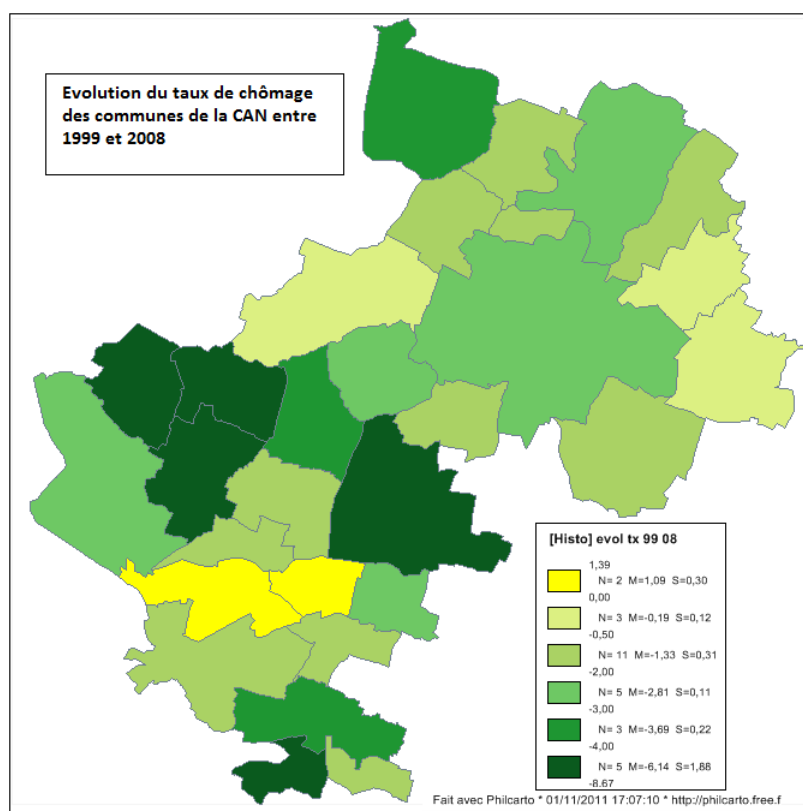
Ces caractéristiques mettent en évidence les particularités du bassin d'emploi niortais, et soulignent la nécessité de mettre des actions ciblées en œuvre pour lutter contre les formes spécifiques du chômage de la C.A.N. Entre 1999 et 2008, la situation du chômage s'est nettement améliorée, en particulier dans le Marais. Elle reste néanmoins préoccupante autour de Mauzé-sur-le-Mignon.

Figure 84 : Evolution du nombre de chômeurs entre 1999 et 2008



Source Insee

Figure 85 : Evolution du taux de chômage entre 1999 et 2008



Source Insee

3.6 Précarité et revenus dans la C.A.N.

La précarité

L'aire urbaine de Niort est la moins touchée par la grande pauvreté à l'échelle de toute la région Poitou-Charentes. Elle présente la plus faible part de familles vivant en dessous du seuil de pauvreté parmi les aires urbaines de la région.

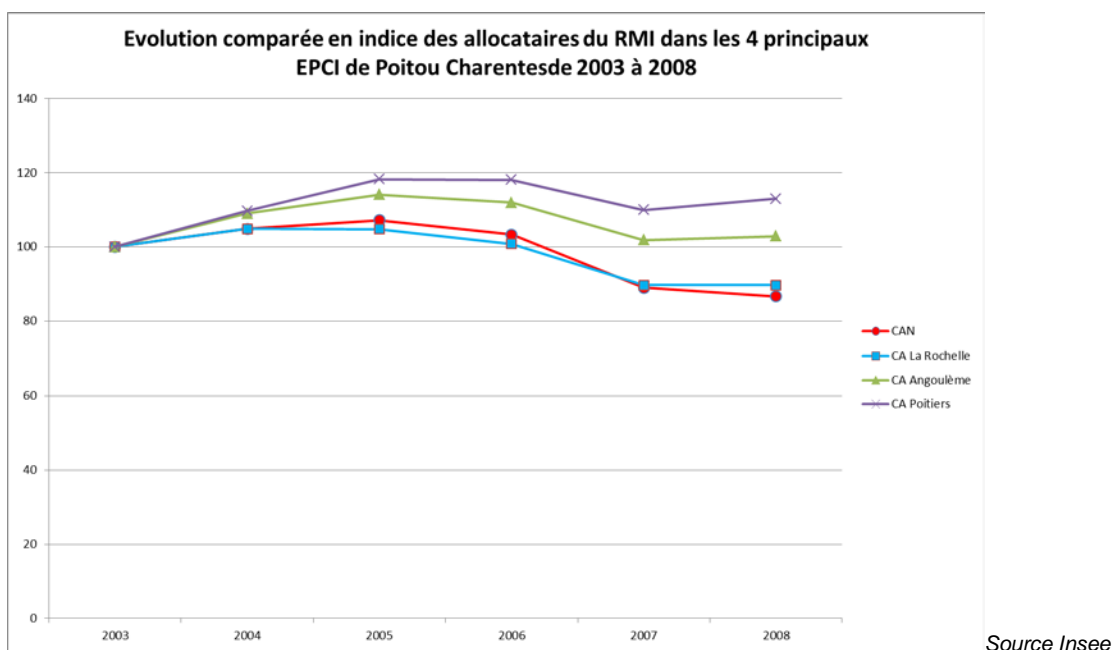
La part de la population couverte par les minima sociaux est également nettement inférieure à celle des autres grandes agglomérations du territoire.

Enfin la situation s'est nettement améliorée entre 1999 et 2008.

- En 1999, 3 244 habitants et 8,1% des ménages relevaient des principaux minima sociaux (RMI, API, AAH). Ils n'étaient plus que 3 049 en 2008 soit 6,45% des ménages. Cette proportion est nettement inférieure à celle des communautés d'agglomérations de Poitiers (8%), de La Rochelle (7,27%) ou d'Angoulême (10,87%).
- Par ailleurs, la baisse du nombre d'allocataires du RMI entre 2003 et 2008 a été plus forte dans la C.A.N. que dans les autres grands EPCI de Poitou-Charentes. 1 704 allocataires du RMI étaient recensés sur ce territoire en 1999. Ils n'étaient plus que 1 254 en 2008.

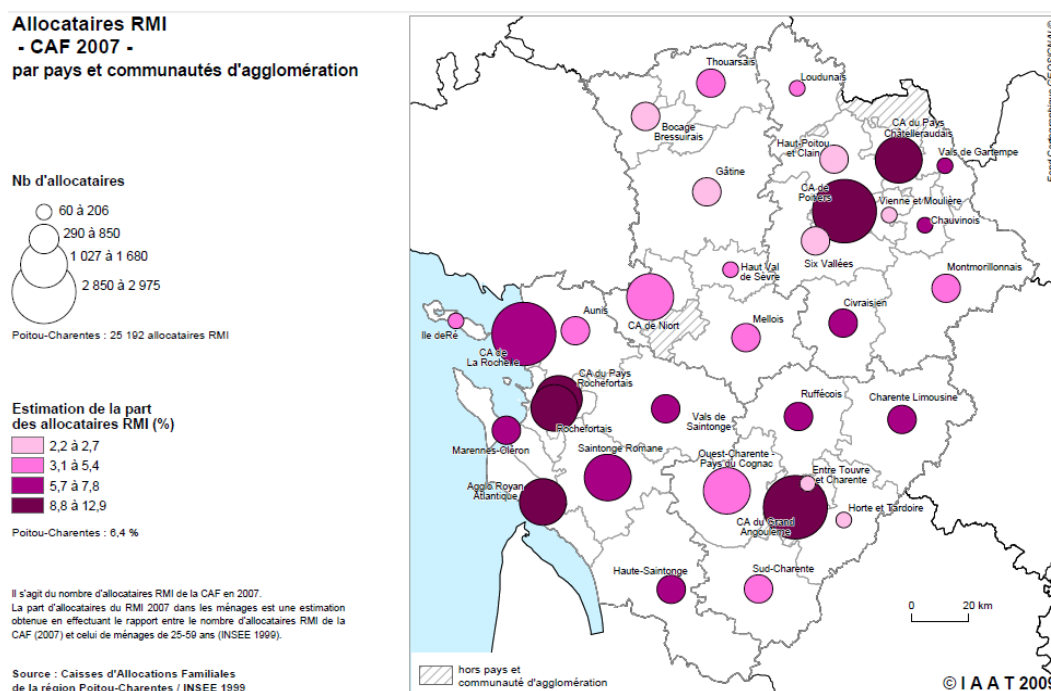
Le remplacement du RMI par le RSA ne permet pas de comparaison entre ces deux types de revenus. Sous l'effet de la crise, il est probable que toute chose égale par ailleurs, le niveau de précarité de la C.A.N. ait augmenté comme ailleurs depuis 2008.

Figure 86 : Evolution indiciaire des allocataires du RMI par EPCI entre 2003 et 2008



Cette situation globale plutôt encourageante ne signifie pas que la pauvreté est absente de la C.A.N. : les difficultés et la pauvreté se concentrent dans certaines zones bien précises de la C.A.N. où la part de la population en difficulté est beaucoup élevée qu'en moyenne communautaire.

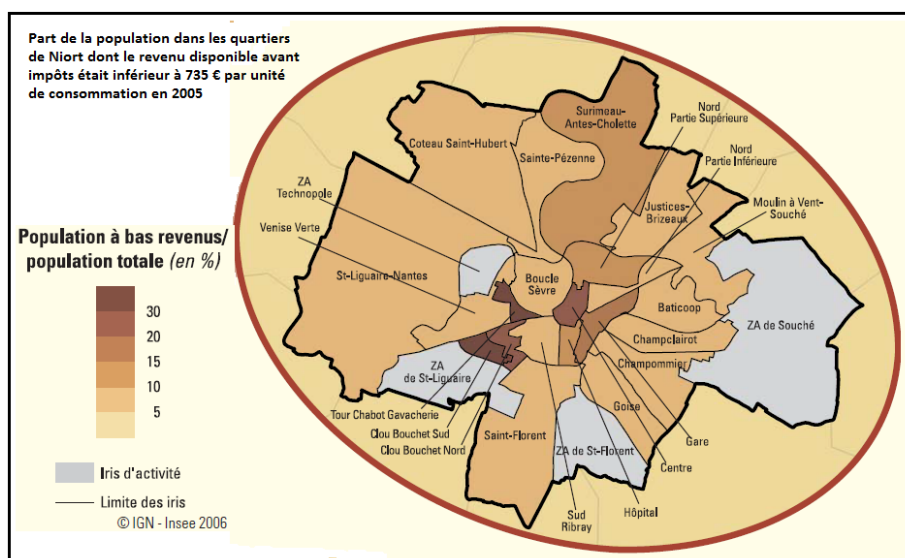
Figure 87 : répartition des allocataires du RMI en 2007



Cette situation pose clairement la question de la répartition de l'habitat très social dans la C.A.N. Le P.L.H. (Programme Local de l'Habitat) propose une répartition moins concentrée de ce type d'habitat, proposition qui ne peut être mise en œuvre qu'accompagnée de l'amélioration de la desserte en transport en commun des communes concernées, pour faciliter l'accès aux emplois et aux services de cette catégorie de population.

Les communes du sud-ouest de la C.A.N. et la commune de Niort sont les plus concernées. Dans la commune de Niort la pauvreté et les difficultés sont concentrées dans 5 quartiers.

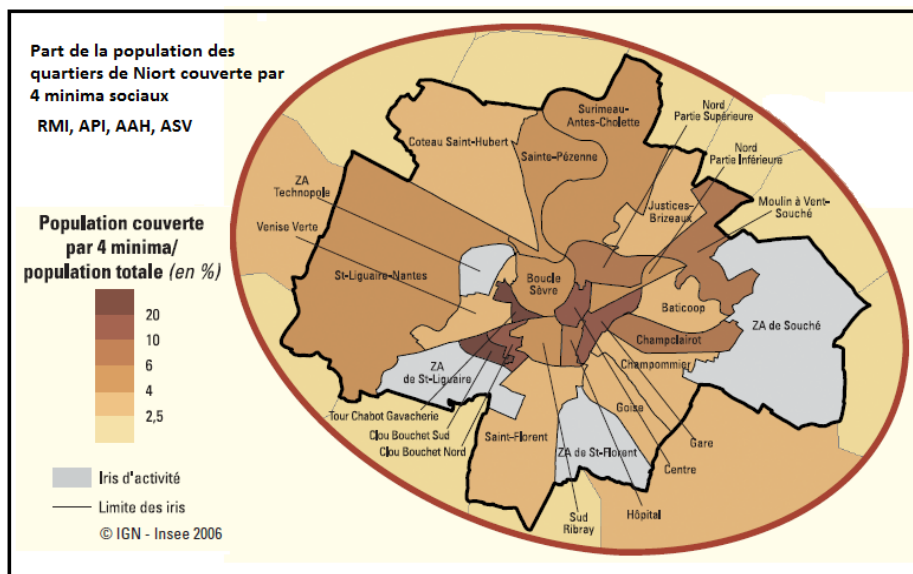
Figure 88 : Part de la population des quartiers de Niort dont le revenu avant impôt était inférieur à 735 € en 2005



Source Atlas social

du Poitou Charentes Insee

Figure 89 : Part de la population des quartiers de Niort couverte par 4 minima sociaux en 2006



Source Atlas social

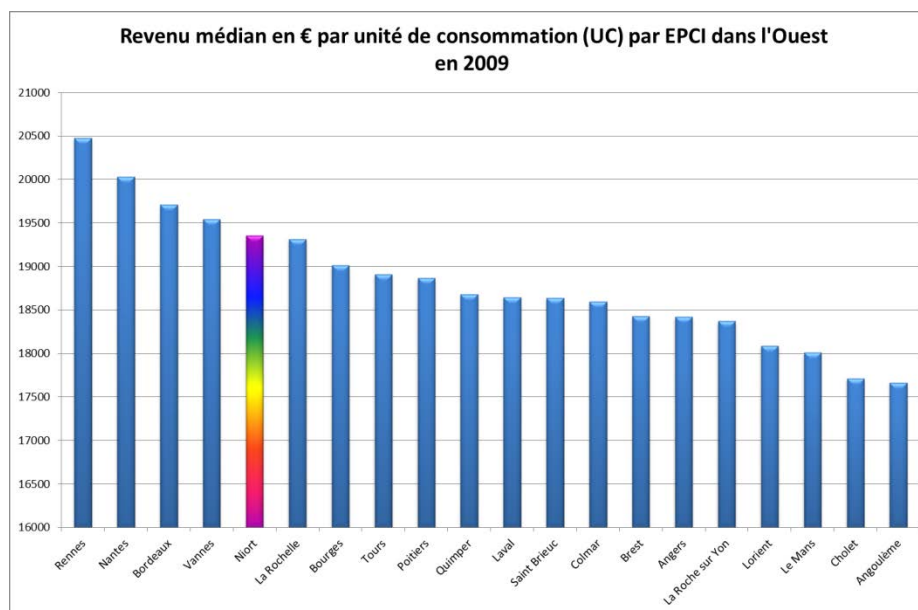
du Poitou Charentes Insee

Les revenus

Grâce au développement métropolitain de l'agglomération et à l'arrivée de nombreux cadres, la richesse territoriale est en croissance, certes inégalement répartie dans l'espace, mais présentant des écarts relativement faibles.

Le haut niveau d'activité, la part élevée des cadres des fonctions métropolitaines se traduisent par un niveau de revenu par habitant, par foyer fiscal ou par unité de consommation qui placent la C.A.N. dans le premier quart des agglomérations de l'Ouest et au premier rang des quatre principaux EPCI de Poitou-Charentes.

Figure 90 : Revenu médian par EPCI dans l'Ouest en 2009

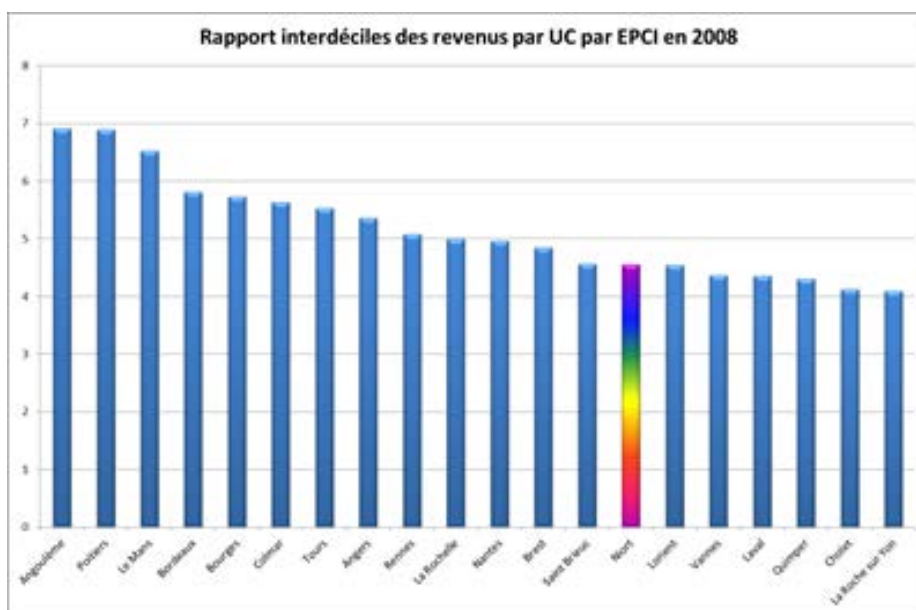


Source Insee

Dans le même temps, et malgré ce niveau moyen élevé, les écarts de revenus sont nettement moins forts que dans la plupart des agglomérations de l'Ouest, et nettement inférieurs à ceux

des trois autres grandes agglomérations de Poitou-Charentes. Les ménages les plus pauvres de la C.A.N. le sont moins que dans les autres grandes agglomérations de Poitou-Charentes.

Figure 91 : Rapport interdéciles des revenus en 2008



Source Insee

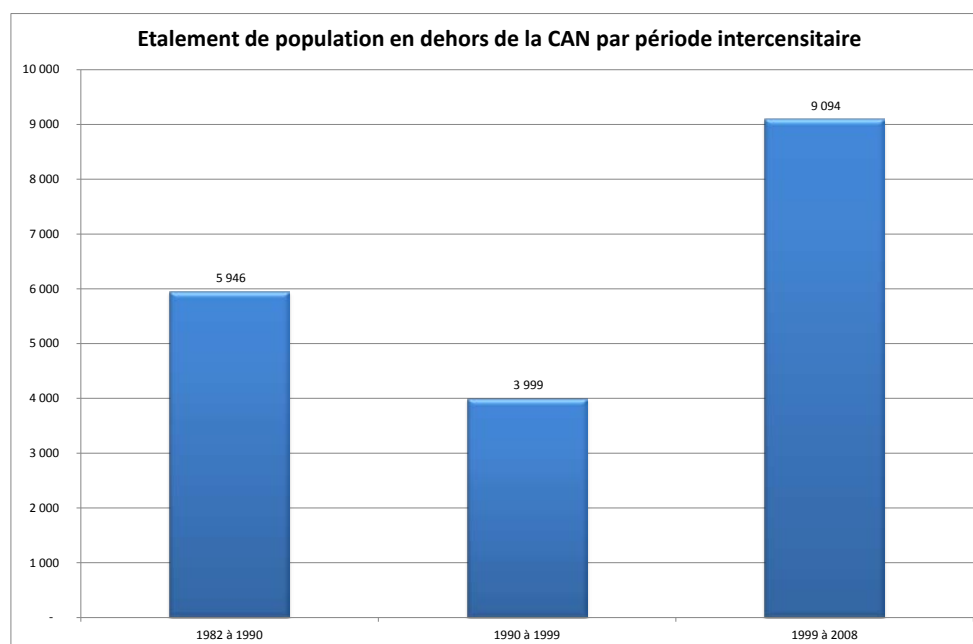
A l'échelle de la C.A.N., les revenus les plus élevés sont localisés dans la première couronne autour de Niort, comme dans la plupart des agglomérations européennes. Les plus faibles sont localisés d'abord dans la partie la plus périphérique du Marais et le Sud-Ouest, là où les difficultés sociales sont les plus importantes ainsi que dans Niort, en raison de la concentration des populations en difficultés dans 5 de ses quartiers qui présentent des poches de pauvreté importantes, en étroite corrélation avec le niveau élevé de chômage et le niveau de formation médiocre.

3.7 Conclusion : caractéristiques socio-économiques à enjeux

- Provoquée par un développement économique nettement plus élevé qu'à l'échelle nationale, l'inflexion de tendance démographique est nette depuis 1999. L'évolution démographique de la C.A.N. qui dépendait majoritairement de son solde naturel, dépend aujourd'hui pour l'essentiel de son attractivité économique.

Les projections démographiques anciennes, élaborées sur la base des évolutions observées de 1975 à 1999, ont conduit à des scénarios de décroissance pour la période 1999-2010, ainsi qu'à des scénarios de découplage de croissance entre Niort et les autres agglomérations de la région que les faits ont largement infirmés. Les programmes de logements se sont calibrés sur ces projections et se sont avérés insuffisants pour répondre à la demande provoquée par l'arrivée de jeunes actifs avec leur famille venus travailler dans les entreprises de la C.A.N. Un certain nombre (au moins 9 000 habitants au total sur la période 1999-2008) ont été obligés de choisir des communes éloignées de leur lieu de travail. Cet écart entre la réalité économique, la réalité démographique, et l'offre en logements de la C.A.N., basé sur des projections très modestes, a été pour partie à l'origine d'un étalement urbain conséquent à l'échelle de l'aire urbaine niortaise, et au-delà, ce qui a conduit à la redéfinition récente de son périmètre.

Figure 92 : Etalement de population en dehors de la C.A.N. 1982-2008



Source Insee

- Les faibles disponibilités en logements ont rendu le recrutement des cadres (en concurrence nationale sur ce créneau) plus difficile que pour d'autres agglomérations. Dans la concurrence pour la ressource humaine qui affecte particulièrement les cadres des fonctions métropolitaines, mais aussi d'autres catégories de population, notamment les artisans et les commerçants (dont les besoins en logements sont très spécifiques, notamment lors de la reprise d'activités), la politique du logement et du cadre de vie devient un facteur de développement économique d'autant plus fort que l'agglomération est de dimension modeste. La demande des entreprises a été exprimée clairement dans ce sens.

- Sous l'effet des mutations économiques de la C.A.N., les structures sociales de la population sont en évolution rapide. La part de cadres et de professions intermédiaires augmente de façon significative. La C.A.N., comme beaucoup d'agglomérations, est en voie de «gentrification». Deux évolutions contradictoires sont perceptibles. La première, déjà ancienne et qui perdure, concentre les populations les plus en difficulté dans des communes ou des quartiers précis de la C.A.N. L'autre, plus récente met en évidence le départ d'une partie de la population dont le niveau de revenu est modeste vers la périphérie de la C.A.N. (ouvriers, employés). Cette évolution pose la question de sa vulnérabilité future dans le contexte d'une augmentation probable des coûts des carburants et en l'absence de réseaux de transports publics efficaces, à l'échelle de toute l'aire urbaine, en dehors du périmètre de la CAN.
- Sans que l'on puisse parler d'une véritable fragmentation sociale, l'étalement urbain participe à ce mécanisme.
- Sous l'effet de la structure par âges de la population, la part de la population à la retraite augmente de façon encore plus importante, et va imposer des équipements spécifiques (logements, services, santé). Cette augmentation structurelle ne diminue pas pour autant les besoins en équipements spécifiques pour l'enfance et la jeunesse dont les effectifs sont en légère croissance en valeur absolue entre 1999 et 2008.
- Le niveau de revenu moyen élevé des ménages de la C.A.N., ainsi que sa répartition nettement moins inégalitaire que dans la plupart des autres agglomérations, limitent – sans les supprimer- les problèmes posés par la pauvreté. Ceux-ci sont malgré tout sensibles dans quelques quartiers de Niort, tout comme dans certaines communes du Marais, même s'ils ne sont pas de même nature dans ces deux zones. Ces deux catégories d'espace disposent également d'atouts importants qui permettent d'envisager des solutions plus facilement accessibles.
- Des actions ciblées en fonction des spécificités du territoire sont possibles.

L'accessibilité ferroviaire de Niort, et du sud de la C.A.N., va s'améliorer. Le développement de l'économie résidentielle est un enjeu important pour le sud. Cette économie sera en effet stimulée par l'arrivée progressive de ménages cherchant à la fois un cadre de vie rural mais disposant de la première gamme d'équipements centraux (collège, gare, piscine, par exemple) et d'une bonne accessibilité routière et ferroviaire vers deux des pôles majeurs de Poitou-Charentes : Niort et La Rochelle. Une localisation idéale pour couples biactifs. La mise en service du cadencement ferroviaire devrait, comme dans d'autres régions, provoquer une demande substantielle en logements dans ces 2 zones à laquelle il faut se préparer, et dont certains signes semblent avoir déjà apparus. Ces deux zones peuvent aussi viser la cible de la base économique, sur des créneaux complémentaires : les fonctions métropolitaines sur Niort, celles des productions agricoles, et industrielles autour de Mauzé-sur-le-Mignon.

4. Habitat et habitants, principales singularités territoriales

Le diagnostic du logement dans le territoire a été réalisé dans le cadre du P.L.H. (Programme Local de l'Habitat) adopté par la C.A.N. en 2010. On pourra donc s'y reporter pour y trouver le détail des informations nécessaires à la compréhension des dynamiques de l'habitat dans la C.A.N.

Les éléments qui sont présentés ici synthétisent et complètent, par une série de cartes et de graphiques, les éléments présentés dans le P.L.H. Les commentaires en sont pour l'essentiel tirés. A noter qu'une évaluation est prévue pour la fin du 1^{er} semestre 2013.

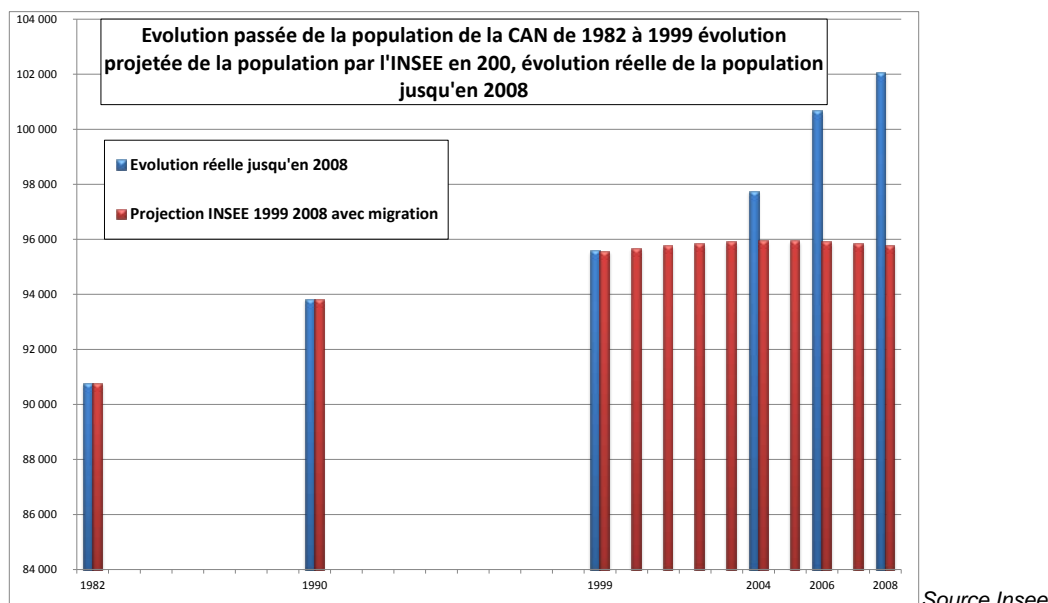
4.1 Une planification difficile du fait des dynamiques démographiques

Le rythme de croissance démographique de la C.A.N. a connu une sérieuse inflexion à partir de 1999. Ce rythme aurait pu être beaucoup plus élevé s'il avait tenu compte de l'accélération du développement de la base économique de la C.A.N.

Les projections démographiques qui ont servi de base à l'établissement du premier P.L.H. se sont appuyées sur deux facteurs.

- Le prolongement des tendances démographiques de la période intercensitaire précédente qui avait été modeste.
- La « quasi » certitude que « l'âge d'or »⁵ du développement des mutuelles était passé. En conséquence, la dynamique économique devait rester très moyenne, seulement stimulée par une croissance démographique uniquement portée par un solde naturel en diminution permanente depuis 1968.

Figure 93 : Evolution de la population entre 1982 et 1999, population 2008 réelle et projetée par l'Insee



⁵ Cette fin est à nouveau pronostiquée pour les années qui suivent....

Les projections ont donc conduit à l'élaboration d'un premier P.L.H. qui n'avait pas anticipé le très fort développement économique de la C.A.N., porté par sa base économique mutualiste. Une réponse à l'arrivée de population supplémentaire a néanmoins été trouvée sur le territoire de la C.A.N., mais très inférieure à ce qu'elle aurait pu et dû être.

4.2 Le Parc de logements

En 2008, le parc de logements sur l'ensemble de la C.A.N. était composé de 51 347 logements. Ce parc comporte 92,1% de résidences principales, 2,8% de résidences secondaires, et 5,1% de logements vacants, proportion en nette diminution depuis 1999.

Les HLM représentaient 13,3% du parc selon l'Insee, et en y intégrant les logements conventionnés, le parc social atteint 15,5% du parc total de résidences principales de la C.A.N.

Les disparités géographiques de ce parc révèlent les différences de vocations des composantes territoriales de la C.A.N. Ces différences mettent notamment en évidence la vocation touristique du Marais, l'âge moyen du parc selon les différentes zones, la vocation sociale de certaines communes et de certains quartiers de Niort ainsi que les résultats des politiques de réhabilitations engagées dans les différentes communes.

Figure 94 : Répartition du parc de logements en 1999

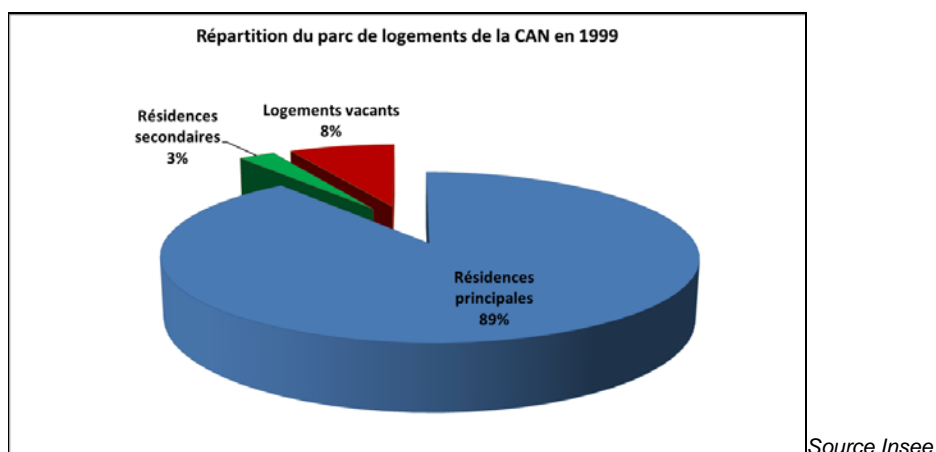
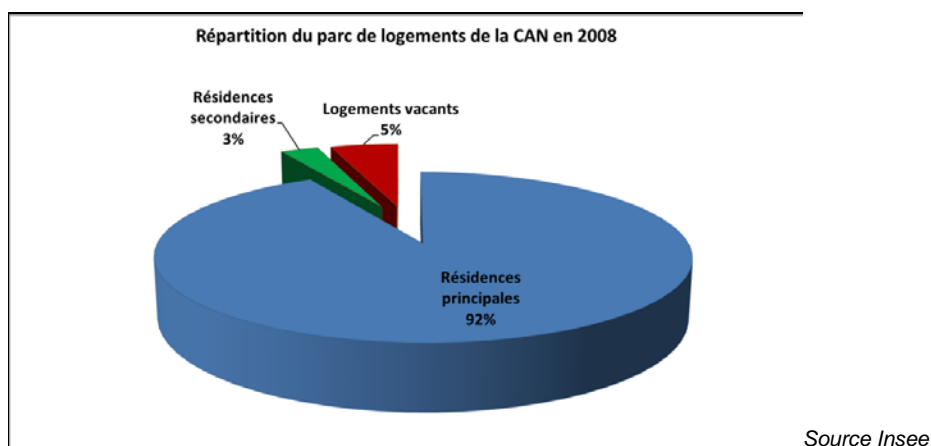


Figure 95 : Répartition du parc de logements en 2008



4.2.1 Les logements vacants

De 1999 à 2008, la principale évolution significative du parc concerne les logements vacants. Leur nombre a diminué de près de 30% (1 050 logements vacants en moins). Avec 2 605 logements vacants en 2008, le taux de vacance a trouvé son plus bas niveau depuis 1968.

Figure 96 : Part de la vacance dans le parc de logements en 2008

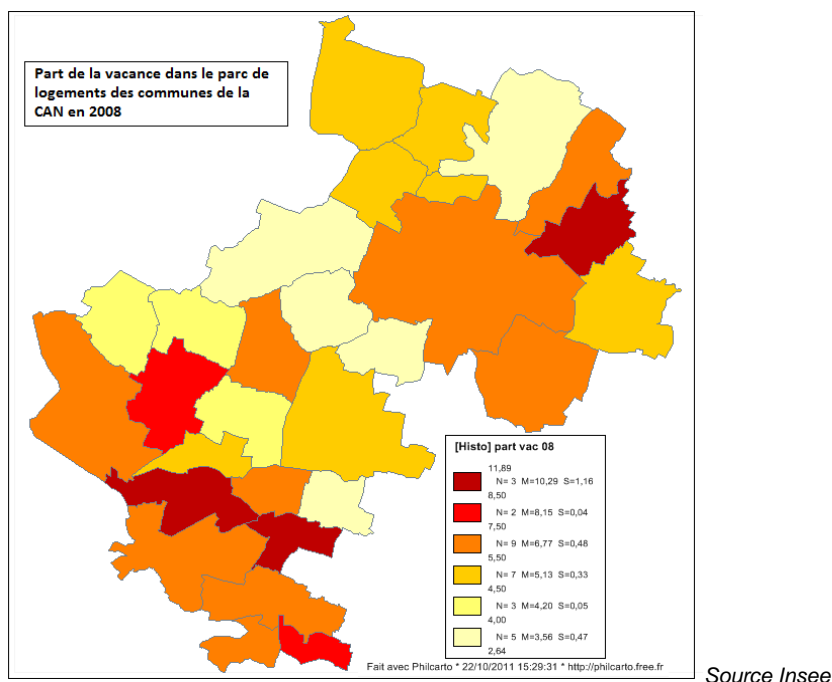
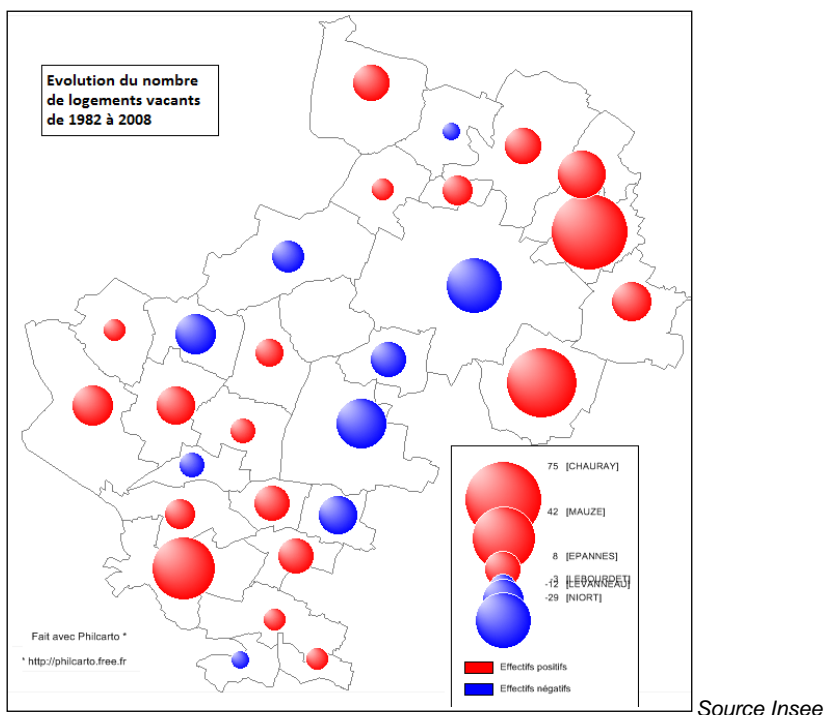


Figure 97 : Evolution des logements vacants entre 1982 et 2008



La part de logements vacants qui avait très fortement progressé entre 1990 et 1999 s'est à nouveau réduite, en particulier grâce aux efforts menés dans la commune de Niort, dans le Marais ou encore sur Frontenay Rohan Rohan et Coulon.

Le taux de vacance de la CAN est essentiellement déterminé par son évolution sur la ville-centre où il a atteint 10,5%, en 1999 pour redescendre à 5,6 % en 2008.

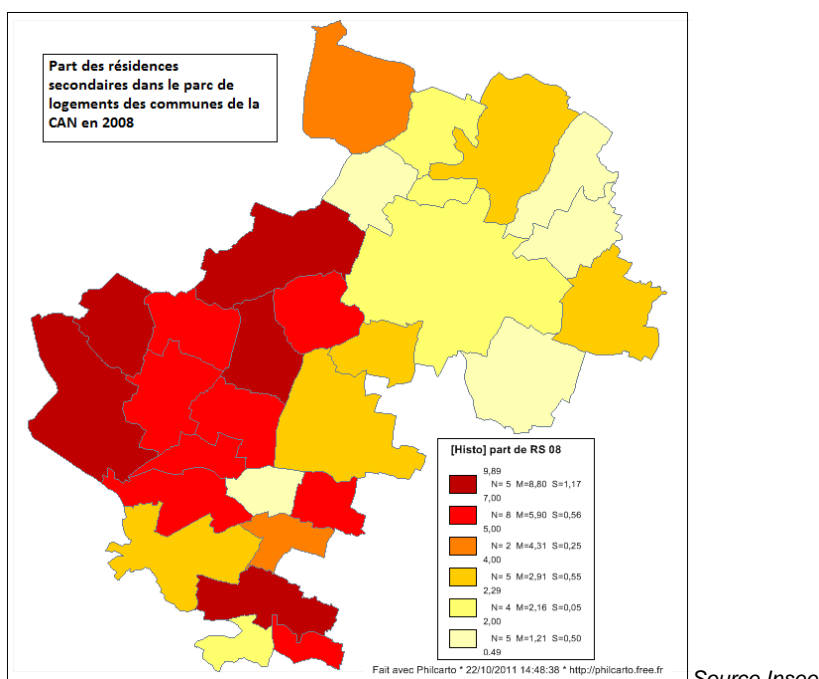
Il faut par contre s'interroger sur les 11,9% de logements vacants à Chauray en 2008, en très forte hausse depuis 1999 (le plus élevé de la C.A.N.), probablement déterminés par les parcours résidentiels d'une population arrivée massivement dans la commune il y a une quarantaine d'années.

Les résultats des actions engagées pour lutter contre la vacance sont très visibles et en particulier sur Niort, Frontenay, Coulon. D'autres sont à engager, pour un nombre de logements encore peu important.

4.2.2 Les résidences secondaires

La répartition du parc de résidences secondaires épouse nettement le périmètre touristique du Marais.

Figure 98 : Part des résidences secondaires dans le parc de logements en 2008



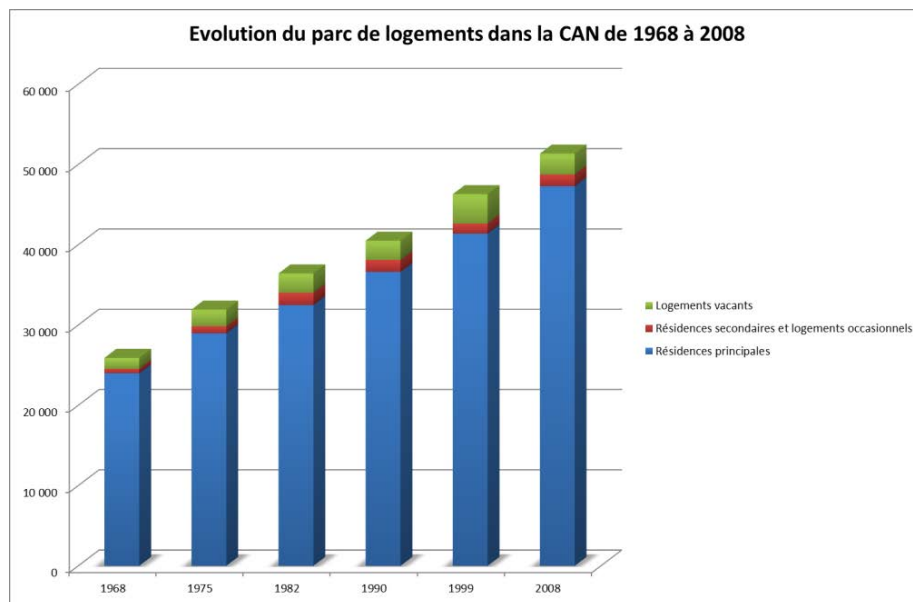
Saint-Hilaire, Coulon et Arçais dans le Marais comptent entre 9 et 10% de résidences secondaires dans leur parc de logements. Si leur nombre n'a pas beaucoup évolué entre 1982 et 2008, leur part dans le total de leur parc a par contre très fortement diminuée, sous l'effet de la croissance forte du nombre de résidences principales.

Les communes de la première couronne autour de la ville centre ont connu une croissance caractérisée du nombre de résidences principales entre 1982 et 2008. Elle s'est traduite par une forte croissance de la population de cette même couronne. Sur la même période, presque toutes ces communes ont perdu des résidences secondaires.

4.3 La dynamique du logement dans la C.A.N.

Le parc actuel du logement de la C.A.N. a pour moitié été construit entre 1968 et 2008 : sur toute l'histoire de l'espace niortais, la moitié des formes urbaines actuelles, des paysages urbains, de l'organisation urbaine de la C.A.N. a été « produite » pendant ces quarante dernières années.

Figure 99 : Evolution du parc de logements dans la C.A.N. 1968-2008



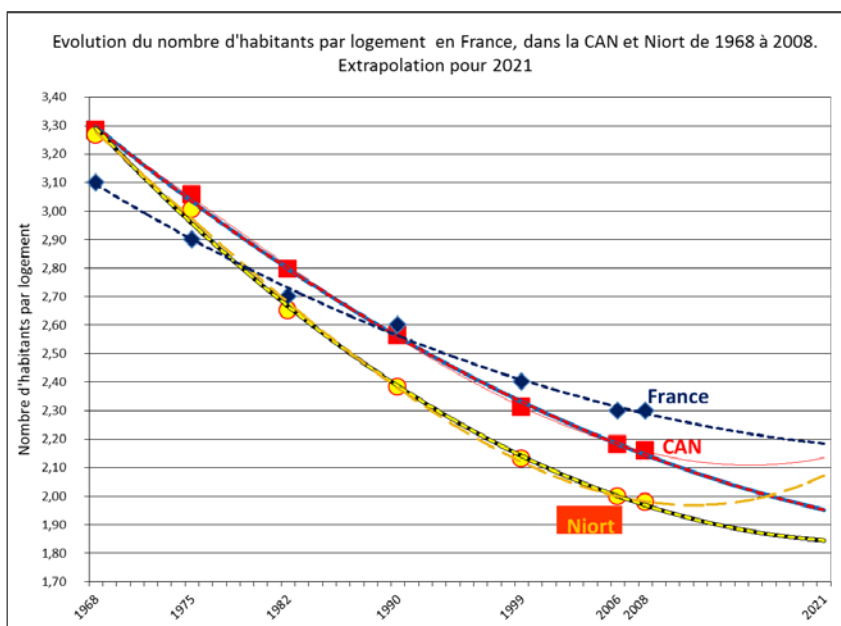
De 1968 à 2008, la population de la C.A.N. a augmenté de 23 364 habitants pour 23 309 résidences principales supplémentaires soit un logement supplémentaire pour un habitant supplémentaire. De 1999 à 2008, le parc s'est accru de 5 898 logements pour une augmentation de population de 6 372 habitants.

De 1968 à 2008, le parc total de résidences principales de la CAN a donc pratiquement doublé (+ 97%) passant de 28 974 RP à 47 289 pour une population en croissance de 30%. Les logements vacants ont eux aussi doublé mais pour rester à un taux quasi identique à ce qu'il était en 1968. Les résidences secondaires ont été multipliées par 2,6.

Si les taux de croissance des différentes catégories de logement (résidences principales, résidences secondaires, logements vacants) sont pratiquement identiques sur 40 ans, par contre le rythme de leur évolution est très différent. Après avoir connu un maximum en 1982, le nombre de résidences secondaires est encore inférieur en 2008 à ce qu'il était en 1982. Le nombre de logements vacants a très fortement augmenté jusqu'en 1999. Il a nettement diminué depuis grâce aux actions spécifiques engagées dans toute la C.A.N..

Comme dans tout le territoire national, le nombre de résidences principales a augmenté plus que proportionnellement à la population. Mais la baisse du nombre d'habitants par logement a été nettement plus rapide qu'à l'échelle nationale et particulièrement sensible dans la commune de Niort. De 1968 à 2008 le nombre de personnes par logement est passé de 3,3 personnes par logement à 2,2 dans la C.A.N.. Cette baisse se ralentit depuis 2006, la chute du nombre d'habitants par logement semble marquer une asymptote.

Figure 100 : Evolution du nombre d'habitants par logement dans la C.A.N. 1968-2008 avec extrapolation 2021

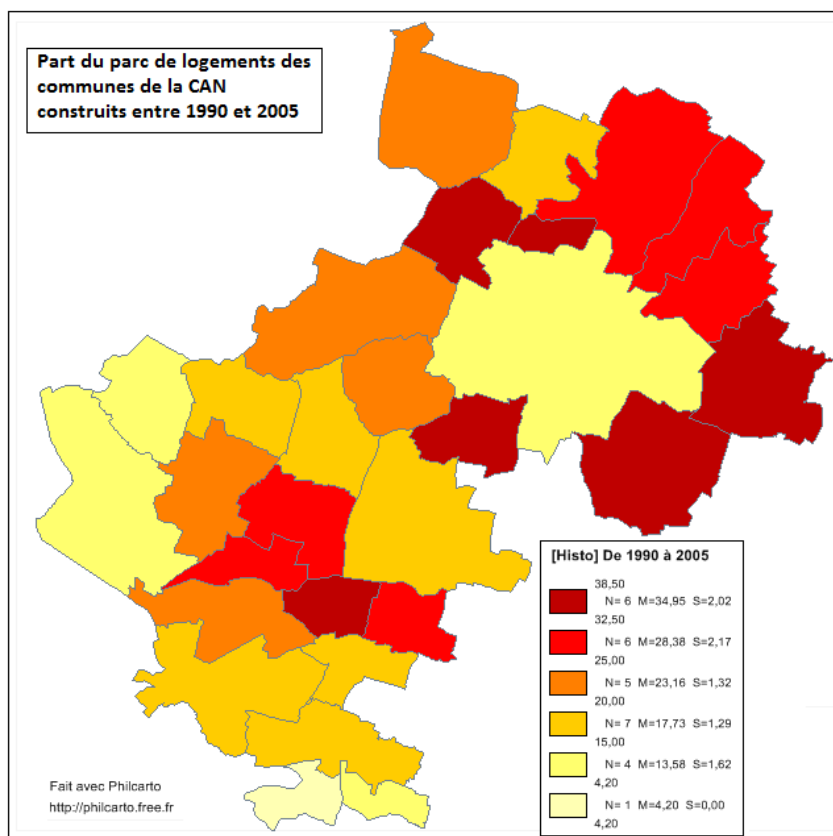


Source Insee et ajustement

mathématiques

Dans ce total, la part de la ville centre diminue régulièrement. Niort représente 61,6% du total du parc de logements de la C.A.N., pourcentage en baisse régulière depuis 1975 (comme la population), baisse provoquée uniquement par la diminution de la part des résidences principales.

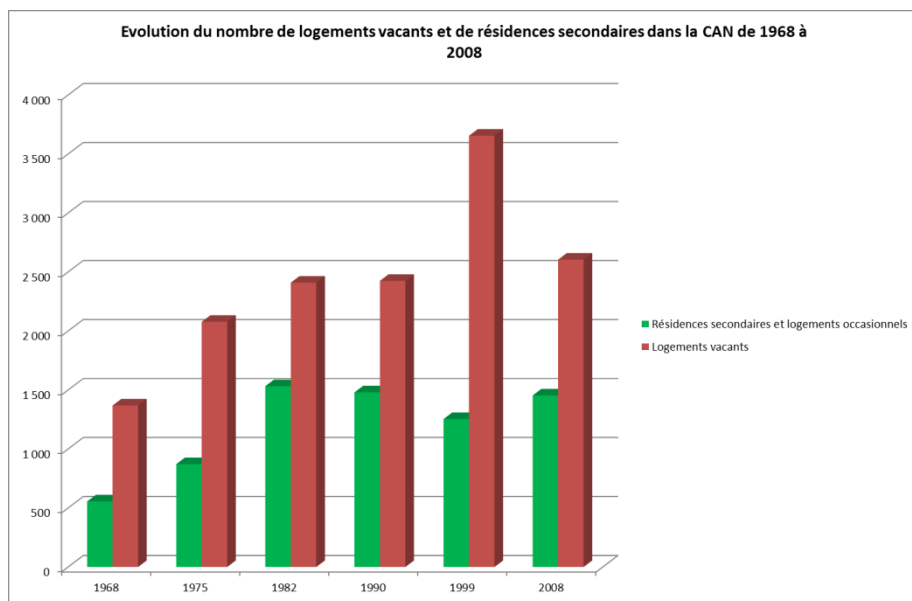
Figure 101 : Part du parc de logements construits par commune dans la C.A.N. entre 1990 et 2005



Source Insee

Sur une période de 40 ans, de 1968 à 2008, 586 résidences principales ont été construites en moyenne chaque année dans la C.A.N.. Il faut remarquer la croissance très nette du rythme annuel entre 1999 et 2008, période pendant laquelle 674 résidences principales ont été produites en moyenne par an. Ce niveau a été atteint en raison de la croissance économique qui elle-même a provoqué une immigration importante dans la C.A.N.. Mais cette forte augmentation est restée insuffisante pour répondre à toute la demande. D'où un étalement urbain important en dehors de la C.A.N.. Si on avait simplement voulu stabiliser l'étalement urbain au rythme observé des 20 années précédentes, 200 logements supplémentaires annuels auraient été nécessaires. Même à ce rythme, au moins 250 ménages auraient encore eu besoin chaque année de s'éloigner de la C.A.N. pour trouver un logement.

Figure 102 : Evolution du nombre de logements vacants et de résidences principales dans la C.A.N. 1968-2008



De 1968 à 2008, le parc de résidences principales a doublé. Environ 68 % de l'augmentation du parc de résidences principales de la C.A.N. est dû au desserrement des ménages, ce qui représente 16 230 logements supplémentaires sur un total de 23 309 résidences principales supplémentaires.

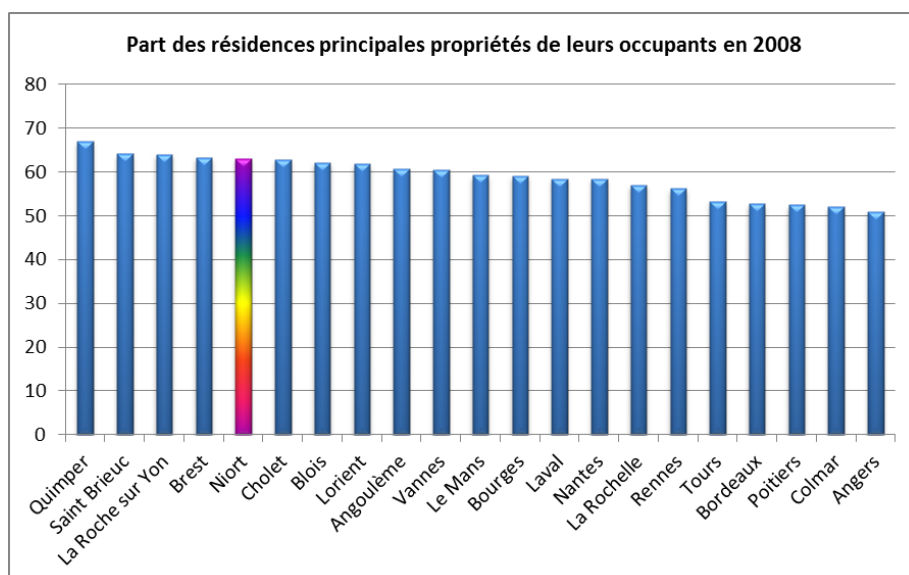
Cette tendance à la baisse du nombre d'habitants par logement est plus forte qu'au niveau national. Ces chiffres posent la question de savoir si cette évolution d'un logement supplémentaire pour un habitant supplémentaire va perdurer à ce rythme ou non ? Derrière cette évolution se pose la question de l'évolution des modes de vie de la population active et du mode de résidence des personnes âgées.

4.4 Les statuts d'occupation du parc

4.4.1 La propriété

En 2008, les logements de la C.A.N. sont majoritairement occupés par des propriétaires à un niveau largement supérieur à celui de la majorité des agglomérations de l'Ouest.

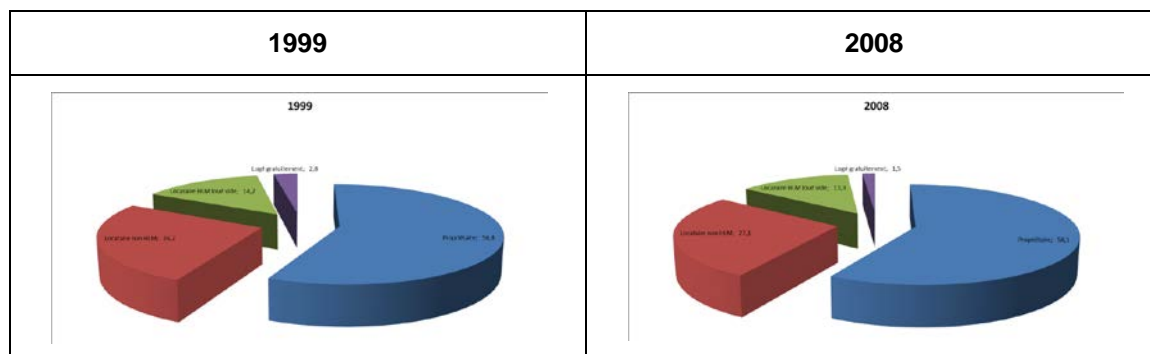
Figure 103 : Part des propriétaires dans le parc des résidences principales en 2008



Source Insee

De 1999 à 2008, la part de la propriété s'est encore accrue.

Figure 104 : Evolution de la part de propriétaires 1999-2008

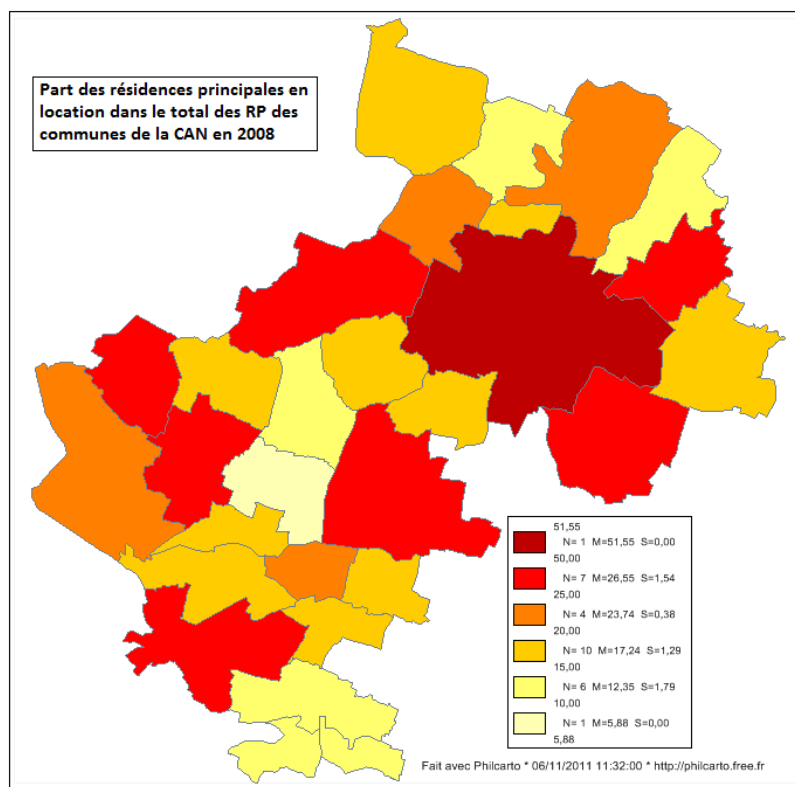


Source Insee

4.4.2 Le parc locatif

En 2008, le parc locatif représentait 40,4 % du parc de résidences principales de la C.A.N.. 79% du parc locatif (social et privé) de la CAN était localisé sur Niort dont plus de la moitié du parc est en location (51,6%). Les 2 principaux pôles secondaires ont au moins 25% de leur parc en location (Frontenay, Mauzé).

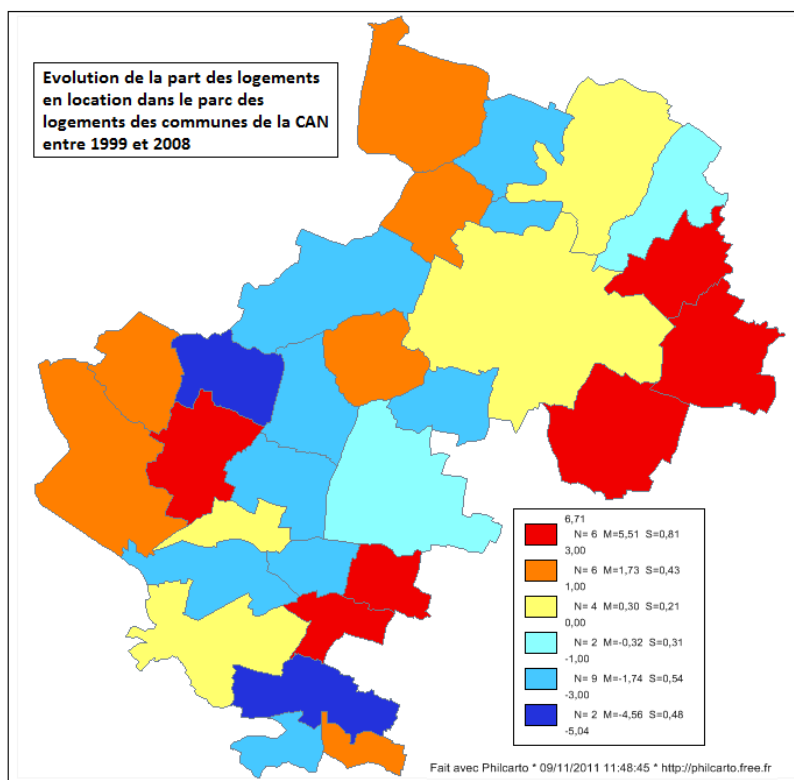
Figure 105 : Répartition des résidences principales en location dans la C.A.N. en 2008



Source Insee

La part du logement locatif à l'échelle de la C.A.N. a très légèrement diminué entre 1999 et 2008.

Figure 106 : Evolution de la répartition des résidences principales en location dans la C.A.N. 1999-2008



Source Insee

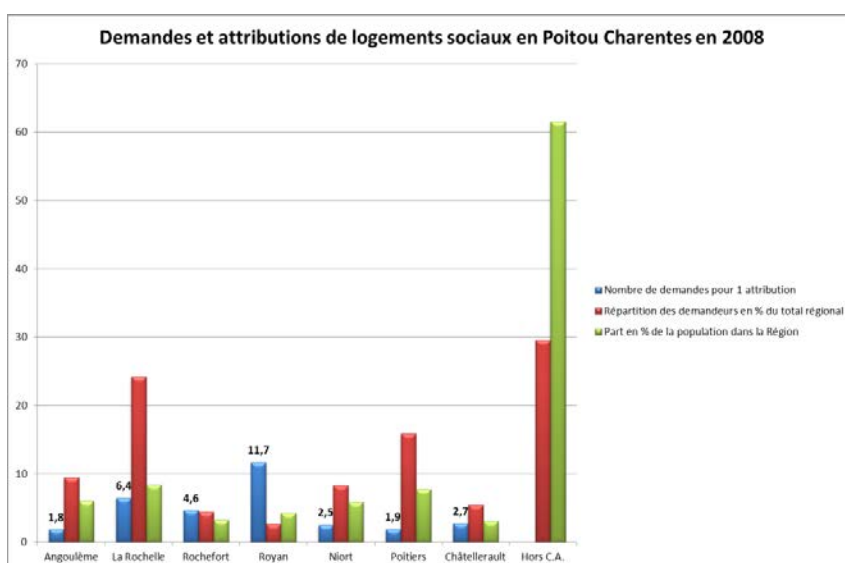
La proportion de Niort est en baisse légère et régulière depuis 1990. Dans la même période certaines communes de la première couronne ont vu ce parc locatif augmenter très fortement (Aiffres, Chauray, Vouillé).

Si le marché locatif semble globalement détendu, des tensions sont perceptibles sur certains segments du marché, en particulier celui du T3-T4.

4.4.3 Le logement social

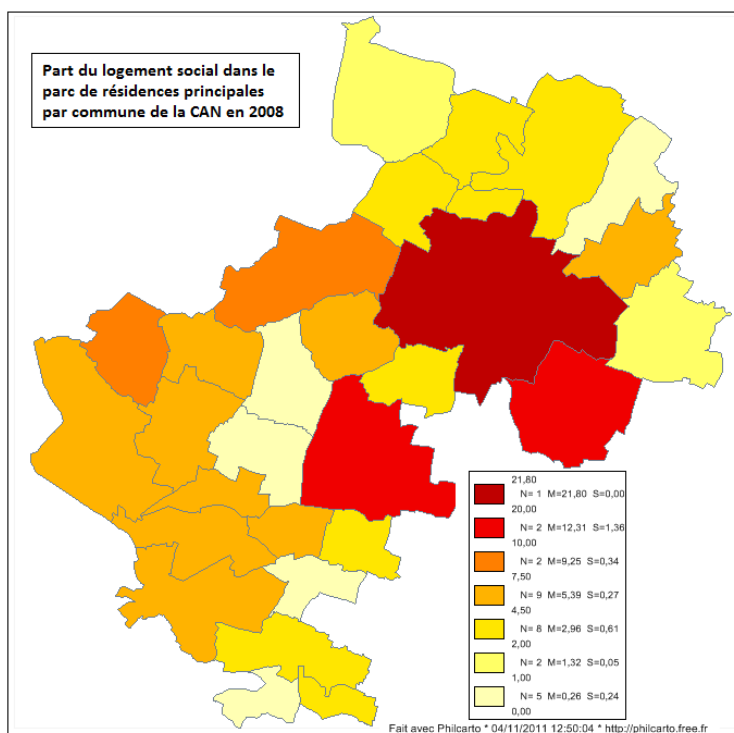
En Poitou-Charentes, l'offre existante se concentre sur les communautés d'agglomération de la région. La demande, fortement liée au marché de l'offre, reflète cette prédominance urbaine. 70% de la demande régionale se concentre sur les 7 Communautés d'agglomération dont près d'1/4 sur la seule CA de La Rochelle. Elle s'ouvre également plus sur les espaces périurbains.

Figure 107 : Demandes et attributions de logements sociaux en Poitou-Charentes en 2008



Le rapport entre le nombre de demandes et le nombre d'attribution de logements HLM de la C.A.N. se situe dans la moyenne régionale, très en dessous de La Rochelle mais légèrement au-dessus de Poitiers et d'Angoulême. La proximité de l'Océan joue semble-t-il un rôle non négligeable dans l'expression de la demande. Il n'est pas impossible qu'une partie du territoire de la C.A.N. fasse l'objet de la demande côtière et en particulier Rochelaise qui n'a pu être satisfaite.

Figure 108 : Part du logement social dans le parc des résidences principales de la C.A.N. en 2008



Source Insee

Jusque dans les années 1970 le parc social était exclusivement implanté à Niort. A elle seule, l'opération « Clou Bouchet » représentait un tiers de ce parc, constitué essentiellement d'immeubles collectifs.

Le parc H.L.M. de la CAN de 1999 (5 893 logements), représentait 14,2% des résidences principales. Le parc H.L.M. de 5 104 logements de la ville de Niort représentait 19,2% des résidences principales et correspondait à 82% de ce parc. En 2008 selon l'Insee, la C.A.N. comptait 6 269 HLM dont 5 403 sur la commune de Niort. En y intégrant les logements conventionnés on atteint 7 405 logements sur la C.A.N. dont 6 400 à Niort.

- Onze communes n'avaient aucun logement H.L.M en 1999. Elles ne sont plus que 7 dans ce cas en 2008. En dehors de Niort, trois communes ont plus de 100 logements H.L.M. : Aiffres (247), Chauray (150) et Frontenay-Rohan-Rohan (140).
- Ce parc est constitué majoritairement (à 69%) de logements collectifs, concentrés principalement sur Niort (78% de collectifs). Hors commune de Niort, le parc social est majoritairement représenté par des logements individuels (à 94%).
- Les deux principaux bailleurs, Habitat Sud Deux sèvres (qui intervient principalement sur Niort) et la SA HLM des Deux Sèvres (qui intervient principalement sur Aiffres, Chauray et Echiré) totalisent 92% du parc social.
- 47% des occupants du parc social sont des personnes seules et 25% des familles monoparentales. Ces taux sont supérieurs aux taux nationaux mais aussi à ceux de La Rochelle ou d'Angoulême. Cette structure d'occupation confirme le rôle du parc pour l'accueil des jeunes en début de parcours résidentiel et pour les ménages en séparation conjugale. Cette typologie des familles met en évidence l'inadéquation de la structure du parc social. 47% des ménages sont des personnes isolées alors que 78% des logements sont des T3 T4. D'où une sous occupation qui limite l'installation de familles avec enfants pour lequel ce parc est conçu.

L'habitat très social reste très concentré sur quelques quartiers niortais. Sa répartition moins inégalitaire dans le périmètre du SCoT est souhaitable en accompagnement de l'amélioration de la desserte en TC des communes d'implantation.

Si la demande locative est faible et en baisse sur Niort (3,8 demandes pour une attribution en 2007), des tensions semblent prononcées sur les communes périphériques où la demande se situe autour de 7 pour une attribution en 2007.

Le profil de la demande :

- 42% vient du parc privé
- 32% n'ont pas de logements en propre (décohabitation, séparation)
- 70% souhaitent du T2 ou un T3
- 63% ont entre 30 et 64 ans
- 82% disposent de moins de 60% des plafonds PLUS
- 70% sont des personnes seules et des familles monoparentales.

4.4.4 La réhabilitation du parc de logements

Plusieurs opérations de réhabilitation ont été engagées depuis 1990.

Sur la ville de Niort deux O.P.A.H. réalisées depuis 1990 ont permis la réhabilitation de 413 logements locatifs et 12 logements de propriétaires-occupants. A cela s'ajoutent les aides A.N.A.H. en diffus qui ont concerné 293 locatifs et 55 propriétaires occupants.

Une O.P.A.H., engagée par le Syndicat Mixte du Pays du Marais poitevin en 2000 et achevée en 2002, a engagé 146 dossiers concernant des propriétaires occupants la plupart du temps pour des travaux concernant le clos et le couvert. Cette même opération a concerné 51 logements locatifs dont 32 étaient des logements vacants.

Une OPAH-RU a été lancée à Niort en 2007 dans l'hypercentre et quelques quartiers péricentraux.

Le Programme d'Intérêt Général de cohésion sociale a été signé par l'Etat, l'ANAH et le Conseil général en 2007, il a notamment concerné quelques communes de la C.A.N. (Niort, Aiffres, La Rochénard, Saint Hilaire la Palud, Thorigny, Villiers en Plaine).

Le Plan de rénovation Urbaine et Sociale de Niort (PRUS) lancé en 2007 pour 5 ans touche 330 logements à reconstruire, 576 logements à réhabiliter, 410 à résidentialiser.

4.5 Les gens du voyage

La C.A.N. a pris cette compétence. Dans ce cadre trois aires d'accueil ont été réhabilitées :

- Noron (12 emplacements)
- La Mineraie (18 emplacements)
- Echiré (3 emplacements)

Ayant dépassé 5 000 habitants, Aiffres et Chauray ont conduit une réflexion devant aboutir à la création de 2 aires d'accueil de 10 emplacements chacune.

D'autres communes disposaient de terrains partiellement aménagés : Frontenay-Rohan-Rohan, Mauzé-sur-le-Mignon, Le Bourdet, Usseau, St. Georges-de-Rex.

Le stationnement illicite est fréquent sur Saint Gelais, Echiré, Aiffres, Sansais, St. Hilaire-la-Palud, St. Remy, Saint-Maxire et Villiers-en-Plaine.

Les communes de la première couronne autour de la ville centre ont connu une croissance caractérisée du nombre de résidences principales entre 1982 et 2008. Elle s'est traduite par une forte croissance de la population de cette même couronne. Sur la même période, presque toutes ces communes ont perdu des résidences secondaires.

Les dernières évolutions observées en 2009 font apparaître une détente sur ce marché et en particulier sur Niort qui grâce à une forte augmentation de ses attributions en 2008 a fait baisser le nombre de demandes pour une attribution de 3,7 à 2,6 en un an.

Le périmètre du champ d'application de l'article 55 de la loi SRU était basé, jusqu'en 2007, sur le critère physique d'agglomération selon la définition de l'Insee de l'Unité urbaine, assorti d'un seuil démographique (population supérieure à 50 000 habitants et comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants). Depuis le 1er janvier 2008, en application de la loi sur le Droit Au Logement Opposable du 5 mars 2007, ce même seuil démographique est étendu au périmètre des EPCI.

Dans ce contexte et compte tenu de l'évolution démographique des communes de la C.A.N., plusieurs communes qui sont proches du seuil des 3500 habitants vont se trouver dans l'obligation de respecter l'article 55 de la SRU dans un délai plus ou moins proche (Echiré, Vouillé, puis Frontenay, Magné et Mauzé)

- Après 1970, la production de logements sociaux s'oriente vers des opérations de logements individuels, de taille plus réduite et à l'extérieur de la ville. Cette évolution se poursuit.
- La C.A.N. a le taux de logements sociaux le plus faible des villes de la région.
- La plupart des familles sur ces terrains sont en semi-sédentarisation, et résident là tout l'hiver. 220 enfants sont scolarisés sur Niort depuis la rentrée 2003.

4.6 Conclusion : caractéristiques du parc de logements à enjeux

La question du logement au sein de la C.A.N. prend des dimensions singulières en regard de la situation généralement observée en Poitou-Charentes.

- La lutte contre l'étalement urbain, l'adaptation quantitative de l'offre en logement à l'évolution socioéconomique du territoire.

Sans priver les communes extérieures à la C.A.N. du privilège qu'elles peuvent tirer de la C.A.N. en termes de développement démographique et de développement de leur économie résidentielle, on peut estimer que l'offre en logements de la C.A.N. a été largement inférieure à ce que son développement économique aurait pu conduire.

L'un des enjeux des prochaines années consiste à adapter quantitativement l'offre foncière et immobilière destinée au logement à l'évolution de l'économie. C'est un enjeu d'autant plus important que la difficulté de trouver un logement adapté pour les nouveaux arrivants a été soulignée par les entreprises en concurrence avec les autres à l'échelle nationale pour capter leurs cadres.

- L'adaptation qualitative

A l'échelle régionale, on ne compte que 97 logements sociaux pour 1 000 résidences principales contre 135 à l'échelle nationale. Ceci en fait une des régions françaises ayant le plus faible taux de logements sociaux publics par résidence principale. Cette insuffisance est particulièrement problématique puisque le Poitou-Charentes est parmi les régions où les revenus des ménages sont les plus faibles. Dans la C.A.N. on comptait 133 logements sociaux pour 1 000 R.P au sens INSEE en 2008 (et 155 pour 1 000 RP y compris les logements conventionnés).

On pourrait en conclure que la C.A.N. se situe dans la moyenne. Cependant, 70% de la demande régionale se concentre sur les 7 C.A. de la région qui représentent seulement 38,5% de la population régionale. Sur ce seul critère, on peut considérer qu'il reste encore un effort de solidarité à fournir, même si les objectifs fixés par la loi sont en passe d'être atteints.

Le marché de la C.A.N. doit aussi répondre à l'évolution d'une demande marquée les changements sociaux professionnels provoqués eux-mêmes par l'évolution de l'économie du territoire. Si le marché semble avoir répondu à la demande des retraités, il ne semble pas avoir répondu à l'intégralité de la demande spécifique des cadres, et la C.A.N. a perdu des employés résidents alors que le nombre d'employés au lieu de travail sur la C.A.N. a augmenté. De l'adéquation de l'offre à la demande de logements dépend une bonne part de l'équilibre social du territoire. Compte tenu des effectifs en jeu, cet équilibre n'a pas été bouleversé, mais, il faut remarquer que la baisse du nombre d'employés et d'ouvriers dans la société niortaise la prive d'une partie de sa « classe moyenne ».

- La lutte contre la vacance. C'est un enjeu important, avec une double perspective :
 - C'est un moyen de lutte contre l'étalement urbain ;
 - C'est un moyen d'améliorer le cadre de vie des communes les plus affectées par le phénomène.

■ La lutte contre la consommation d'espace.

Les consommations d'espace engendrées à la fois par une demande très majoritairement orientée vers l'habitat individuel et par des consommations unitaire élevées sont très fortes et doivent être contenues dans des limites qui permettent à la fois de répondre :

- à la variété de la demande exprimée sur la C.A.N.,
- à celle qui s'exprime aujourd'hui encore trop à l'extérieur de la C.A.N..
- au respect des espaces dédiés aux activités agricoles
- au respect des paysages

L'offre en logements doit donc être :

- canalisée vers des lieux qui permettent de disposer d'une alternative à la voiture pour tous les types de déplacements donc orientés de façon privilégiée vers les pôles.
- orientée vers des nouvelles formes d'habitat moins consommatrices d'espace (habitat intermédiaire)
- relayée par des dispositions similaires dans les SCoT voisins.
- Elle doit exploiter de façon prioritaire les dents creuses et les espaces disponibles à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes.

Cette politique doit être calibrée sur les besoins engendrés par l'économie.

Les choix d'urbanisme selon les types de logement : constructions individuelles ou groupées, habitat diffus ou immeubles collectifs, doivent donc intégrer les contraintes d'aménagement du territoire (consommation d'espace, étalement urbain, équipements, transports).

5. Equipements, services, commerces

Chaque habitant de la C.A.N. doit pouvoir se loger, se déplacer, travailler mais aussi se nourrir, se vêtir, se soigner, se former, faire garder ses enfants, se cultiver, faire du sport, etc. Qu'ils habitent dans la zone métropolitaine, dans les pôles secondaires ou dans les espaces ruraux, ils devraient tous avoir un accès égal à une gamme étendue de services et d'équipements.

Les équipements et les services ont créé et créent de l'urbanité, au sens propre comme au sens figuré, en particulier dans les centres des villes, des bourgs centres et des villages. Ils participent de l'attractivité de l'agglomération, mais ils sont aussi porteurs de lien social et de lutte contre les ségrégations urbaines jusqu'à ses plus petites communes. Chacun des domaines ou sous domaines des services et des équipements est régi par des logiques d'implantation (logique de marché pur ou régulé pour les privés (par exemple pour les commerces et les professionnels de santé), et des processus plus technocratiques, normatif ou régional pour les hôpitaux, les écoles, les équipements sociaux, etc.

L'augmentation de la population de la C.A.N., de son aire urbaine, du département et de la région entraîne une augmentation mécanique de la demande en équipements et services.

La transformation des modes de vie, notamment l'accroissement du nombre couples bi actifs, de célibataires, de divorcés, de parents uniques, etc., génère une demande de services et en équipements d'un nouveau type auxquels les réponses traditionnelle ne sont plus parfaitement adaptées. Elle provoque par ailleurs des nouvelles tensions entre temps de travail et temps familial, et affaiblit la capacité de résolution des problèmes par les « réseaux subsidiaires » traditionnels (famille, voisins, etc.) d'où un accroissement de la demande en services à population égale.

En raison de ses fonctions métropolitaines, de ses structures socio-économiques, de l'augmentation future de sa population comme de ses emplois et de son organisation territoriale, la C.A.N. est confrontée, en matière d'équipements et de services à **7 challenges très rarement réunis** dans une seule agglomération, de la garde d'enfants aux soins aux personnes âgées, de la piscine au sport de haut niveau, des écoles de musique au cinéma d'art et d'essai, de l'école maternelle à l'université.

- En raison de l'augmentation de sa population, elle va devoir répondre à l'augmentation future de la demande en services et en équipements.
 - Elle doit s'adapter aux modes de vie et aux pratiques tout en cherchant à optimiser leur usage pour en diminuer le coût, prendre en compte les besoins en forte croissance des personnes âgées, prendre en compte les besoins des ménages biactifs.
 - Elle doit prendre en compte les évolutions technologiques qui peuvent permettre un meilleur service.
 - La question des équipements et services doit contribuer à faciliter la mise en œuvre de la « ville compacte » d'un côté, s'intégrer à la création des nouveaux quartiers de l'autre, donc au bout du compte participer à la qualité de vie en ville.
- Elle exerce ses fonctions de préfecture des Deux-Sèvres et d'agglomération principale du département. Elle doit donc offrir la gamme étendue des services centraux, d'équipements et de commerces de haut niveau correspondant à cette fonction pour une population de plus de 365 000 habitants (santé, formation supérieure, sport, culture, accessibilité régionale et nationale, etc.)
- Elle doit si possible répondre à des besoins « métropolitains » propres aux entreprises qui exercent ces fonctions sur le territoire. Elle doit donc offrir des équipements et des

services en ligne avec ceux d'une agglomération de taille beaucoup plus grande : accessibilité ferroviaire et aérienne, formation supérieure, sites d'accueil de haut niveau, offre culturelle et sportive en ligne avec les besoins de ses cadres.

- Elle doit aussi répondre aux besoins des territoires ruraux qui font partie de la communauté, en particulier à ceux situés le plus en périphérie, au sud-ouest dans le Marais et au sud, à la limite avec la Charente Maritime.
- Elle doit permettre de tisser des liens entre les usagers tout comme entre les différentes communes de l'agglomération.
- Elle doit accompagner la politique de multipolarisation de l'agglomération.
- Elle devrait ensuite, au sein du réseau aire 198, avec les 3 autres grandes agglomérations de Poitou-Charentes, exercer des fonctions spécifiques (mais partagées avec les autres agglomérations de la région) pour un territoire de 1 750 000 habitants l'hiver et beaucoup plus l'été.

Elle dispose par ailleurs d'une opportunité touristique dont elle peut profiter pour conforter voire améliorer et développer une partie des équipements de certaines zones de son territoire au-delà des besoins spécifiques de leur propre population.

Il faut donc penser les équipements d'une agglomération aux différentes échelles de pertinence en associant la fonction à son accessibilité et à sa proximité avec ses usagers. Sans se priver des opportunités et des innovations qui permettraient à certaines communes du territoire de rivaliser avec des parties plus peuplées de la région.

De nombreux exemples français et étrangers démontrent qu'à la condition d'innover, des petites communes et des quartiers peuvent accéder à des services et des équipements a priori inaccessibles compte tenu de leur faible poids démographique. Des équipements multi-usages, modulables et réversibles, s'adaptant aux mutations des villes et à leurs différentes temporalités ont été créés dès que l'on a pu surmonter des blocages institutionnels.

Globalement, la couverture du territoire par les services et les équipements socio-éducatifs, scolaires, sportifs, culturels, de santé, l'ensemble des commerces et des services privés à la population ne présente pas de lacunes majeures.

Ils sont très logiquement répartis en priorité sur les pôles de la C.A.N. qui rayonnent sur leur territoire environnant, parfois en dehors du périmètre administratif de la C.A.N.. Les territoires ruraux et périurbains disposent d'un bon niveau de service. Certaines communes du Marais et du Sud de la C.A.N. possèdent même un niveau de services et d'équipements par habitant supérieur à la zone métropolitaine. La fréquentation touristique de cette partie de la C.A.N. y contribue de même que l'extension de l'influence des pôles en dehors des limites de la C.A.N., ce qui procure un supplément de besoins, de dépenses commercialisables et d'activités pour les activités commerciales. Enfin, l'accessibilité routière, autoroutière et ferroviaire des différentes communes de la C.A.N. permet elle aussi un supplément de fréquentation qui justifie un niveau d'équipements et de services supérieur aux besoins de la seule population de la commune et de l'agglomération.

Si une partie de la question des équipements et services de la C.A.N. dépend directement de son propre poids démographique, une autre partie dépend de l'évolution démographique et économique d'un territoire beaucoup plus vaste.

Figure 109 : Centralité globale et par habitant dans la C.A.N.

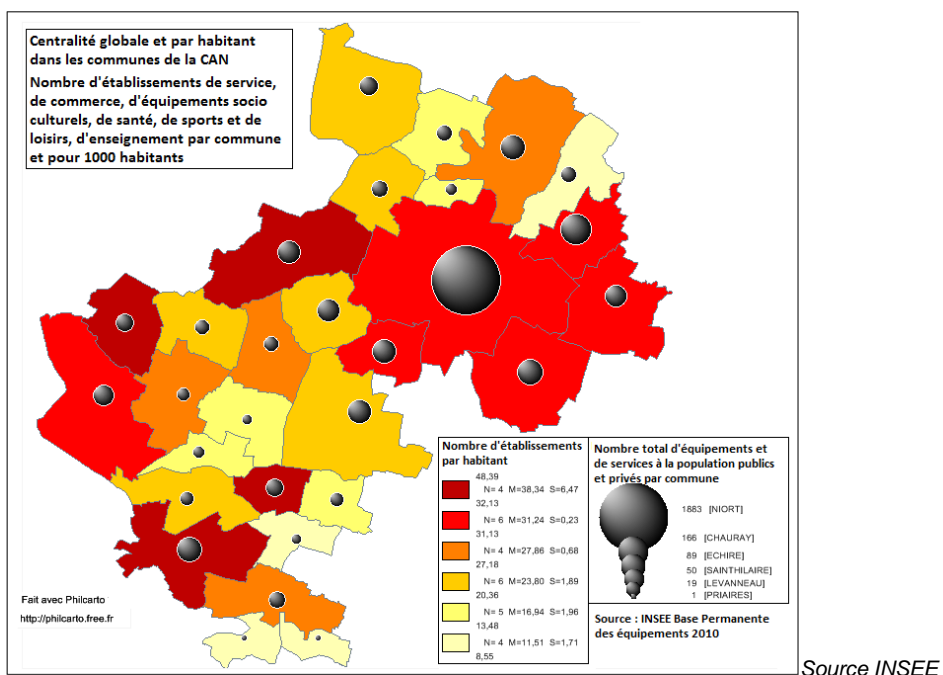
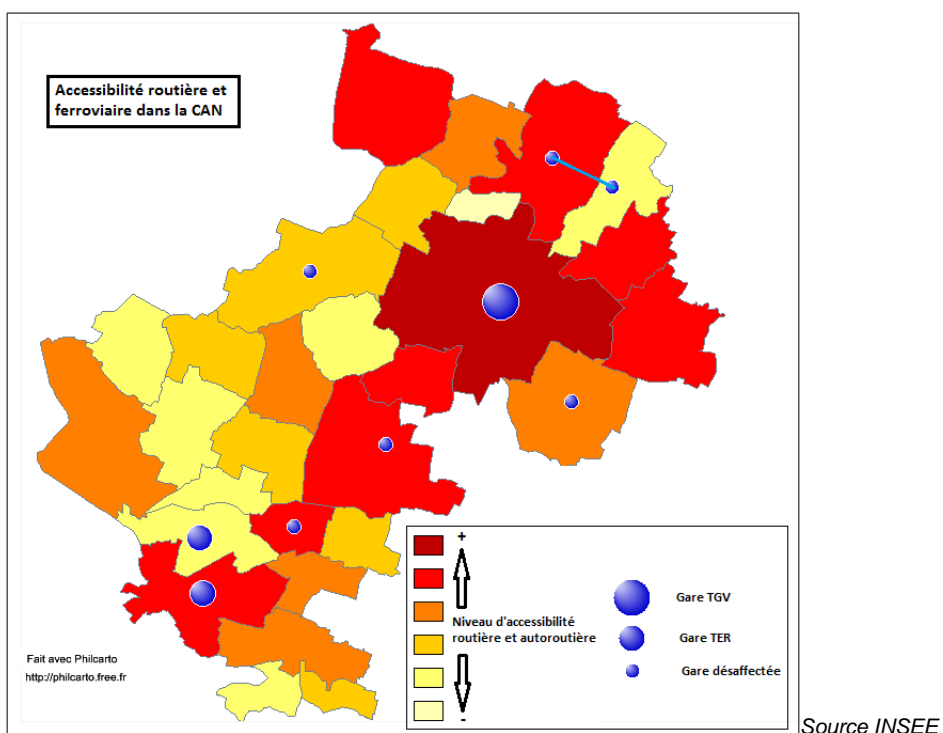


Figure 110 : Accessibilité routière et ferroviaire dans la C.A.N.



5.1 L'enfance et la jeunesse

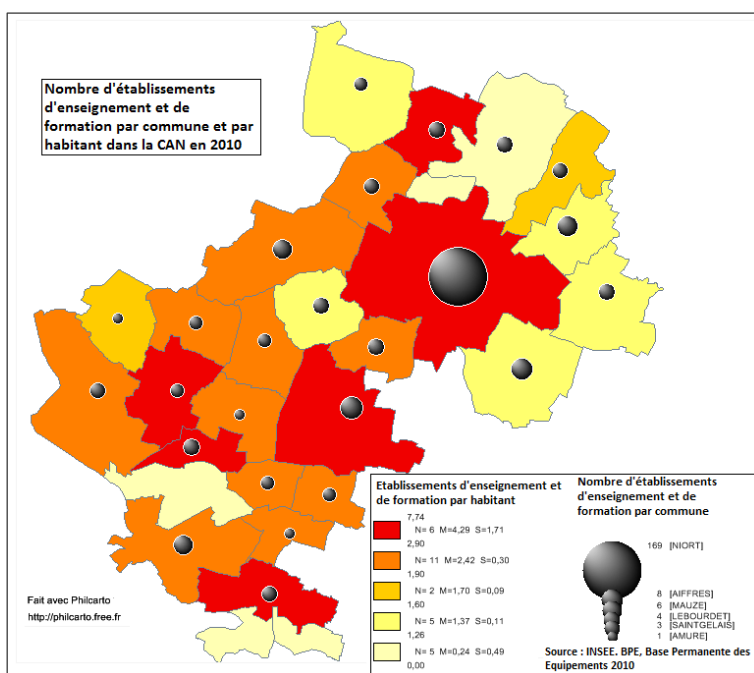
La structure d'activité de la C.A.N. et les taux d'activités très élevés des femmes et des hommes de l'agglomération se traduisent en théorie par un besoin élevé d'équipements et de services périscolaires.

La pénurie de structures d'accueil pour la petite enfance n'est pas compensée par les assistantes maternelles, et la demande des ménages travaillant à Niort est forte compte tenu des particularités économiques du territoire.

Seules quatre communes disposent de garde d'enfant d'âge préscolaire dans la C.A.N.. 14 communes comptent au moins une école maternelle (dont deux en regroupement pédagogique). 23 communes sur 29 disposent d'écoles élémentaires dont 5 en regroupement pédagogique. 4 communes ne disposent d'aucun équipement scolaire.

En dehors des collèges publics de Frontenay-Rohan-Rohan et de Mauzé-sur-le-Mignon tous les établissements secondaires sont situés sur la ville-centre, soit 8 collèges dont un disposant d'un internat, 4 lycées d'enseignement général et ou technologique, dont trois avec internat, 5 lycées professionnels dont un horticole (regroupés ou non avec les lycées d'enseignement généraux).

Figure 111 : Nombre d'établissements d'enseignement et de formation dans la C.A.N. en 2010



Source INSEE

L'ensemble des établissements scolaires du secondaire sur la ville de Niort accueille un peu plus de 9 000 élèves. Frontenay en accueille 600, Mauzé sur le Mignon 350.

Le territoire ne présente pas de disparités notoires. Des regroupements pédagogiques dans le Marais et le sud du territoire permettent un bon niveau d'équipement. Dans la zone métropolitaine, le haut niveau d'équipement de la commune de Niort compense le sous équipement relatif des communes de sa couronne.

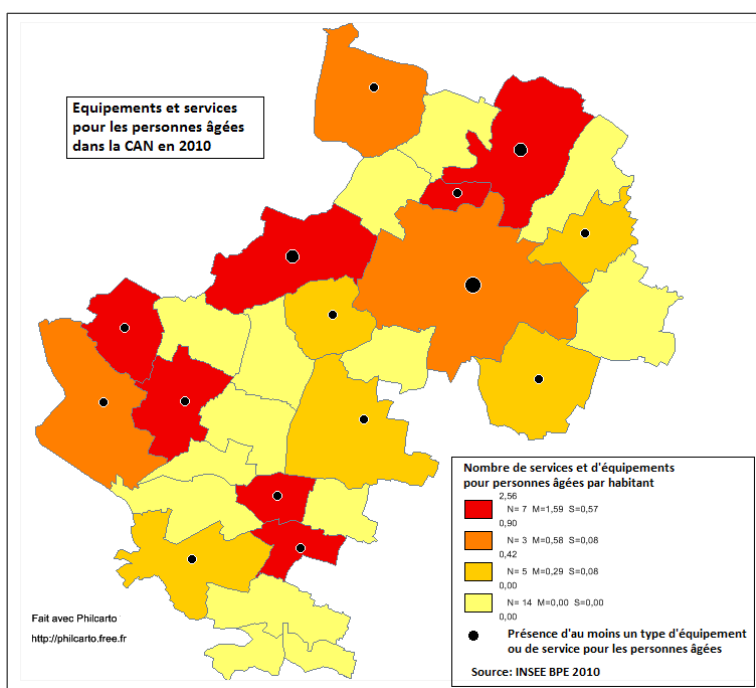
Les équipements socio-culturels sont concentrés dans la zone métropolitaine. 12 centres socioculturels sont répartis dans la commune de Niort, et on trouve un centre dans les communes d'Aiffres, de Coulon et de Mauzé-sur-le-Mignon qui ont un rayonnement intercommunal.

5.2 Les personnes âgées

La C.A.N. abrite 44 établissements et services pour personnes âgées dont 27 sur Niort. 19 communes sur 29 disposent d'au moins un service ou un équipement pour personnes âgées. Le niveau d'équipement, mesuré en nombre de places en établissements spécialisés pour 1000 habitants (14,09) est légèrement supérieur à la moyenne française (12,10).

Bien que le taux de vieillissement de la population soit plus faible que ceux du département et de la région, la demande venant des communes hors C.A.N. pourrait augmenter, car les départements limitrophes sont moins bien pourvus.

Figure 112 : Equipements et services pour personnes âgées dans la C.A.N. en 2010



Source INSEE

Les équipements de santé (hôpitaux, cliniques, centre de dialyse, maternité, établissements psychiatriques, etc.) sont tous localisés à Niort qui compte 67 établissements.

Le Centre Hospitalier, et d'une façon plus générale les activités liées à la santé, renforcent leur localisation en Centre-Ville, à proximité immédiate de la gare ce qui permet à cette fonction de jouer son rôle « régional » dans de bonnes conditions d'accessibilité en transport en commun.

Seuls manques à noter :

- Un centre de lutte contre le cancer,
- Un établissement de lutte contre l'alcoolisme, équipements de niveau régional pour lesquels il faut se rendre à Poitiers.
- Un établissement thermal, le cas échéant.

Le Centre Hospitalier compte 1 130 lits et dessert une aire géographique largement supérieure à la C.A.N. L'offre de soins est complétée par la polyclinique Inkermann. L'intégralité des spécialités médicales est couverte dans la C.A.N. qui compte 476 praticiens, médecins, infirmiers, spécialistes dont 340 sont localisés à Niort. 18 communes sur 29 accueillent un médecin généraliste, y compris dans des petites communes du Marais comme le montre la

carte suivante. 10 communes accueillent un chirurgien-dentiste, Chacun des pôles de la C.A.N. dispose au minimum d'une pharmacie des pharmacies. En dehors de Niort, Coulon et Mauzé disposent d'une ambulance.

L'encadrement sanitaire de la C.A.N. mesuré par exemple en nombre de médecins généralistes pour 1 000 habitants (1,17) ou en spécialistes pour 1 000 habitants (0,95) dépasse légèrement les moyennes nationales (1,12 et 0,88).

Figure 113 : Densité de médecins généralistes en 2010

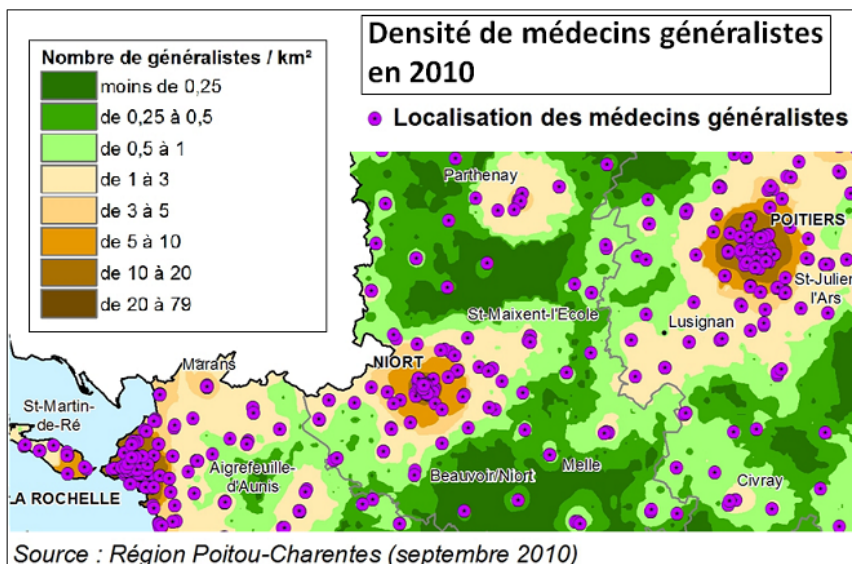
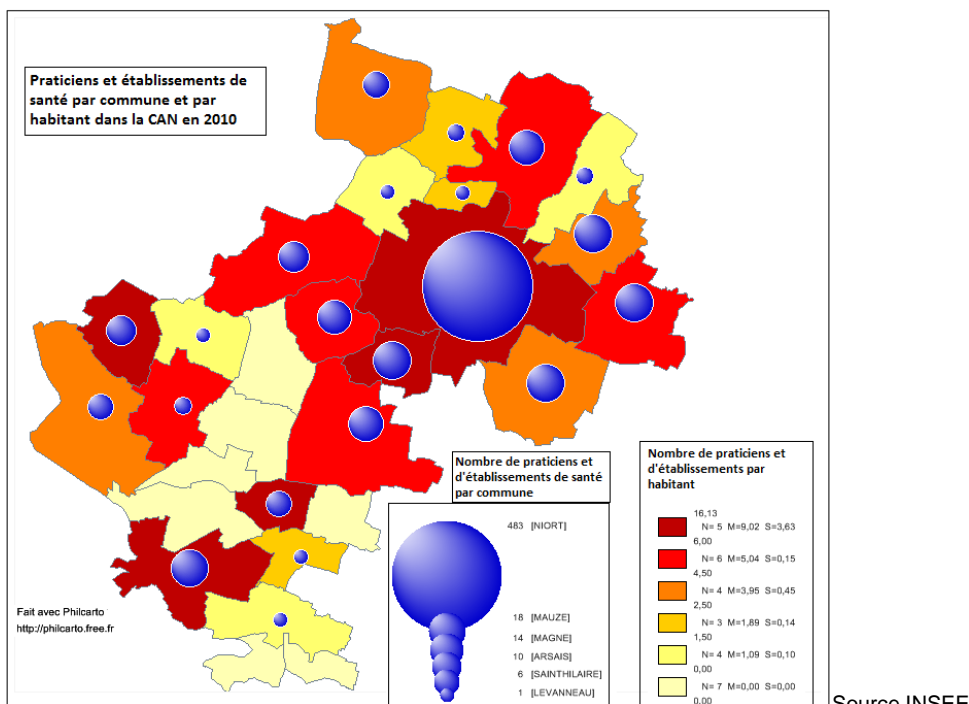


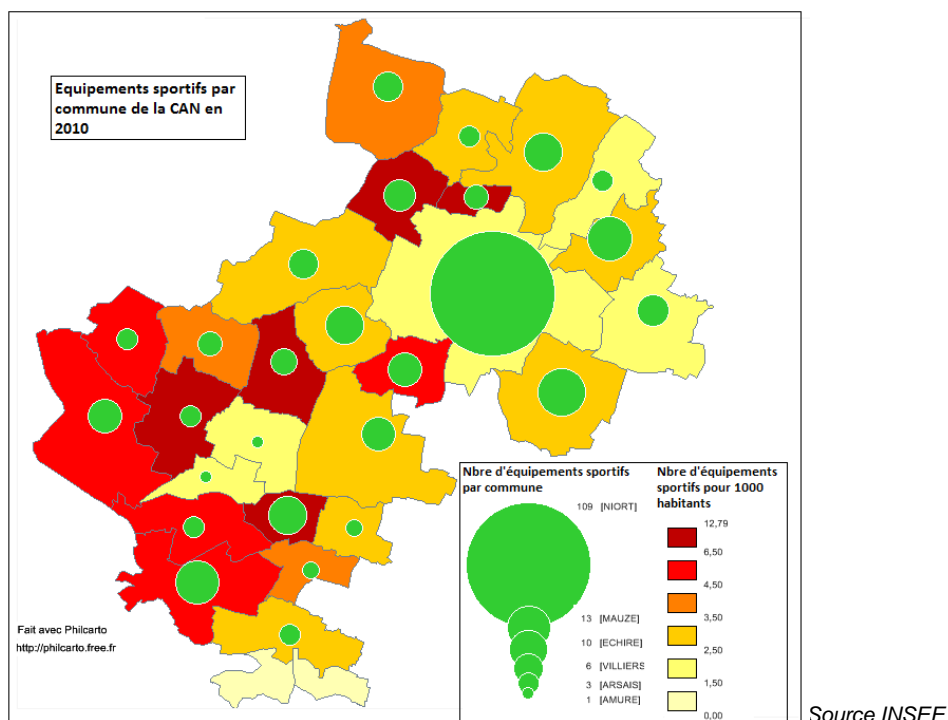
Figure 114 : Praticiens et établissements de santé dans la C.A.N. en 2010



5.3 Les équipements sportifs

La C.A.N. compte 265 équipements sportifs. La répartition des équipements sportifs suit globalement celle de la population. Seules 2 communes ne disposent d'aucun équipement. 24 comptent un stade, 23 une salle de sports, 18 au moins un court de tennis. 4 communes disposent d'au moins un bassin de natation. Comme pour un grand nombre d'autres types de services et d'équipements, on note un bon niveau d'équipements dans le Sud-Ouest de la C.A.N., entre Mauzé sur le Mignon qui joue son rôle de pôle secondaire et les communes du Marais qui assument leurs fonctions touristiques. Epannes, au carrefour de deux axes routiers, à la jonction de zones d'habitation appartenant à 3 communes différentes joue un rôle particulier et apparaît, pour les sports comme pour beaucoup d'autres équipements et services nettement mieux dotés par habitant que beaucoup d'autres communes de la C.A.N..

Figure 115 : Equipements sportifs de la C.A.N. en 2010



Comparé aux chiffres moyens nationaux, la C.A.N. présente un niveau d'équipement très voisin. Très légèrement inférieur pour le nombre de courts de tennis (0,67 contre 0,69 pour 1000 habitants, nettement supérieur pour le nombre de grands terrains de jeu (0,84 pour 1000 habitants dans la C.A.N., 0,72 à l'échelle française).

Le seul équipement sportif structurant, le stade R. Gaillard va être complété par « Terre de Sport », un équipement qui permet d'abriter un grand nombre de manifestations sportives et culturelles.

Il manque toutefois une piscine couverte de dimension communautaire.

5.4 L'enseignement supérieur et la formation professionnelle et continue

La C.A.N. dispose de 25 équipements d'enseignement professionnel (1 CFA, 1 GRETA, 1 CFPPA), continus (12 établissements) et supérieurs (2 UFR et 2 autres établissements), à la fois géographiquement exclusivement concentré sur la commune de Niort -à une exception près- et couvrant un éventail restreint de formation post bac mais adapté à la principale demande de l'économie locale à travers l'Institut des risques industriels, assurantiels et financier (IRIAF). En 2010, la C.A.N. ne comptait pas de résidence universitaire.

La population potentiellement estudiantine de l'agglomération va trouver l'essentiel des formations universitaires nécessaires à Poitiers, complété à La Rochelle et à Angoulême à l'intérieur du réseau aire 178, ce qui explique le déficit de cette classe d'âge dans la pyramide démographique de l'agglomération.

Dans le cadre de la diversification du tissu économique de la C.A.N., il pourrait être intéressant de mettre en place une formation supérieure venant « alimenter » en amont un nouveau cluster niortais. Plusieurs créneaux sont imaginables en lien avec des potentiels locaux et l'évolution de la demande sociale (informatique, tourisme vert, agriculture biologique, culture, laïcité, etc.)

L'offre de logements et de services propres à la vie étudiante est en cours de mise à niveau.

5.5 Conclusion : caractéristiques des équipements et services à enjeux

Pour les équipements et services de proximité, comment répondre à la demande et à son évolution ?

Comment répondre à des demandes supplémentaires et à des demandes d'une nouvelle nature tout en cherchant à reconquérir l'urbanité des centres villes ?

Comment l'agglomération peut-elle répondre à la future augmentation de la demande en services et équipements, comment améliorer encore son niveau d'équipements et de services ?

Comment maintenir un niveau de services suffisant dans les communes rurales pour leur permettre de conserver leur attractivité ?

Plusieurs axes doivent être retenus :

- Au minimum conserver la population existante et mieux encore la développer légèrement pour permettre la viabilité et une bonne gestion des équipements et services pour les communes rurales.
- S'appuyer sur le développement du tourisme qui permet d'accroître la demande en services et en équipements et donc au minimum de stabiliser voire d'augmenter le niveau d'équipements et de services sans coûts supplémentaires pour la collectivité, notamment pour les communes rurales du Marais.
- Anticiper les évolutions démographiques à venir dont on sait qu'elles sont en partie dépendantes de l'évolution de l'économie pour d'une part répondre au mieux aux besoins spécifiques d'une population très active et d'autre part répondre à l'inéluctable vieillissement de la population.
- S'adapter aux modes de vie et aux pratiques et les anticiper.
- Prendre en compte les évolutions de l'offre et les changements technologiques en particulier ceux permis par les réseaux numériques
- Mutualiser l'offre en services et en équipements des petites communes à la condition de mettre en place une accessibilité intercommunale qui facilite ce partage de fonctions.
- S'appuyer sur les évolutions des réseaux numériques pour d'une part permettre une activité économique dans des communes rurales sans générer de déplacement domicile travail tout en permettant de conserver une demande en services et en équipements dans ces communes. Ces réseaux peuvent d'autre part constituer une alternative à certains déplacements pour certains services.
- S'appuyer sur les équipements et les services publics pour développer « la compacité » des communes, renforcer les polarités secondaires
- Prendre en compte les synergies entre services et équipements publics, les services et équipements privés et l'accessibilité.
- Prendre en compte l'amélioration de l'accessibilité en TC pour le renforcement des équipements et services existants et la localisation des nouveaux équipements et services (TC urbains et interurbains, TER et TGV).

- Favoriser l'accessibilité des services et des équipements publics pour les piétons et les cyclistes.
- Comment améliorer le niveau de service et d'équipements de proximité en limitant les coûts ?

La question de l'économie des services et des équipements se posera avec évidence dans les années à venir. Comment éviter des coûts supplémentaires tout en conservant au minimum le même niveau de services ?

La massification de la demande, la concentration de la demande dans les pôles et l'amélioration de l'accessibilité des services constituent trois des orientations à explorer. La bonne gestion des réseaux de transport en commun dépendant par ailleurs exactement des mêmes critères.

A l'échelle des équipements et des services métropolitains, de la « demande métropolitaine », la question relève de la qualité d'une offre en équipements et services de haut niveau pour répondre à une demande potentiellement supérieure à celle qui s'exerce en moyenne pour une agglomération de ce poids démographique et économique.

Comment « élever la masse critique » de la demande pour permettre une offre de bon niveau facilitant la séduction de l'agglomération pour les entreprises et leurs ressources humaines ?

Dans ce registre, le développement économique et démographique constitue la première réponse. La LGV viendra la conforter. L'amélioration du fonctionnement du réseau « Aire 198 » peut constituer un puissant complément pour mutualiser à l'échelle de la région une offre en équipements et services qu'aucune agglomération ne pourrait financer seule.

Dans cette perspective, plusieurs domaines peuvent faire l'objet de mutualisations complémentaires à ceux qui existent déjà :

- des formations supérieures, universitaires ou de grandes écoles (commerciales, d'ingénieurs) venant compléter en amont une filière d'activité à développer sur l'agglomération et son environnement.
- des activités culturelles (Opéra par exemple).

6. L'équipement numérique du territoire

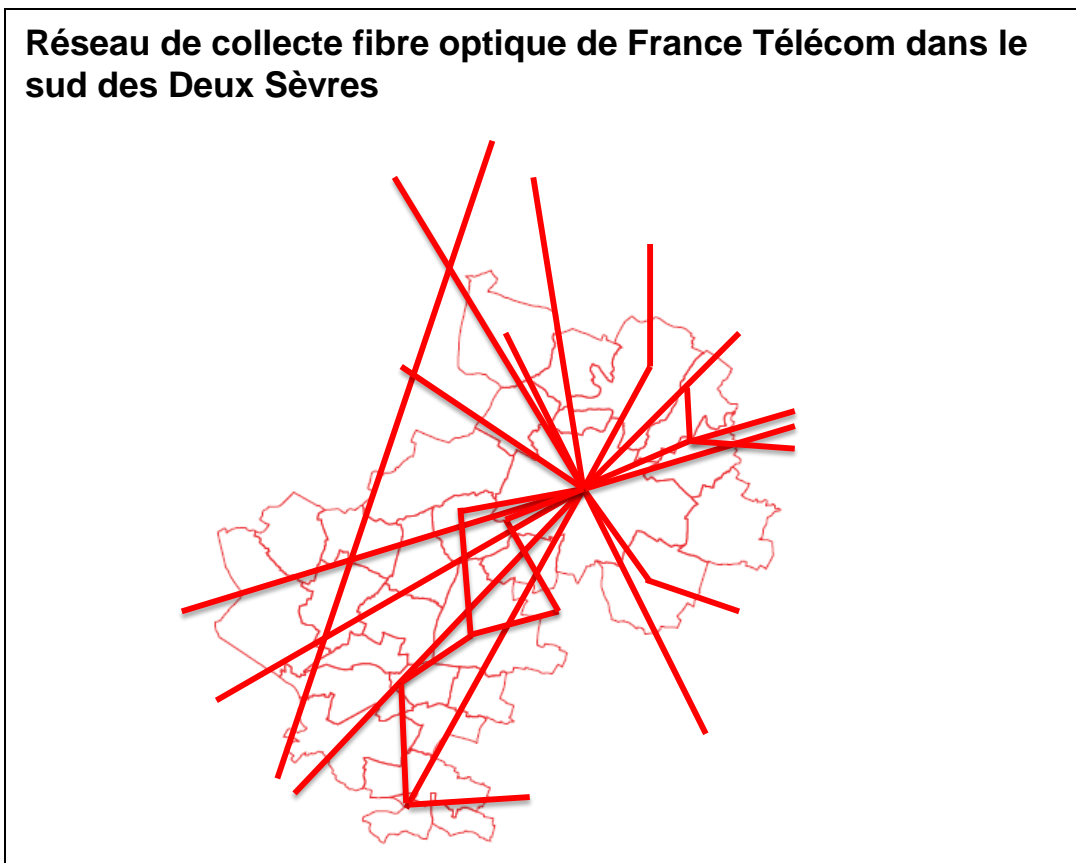
L'équipement numérique de la CAN constitue un enjeu spécifique à cette agglomération pour plusieurs raisons.

Sa base économique repose en grande partie sur le traitement de l'information. Les principales entreprises concernées sont donc équipées de longue date par un réseau à très haut débit

Le télétravail n'a pas encore atteint en France le niveau de la plupart des autres pays développés et il ne semble pas avoir atteint son maximum dans la CAN. La marge de croissance de ce type d'organisation est forte et sa mise en œuvre serait particulièrement bien venue dans la CAN compte tenu des enjeux fonciers de consommation d'espace et ses problèmes de déplacements. Il serait probablement plus facilement réalisable dans une agglomération dont les assurances constituent l'un des piliers de sa base économique que dans des villes moyennes dont l'industrie constituerait l'essentiel des emplois.

Le réseau de collecte fibre optique de France Télécom dans la CAN laisse supposer que la desserte à très haut débit de l'ensemble des communes est un objectif atteignable à moyen terme et par pallier dont les pôles et leurs zones d'activité constituent les points prioritaires.

Figure 116 : Réseau de collecte fibre optique de France Télécom dans le sud des Deux Sèvres



Source CETE de l'Ouest

Mais, la question spécifique du télétravail impose le raccordement au moins de certaines de zones résidentielles à ce réseau. Enfin, le développement du « cloud computing » pour les gros consommateurs de données milite aussi en faveur de ce type de raccordement dans la CAN

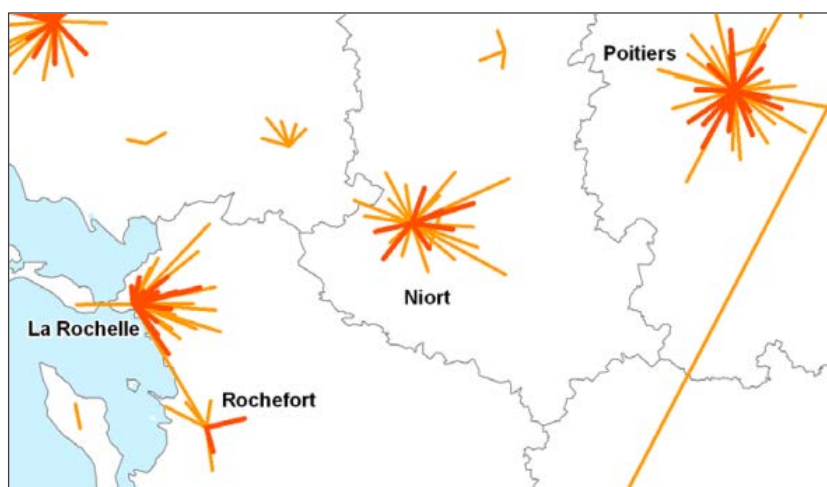
7. Mobilité, déplacements, transports

Le diagnostic détaillé des déplacements, de la mobilité des transports a été réalisé dans le PDU de la C.A.N.. Ce document complète ce diagnostic.

7.1 Les besoins en déplacements du territoire

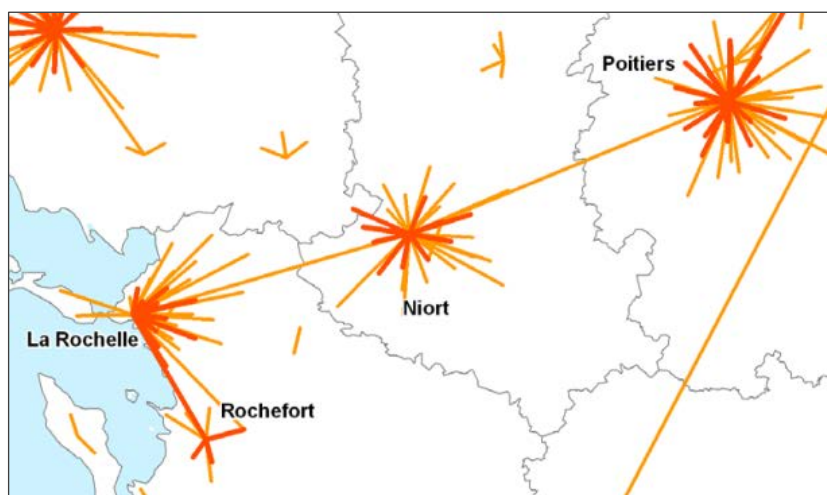
Les cartes suivantes mettent en évidence les principaux besoins en déplacement domicile-travail à l'intérieur de la C.A.N., entre la C.A.N. et les territoires voisins.

Figure 117 : Flux domicile-travail en 1999 (supérieurs à 200 actifs)



Source IAAT

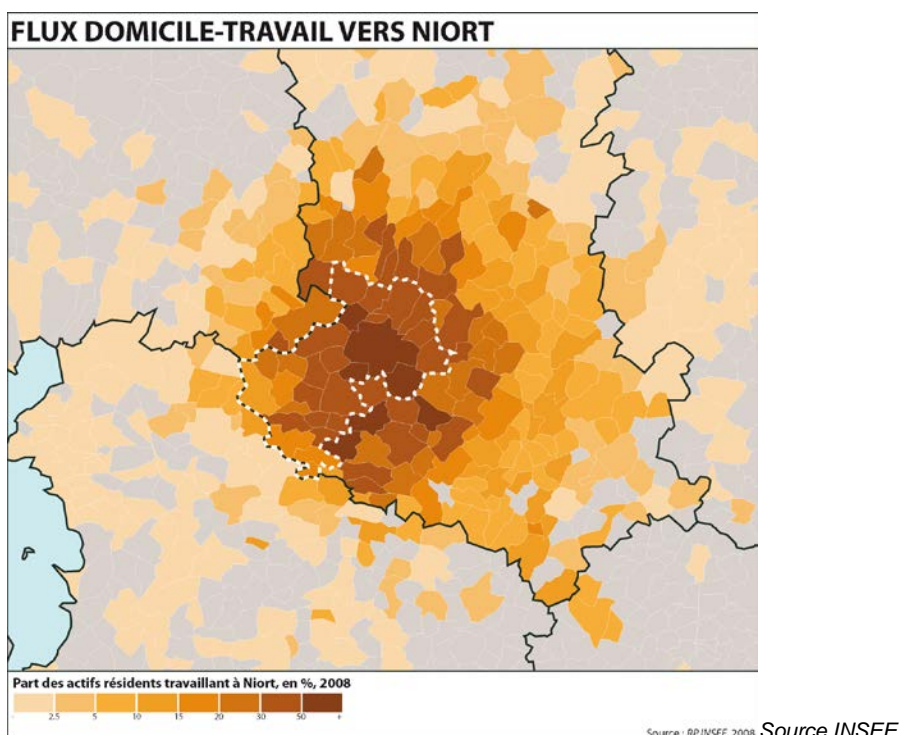
Figure 118 : Flux domicile-travail en 2006 (supérieurs à 200 actifs)



Source IAAT

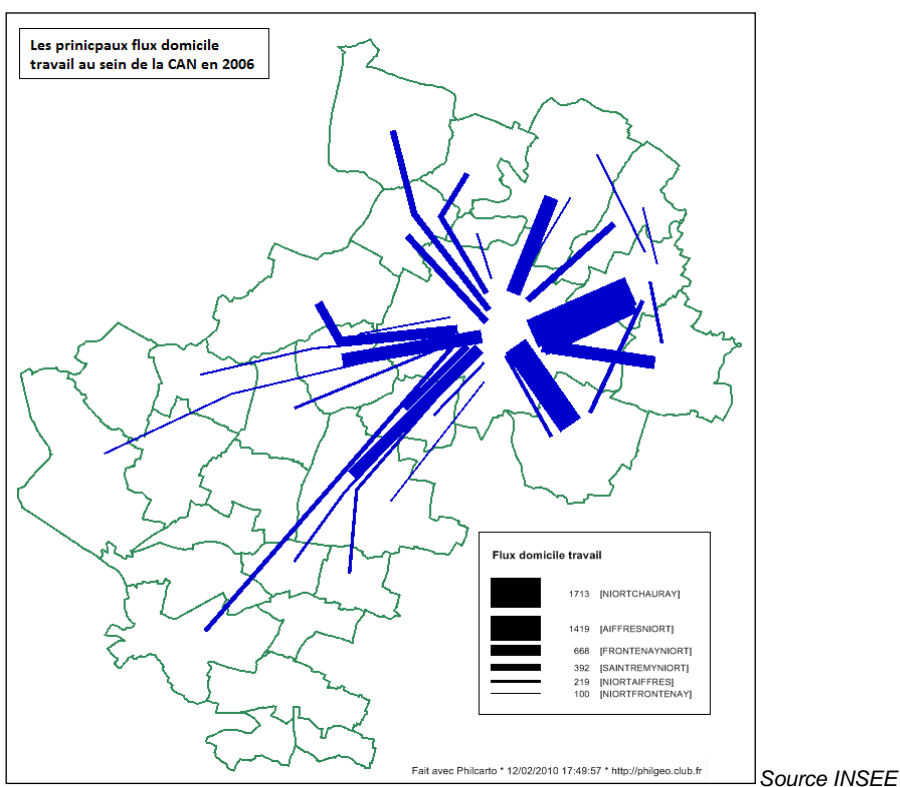
Les flux entre grands EPCI se sont très fortement renforcés entre 1999 et 2006 tout comme les flux domicile travail dans une aire urbaine étendue. L'augmentation des besoins n'a pour le moment pas encore été suivie par une amélioration des réseaux permettant une mobilité durable.

Figure 119 : Flux domicile-travail en 2008 vers Niort



L'accès aux emplois dans Niort, sur l'axe Niort-Chauray concentre la quasi-totalité des besoins. A une échelle plus modeste mais appelée à se développer encore on voit apparaître une rocade Aiffres-Echiré qui dessert le pôle d'emploi de Chauray.

Figure 120 : Flux domicile-travail en 2008 vers Niort

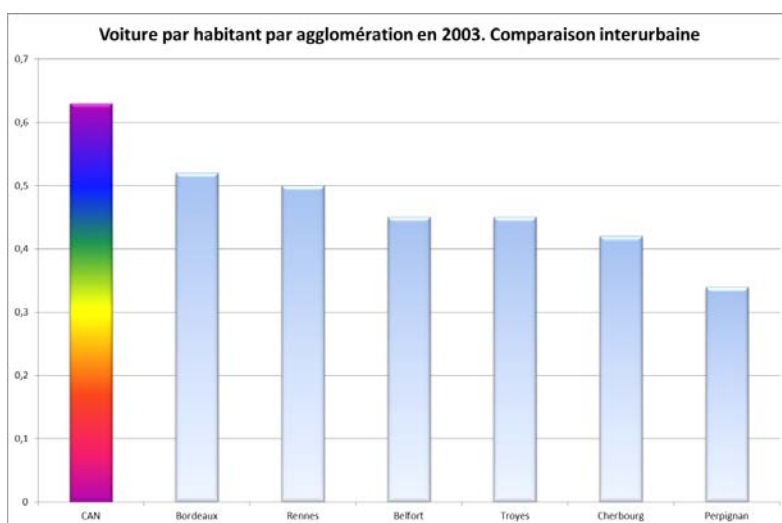


7.2 Mobilité et modes de déplacement

Le taux de motorisation sur la C.A.N. s'élève à 1,35 voitures par ménage, soit 0,63 voiture par personne, un des taux les plus élevés de France. Si le taux de motorisation par ménage est particulièrement élevé, le taux par personne semble constituer un record en France (Troyes : 0,46 voiture/personne, Perpignan : 0,34, Cherbourg : 0,42).

Cette forte motorisation s'explique par le niveau de vie, le fort taux d'activité féminine, le caractère rural de la C.A.N. et les modes d'organisation de l'espace qui ont prévalu entre 1968 et le début du 21^{ème} siècle. Sur la seule ville de Niort, le taux de 1,2 voiture par ménage (0,6 voiture/personne) est un des plus élevés de France. De plus, sur les communes de la première périphérie, ce taux dépasse 1,5 voiture par ménage, et atteint 1,7 sur certaines communes.

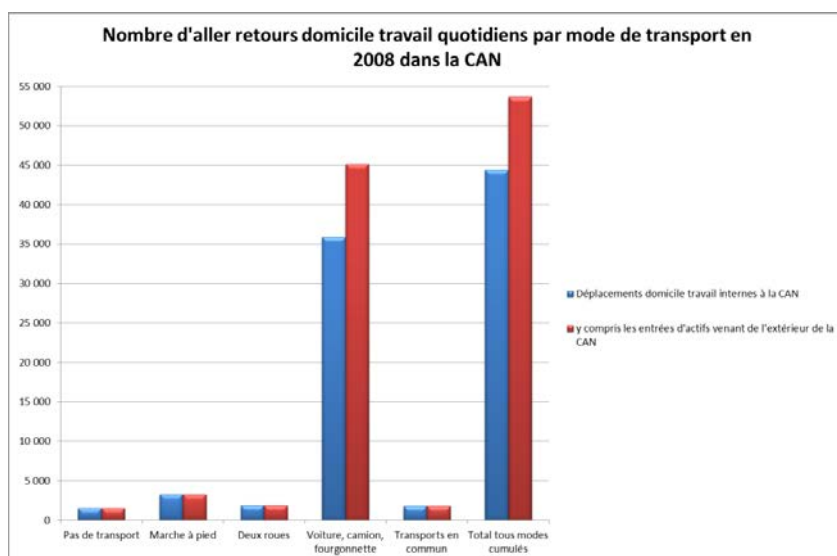
Figure 121 : Nombre de voitures par habitant en 2003



Source : CERTU taux de motorisation sur 68 enquêtes ménage situation 2003

- La mobilité, s'élève sur l'ensemble de la C.A.N. (tous modes confondus) à 3,29 déplacements par jour et par personne. A l'inverse de la motorisation, ce taux de mobilité est relativement faible comparé aux données nationales : Troyes (1998) : 3,78, Reims (1996) : 3,76 et Strasbourg (1997) : 4,19.
- Cette mobilité représente 288 000 déplacements par jour, réalisés par près de 88 000 habitants des communes de la C.A.N. âgés de plus de 11 ans.

Figure 122 : Nombre d'allers-retours domicile-travail dans la C.A.N. en 2008

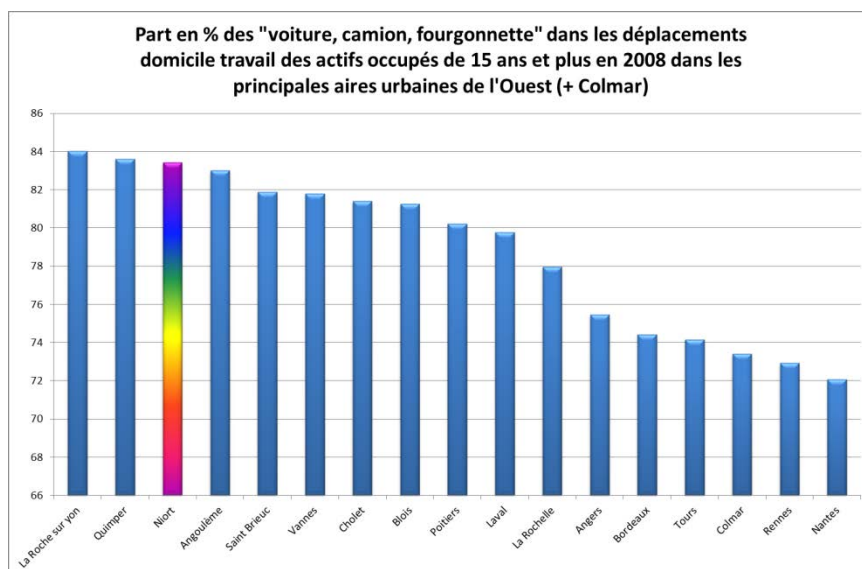


Source INSEE

Sous le triple effet de la forte croissance économique et donc de l'emploi, de sa concentration dans la zone métropolitaine de l'agglomération, et de la dispersion de la croissance démographique à l'échelle de l'aire urbaine, les besoins en déplacement domicile-travail intercommunaux ont doublé entre 1982 et 2008.

Dans le même temps une partie du réseau ferroviaire d'accès à Niort a été supprimé (et continue à l'être à travers la suppression récente de l'arrêt d'Epannes). Les distances à parcourir entre lieu de résidence, lieux de travail services et commerces ont augmenté plus que proportionnellement à l'augmentation du nombre de déplacements en raison de l'extension de l'aire urbaine. L'ensemble de ces facteurs a rendu l'usage de la voiture déjà très important en 1999 encore plus nécessaire.

Figure 123 : Part des véhicules dans les déplacements domicile-travail des aires urbaines de l'Ouest en 2008



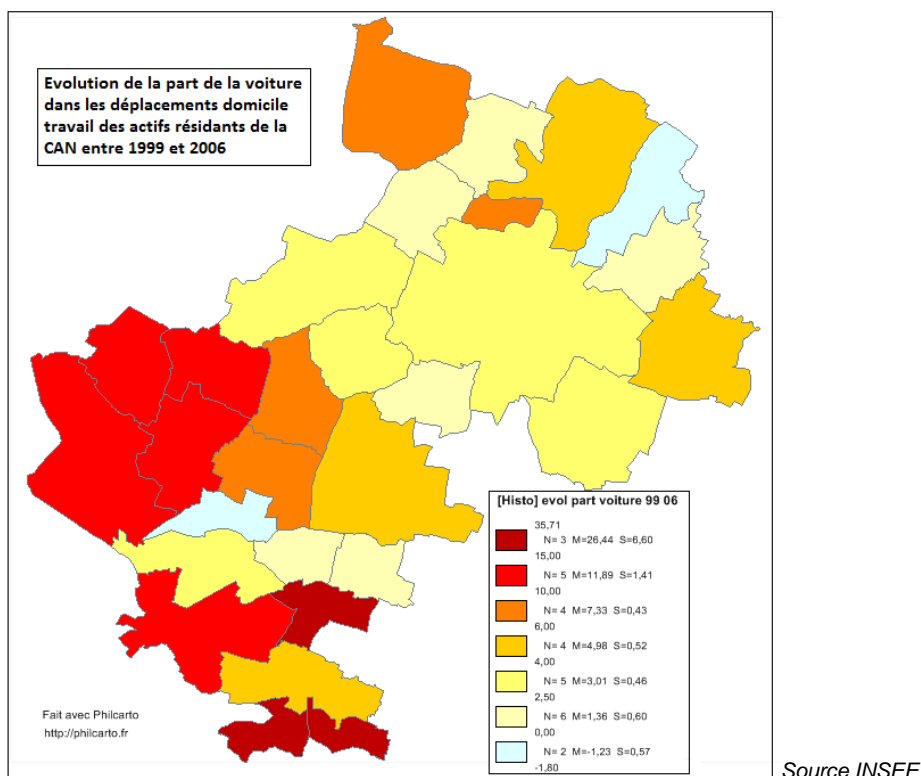
Source INSEE

De fait, Niort se situait au troisième rang des aires urbaines pour la part de la voiture dans les déplacements domicile travail en 2008.

A l'intérieur de la C.A.N., la quasi-totalité des communes ont vu augmenter la part de la voiture entre 1999 et 2008.

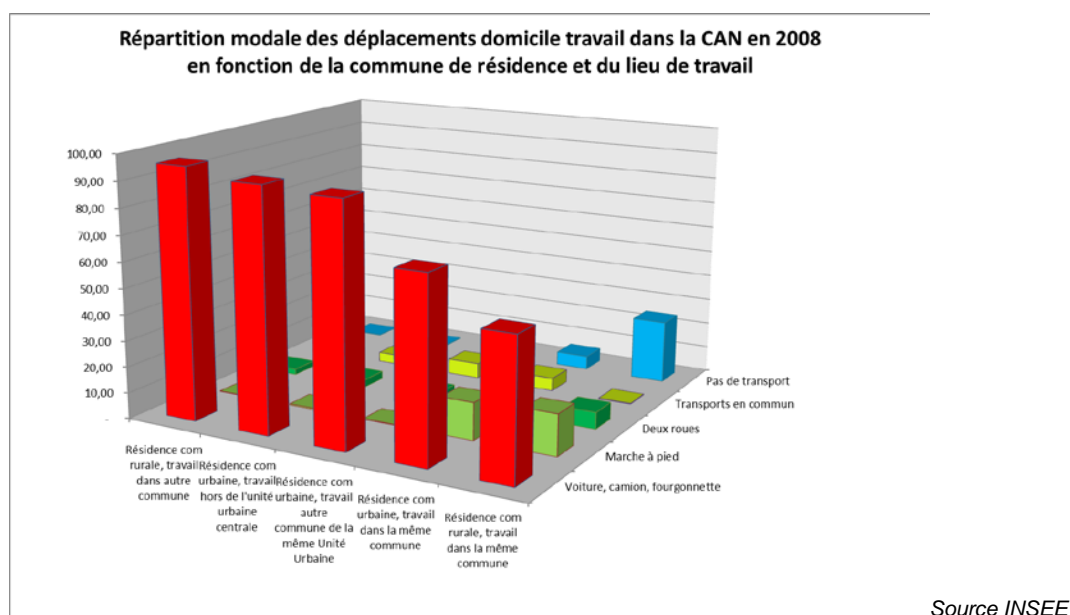
Avec plus de 90% des déplacements motorisés réalisés en voiture, la C.A.N. se retrouve en tête du classement national.

Figure 124 : Evolution de la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail de la C.A.N. 1999-2006



L'usage des transports en commun et des transports doux dans les déplacements domicile travail est relativement plus élevé dans les communes urbaines (proximité et offre en TC).

Figure 125 : Répartition modale des déplacements domicile-travail dans la C.A.N. en 2008



A l'échelle de l'aire urbaine niortaise, l'usage de la voiture est d'autant plus élevé que l'on s'éloigne du centre.

Figure 126 : Les ménages bimotorisés dans l'Ouest en 2008

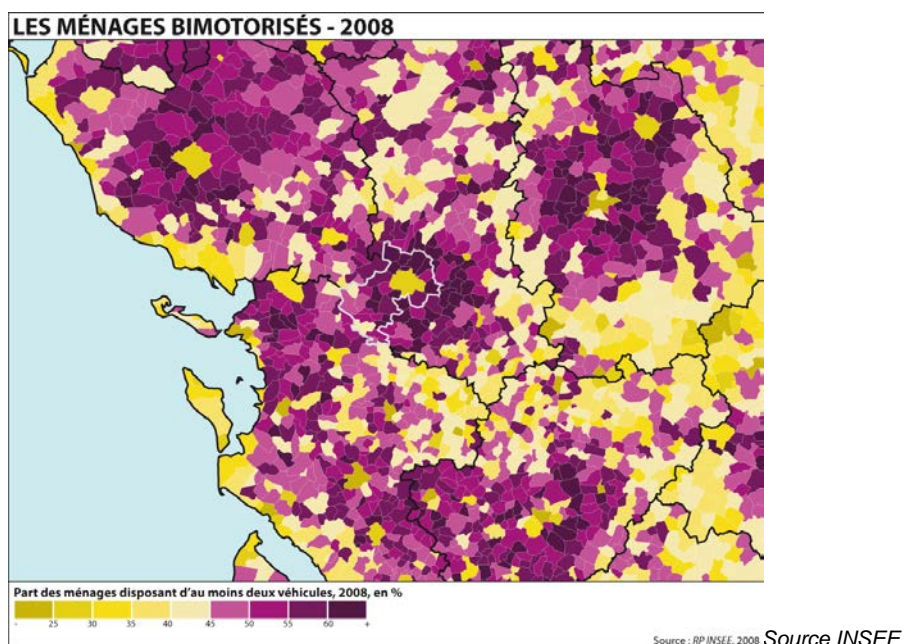
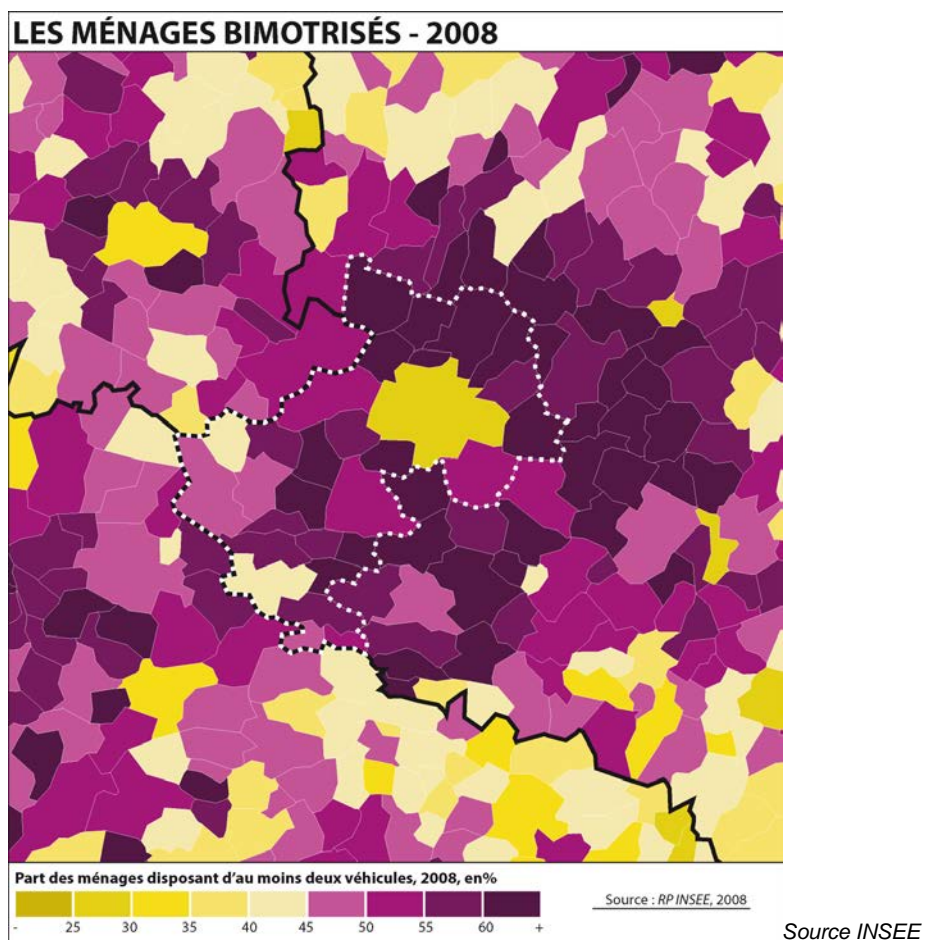
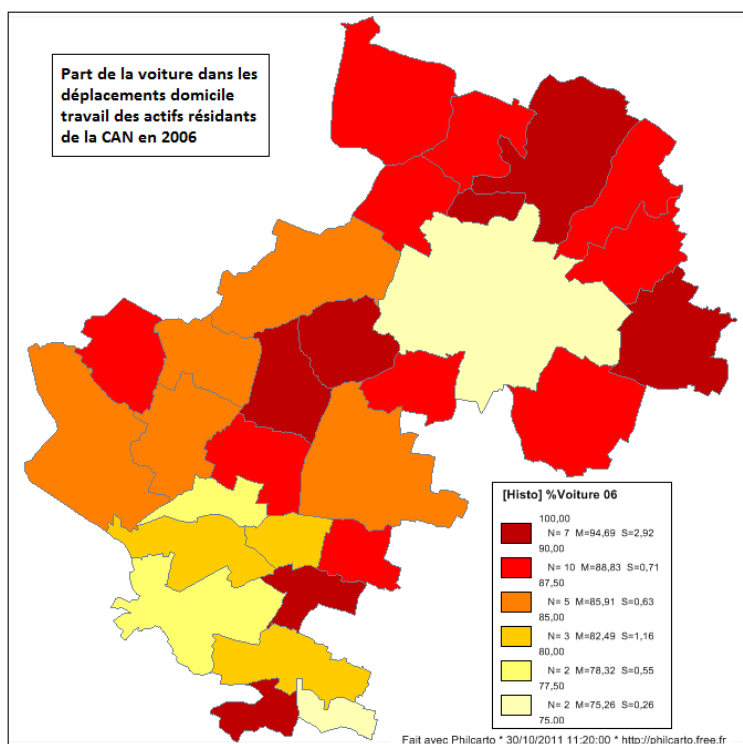


Figure 127 : Les ménages bimotorisés - zoom sur la C.A.N. en 2008



Cet usage de la voiture est particulièrement fort pour les actifs de l'aire urbaine habitant en-dehors du périmètre de la C.A.N. et par ceux situés dans les communes entourant Niort.

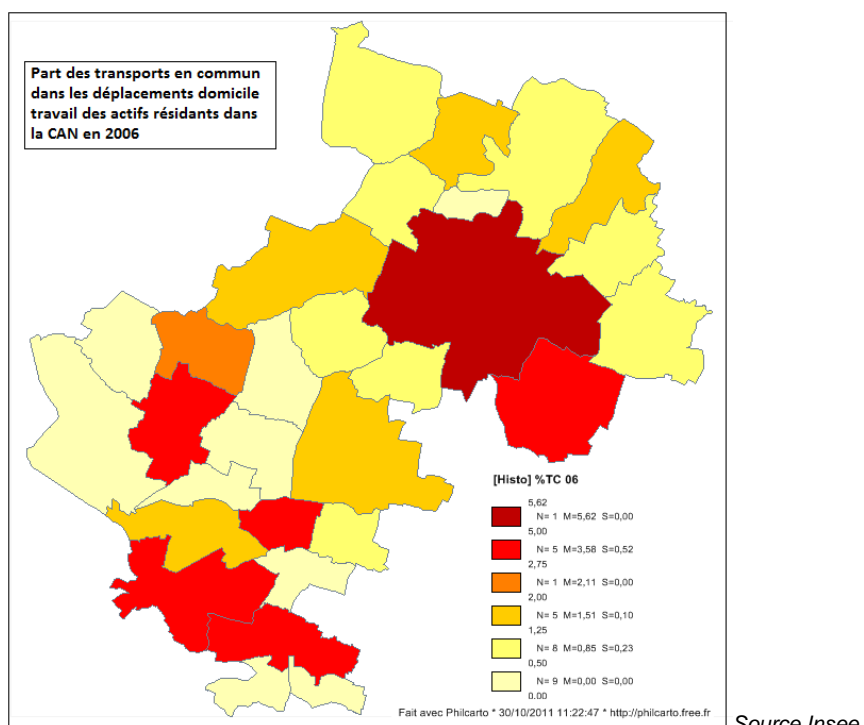
Figure 128 : Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail de la C.A.N. en 2006



Source INSEE

La part des transports en commun est logiquement plus forte dans la commune de Niort et dans les communes pôles du sud de l'agglomération, notamment celles qui disposaient encore d'une gare en service.

Figure 129 : Part des transports dans les déplacements domicile-travail de la C.A.N. en 2006



La part des transports doux (marche, 2 roues) est plus importante dans les pôles qui accueillent un nombre significatif d'emplois, dans les petites communes et surtout dans Niort où la proximité entre lieu de travail et lieu de résidence incite à ce type de déplacements.

Figure 130 : Part des deux-roues dans les déplacements domicile-travail de la C.A.N. en 2006

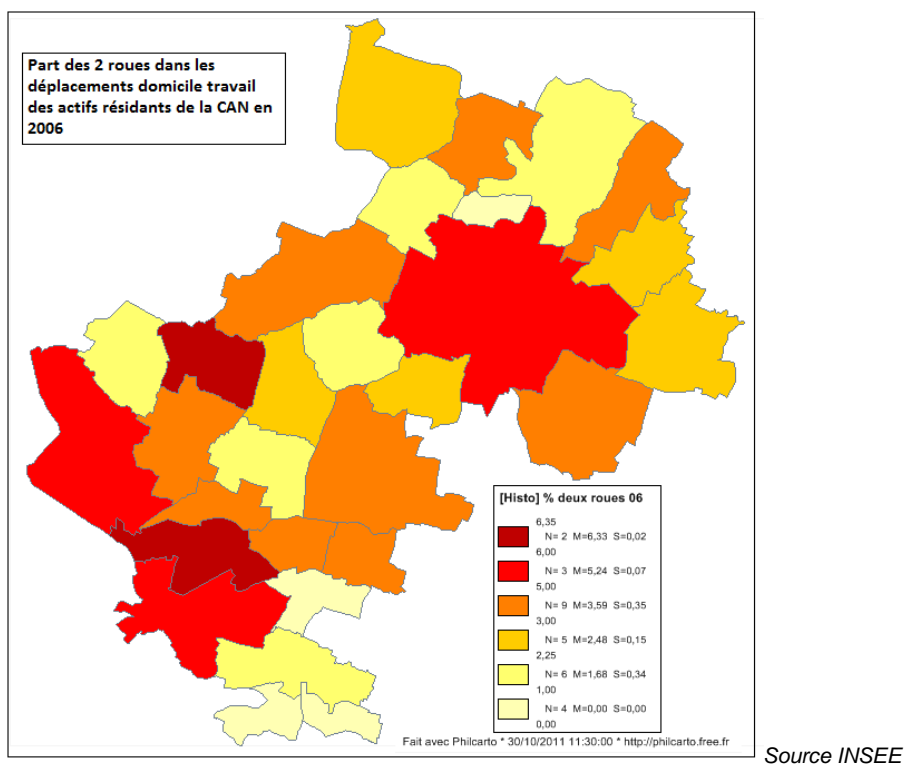
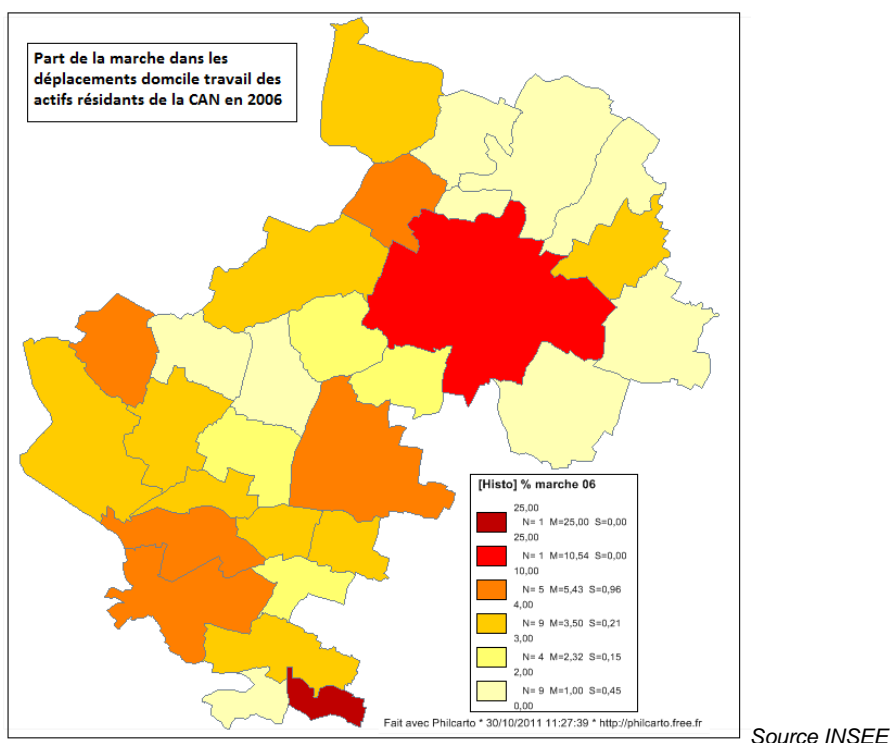


Figure 131 : Part des deux-roues dans les déplacements domicile-travail de la C.A.N. en 2006



7.3 Le réseau routier

Le réseau de voirie qui irrigue la C.A.N. est organisé en 6 niveaux :

- Le réseau primaire de grand transit de l'agglomération qui comprend : les A 10 et A 83 et l'itinéraire R.N. 11 (La Rochelle) – R.N. 248 – A 10 appelée à devenir une liaison autoroutière.
- Le réseau primaire d'agglomération composé des axes structurants, pénétrantes, rocadés... assurant leur fonction nationale et départementale et l'écoulement des grands flux d'échange entre le centre d'agglomération et les principaux pôles d'activités : les routes nationales : R.N. 11 vers La Rochelle (Bessines, Frontenay Rohan Rohan, Epannes, Mauzé sur le Mignon) et vers Poitiers (Chauray, La Crèche) , R.N. 148 en direction de Fontenay-le-Comte (Saint-Rémy, Benet), et R.D. 650 vers Saint Jean d'Angely ; les principales routes départementales : R.D. 948 vers Celles sur Belle et Melle, la R.D. 743 vers Parthenay (Echiré), et R.D. 744 vers Cholet (Villiers en Plaine).
- Le réseau secondaire structurant : La R.D. 1 servant de liaison ouest entre la R.D. 648 et la R.N. 11 et faisant fonction de grand transit entre Coulon et Epannes ; la R.D. 9, principal accès au Marais poitevin depuis Niort, la R.D. 740 permettant l'accès à Aiffres et à Prahecq, les RD 174, 125, 107, 123 qui assurent une fonction de rocade Nord entre Aiffres, Vouillé, Chauray, Saint-Gelais, Echiré, Saint-Maxire, Villiers et Saint-Rémy.
- Le réseau secondaire de voies urbaines, composé de l'ensemble des axes majeurs irriguant la ville centre.
- Les autres voies du réseau secondaire, permettant l'accès aux communes périphériques de l'agglomération.

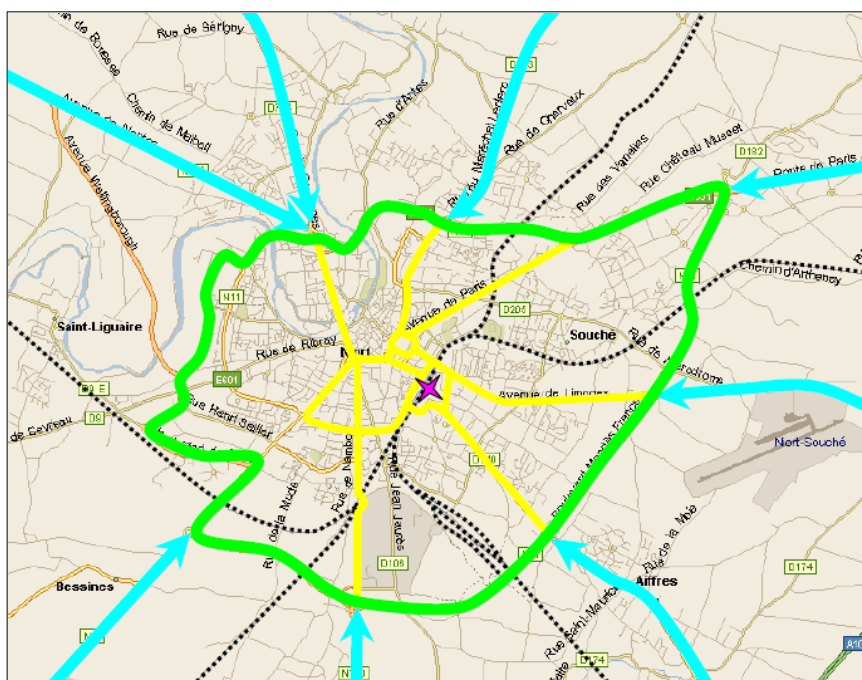
- Le réseau tertiaire de dessertes locales des quartiers et des communes périphériques, composé de l'ensemble des autres voies.

Le tronçon du réseau le plus chargé (hors autoroute) correspond au boulevard de l'Europe qui assure la liaison entre la RN 11 et le RD 648 dans Niort, avec près de 30 000 véhicules par jour et un taux de poids-lourds de 6%. Parmi les pénétrantes, la R.N. 11 présente une charge de trafic de plus de 20 000 véhicules par jour entre la Crèche et Niort, et de plus de 15 000 véhicules entre Niort et Mauzé-sur-le-Mignon.

Des axes présentent des charges de trafic de l'ordre de 10 000 véhicules par jour : notamment les R.D. 648 (avenue de Nantes) vers Fontenay et R.D. 650 (avenue de St-Jean d'Angely) ainsi que les R.D. 743 (route de Parthenay) et 948 (route de Limoges).

Le réseau des voies secondaires et de desserte locale est souvent de dimension et de profil peu adapté et dans un état d'entretien par endroit assez médiocre, ce qui pose des problèmes d'accessibilité interne au territoire.

Figure 134 : Les principaux axes routiers de la commune de Niort en 2006



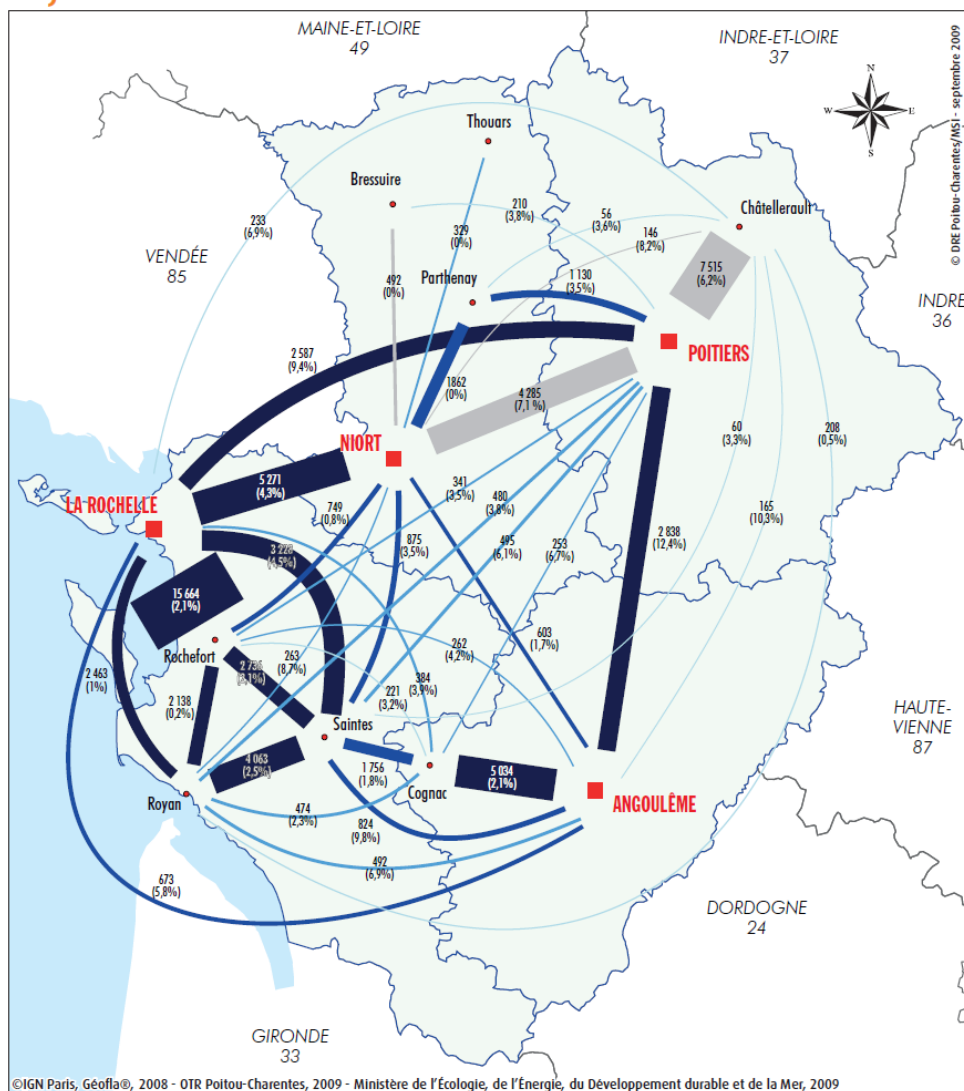
Source PDU

La C.A.N. se trouve sur l'axe Poitiers-La Rochelle dont les flux sont parmi les plus élevés de la Région. Cet axe est desservi par une voie à caractéristique autoroutière et par une voie ferrée dont l'exploitation va être améliorée. Le cadencement permet en général un transfert modal substantiel de la route vers le fer d'autant plus important que la saturation du réseau routier dans la C.A.N. est fréquemment perceptible.

Figure 135 : Echanges entre pôles urbains en Poitou-Charentes en 2007

Échanges entre pôles urbains de la région Poitou-Charentes

TMJA 2007 - 2 sens



7.4 Le stationnement

Globalement, l'offre de stationnement public sur la C.A.N. pose deux problèmes essentiels :

Avec une offre de 7 300 places publiques (+ 3 000 places privées) (dont 967 à la Brèche avant les travaux actuels) l'offre est abondante en termes d'espace dévolu sur Niort. Elle représente une place publique pour 8 habitants et une densité de 50 places à l'hectare pour Niort contre 1 place pour 15 habitants et une densité de 28 places à l'hectare dans des villes de taille comparable, mais cette offre très abondante n'arrive pas à satisfaire une demande très importante. Cette situation génère une grande insatisfaction. La lisibilité de l'offre est difficile en raison d'inclusions de secteurs gratuits dans la zone payante et d'un déficit de signalisation pour l'offre gratuite périphérique. Paradoxalement, l'offre de stationnement est supérieure à la demande autour de la gare mais elle s'accompagne d'un stationnement sauvage prédominant perceptible dans toutes les rues voisines (cf photos pages suivantes).

L'accessibilité aux activités touristiques du Marais à Coulon n'est plus à même de répondre à la demande de pointe.

Le tableau qui suit démontre qu'entre 1999 et 2008, la C.A.N. a accueilli quotidiennement au moins 13 500 voitures supplémentaires chaque jour, essentiellement dans sa partie métropolitaine. La saturation des réseaux routiers dans le cœur de l'agglomération est une réalité de plus en plus vécue chaque jour par des milliers d'automobilistes.

Tab 5 : Evolution du nombre de voitures dans le périmètre de la CAN entre 1999 et 2008

C.A.N.	Evolution 1999-2008
Habitants	+ 6 495
Emplois au lieu de travail	+ 8 708
Actifs résidant de 15 à 64 ans	+ 3 408
Résidences principales	+ 5 900
Voitures appartenant aux habitants de la C.A.N. (estimation minimale)	+ 8 175
Voitures supplémentaires dans le périmètre de la C.A.N.	+ 13 475

Source INSEE

L'impression de « densité » du centre s'est accrue d'autant comme l'illustrent les photos suivantes.



Photo J.Degermann



Photo J.Degermann

Les travaux sont engagés...



Photo CAN

Sur le centre-ville de Niort, on recense 158 places réservées aux handicapés. Leur nombre est relativement conséquent et leur localisation assure en règle générale une bonne couverture du centre.

7.5 Le transport ferroviaire

7.5.1 Présentation du réseau actuel

En période normale, la gare de Niort est desservie par 3 types d'offre S.N.C.F. :

- Les grandes lignes : 7 allers/retours T.G.V. (Paris-La Rochelle) ;
- Les T.E.R. (Trains express régionaux) avec 9 allers/retours Niort-Poitiers, 9 allers/retours Niort-La Rochelle et 7 allers/retours Niort-Saintes ;
- Les cars : 8 allers/retours Niort-Fontenay le Comte.

Figure 136 : Le réseau ferroviaire dans l'Ouest



Deux autres gares ou arrêts desservent la Communauté d'Agglomération de Niort :

- Mauzé-sur-le-Mignon, avec 8 aller/retour en train par jour en moyenne en direction de Niort. L'état de cette gare et de ses abords immédiats n'incite pas à l'usage du train.



Photo J.Degermann

- Prin-Deyrançon, avec un aller-retour direct sur Niort (d'autres possibilités d'accès sont offertes en transitant par Mauzé).

Plusieurs autres gares existent dans le territoire mais ne sont plus ouvertes au trafic voyageur (Echiré Saint-Gelais sur la ligne en direction de Parthenay, Coulon en direction de Fontenay le Comte, Aiffres en direction de Saintes, Frontenay Rohan-Rohan, Epannes, sur la ligne vers La Rochelle).



Photo J.Degermann

La gare d'Echiré-Saint-Gelais actuellement désaffectée et transformée en logement

7.5.2 Les projets ferroviaires voyageurs

Le territoire est concerné par plusieurs projets ferroviaires qui vont améliorer l'accessibilité de la C.A.N..

- La mise à 220 Km /h de la section Niort-La Rochelle pour les TGV auparavant limité à 140. Elle permettra un gain de 7 minutes sur le trajet entre Niort et La Rochelle.

Figure 137 : Le projet de LGV Sud-Europe-Atlantique



Source RFF

:

Prévu pour une mise en service en 2017, il permettra un gain de temps d'environ 20 minutes et mettra Niort à moins de 2 heures de Paris, probablement à 1H 50 pour les trains les plus rapides.

Ce projet associé à l'ensemble des autres projets de LGV à l'échelle nationale va rapprocher la C.A.N. de toute la France connectée aux LGV. Il s'agit d'une infrastructure métropolitaine dont tout le territoire peut tirer parti, à condition d'anticiper ses effets dans le cœur de l'agglomération et en particulier sur la gare de Niort et ses abords.

■ La gare de Niort



Photo PDU

En effet, l'impact de ce projet sera très important. Le trafic global estimé en gare de Niort devrait ainsi passer de 800 000 voyageurs /an (base 2004 tous trafics confondus) à 1 300 000 en 2022 soit une augmentation de 62,5% du trafic ferroviaire et une augmentation proportionnelle du trafic d'accès à la gare dans un quartier dont le réseau routier est d'ores et déjà saturé aux heures de pointe. 42% de la chalandise de la gare

provenant d'en dehors de la commune de Niort, c'est l'ensemble des accès à la gare (voiture, autobus, 2 roues, piétons, parkings) qui doivent être préparés à l'échelle de la commune tout entière. Ce projet représente également l'opportunité de mettre la gare et ses abords au niveau du statut métropolitain particulier de la C.A.N. comme le montre les photos ci-dessous.



Photo J.Degermann



Photo J.Degermann

- L'électrification de la ligne Niort-Saintes qui permettra de faire circuler des TGV vers Royan, via Niort.

Ces deux projets pourraient améliorer le rapport coût bénéfice des autres projets voyageurs envisagés autour de Niort, en particulier ceux de la liaison Niort Fontenay le Comte, celui de la liaison Niort-Parthenay.

- Le projet de cadencement de la ligne Poitiers-La Rochelle

Ce projet de cadencement peut avoir un impact très important sur l'agglomération de Mauzé sur le Mignon. A mi-chemin entre La Rochelle et Niort, cette commune sert déjà et pourra servir encore plus de lieu de résidence à des ménages dont les membres vont travailler à La Rochelle et à Niort. Plusieurs exemples identiques ont démontré que ce type de situation était de nature à accroître de façon substantielle la demande en logements. Les disponibilités foncières de la commune de Mauzé à proximité immédiate de la gare permettent là aussi d'anticiper ce projet.

Il pourrait avoir des impacts identiques sur les autres arrêts, à la condition de ne pas procéder à la fermeture des gares.

La gare d'Epannes a été fermée le 1er juillet 2011 dans le cadre du projet de cadencement. Cet exemple met en évidence la nécessité de préserver la possibilité de créer une troisième voie permettant d'écouler les différents types de trafic circulant sur la ligne et autorisant la réouverture des gares dont la fermeture est aujourd'hui nécessaire.

7.5.3 Les projets fret

Dans le cadre de la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique et des mises en service des différentes autoroutes ferroviaires fret, la C.A.N. est concernée par deux projets :

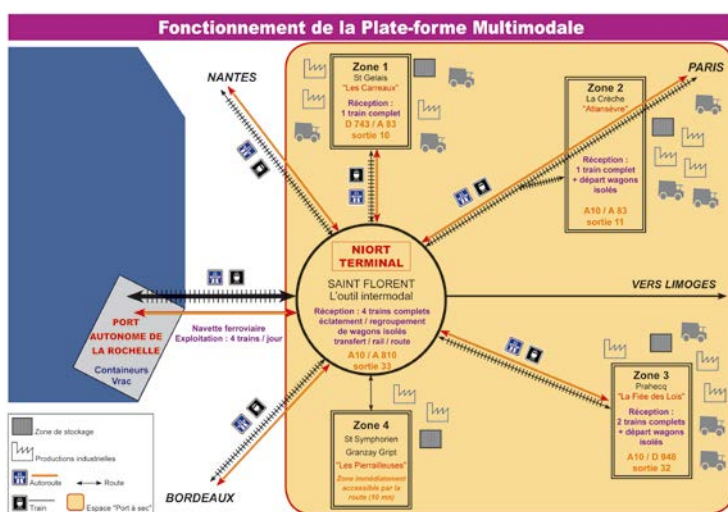
- Niort Terminal

Ce projet doit permettre d'optimiser les trafics fret dans la région niortaise et satisfaire les besoins d'une série de partenaires :

- Le port de La Rochelle,
- La plateforme logistique de La Crèche,
- La zone de Prahecq. La plateforme de la Crèche constitue un pôle logistique avec de fortes potentialités de développement valorisée dans le cadre du projet Niort terminal associée à la plateforme de Prahecq.

Il s'appuie sur des disponibilités foncières importantes et doit permettre de développer le fret ferroviaire.

Figure 138 : Projet de fonctionnement de Niort-Terminal



Source CCI Deux Sèvres

- Il s'inscrit plus largement dans les projets d'autoroute ferroviaire Nord Sud en cours d'étude qui concernent Niort, en complément de la nouvelle LGV.

Figure 139 : Projets d'autoroutes ferroviaires



Source RFF

Figure 140 : Nouvelles liaisons fret entre la région Aquitaine et le Poitou-Charentes

LES NOUVELLES LIAISONS FRET RÉGIONS AQUITAINE ET POITOU-CHARENTES



La situation globale des transports dans la C.A.N. d'une part, cet ensemble de projets ferroviaires d'autre part, les impératifs du développement durable et l'augmentation inéluctable des prix des carburants enfin militent pour la reconquête du réseau ferroviaire.

De nombreux projets sont imaginables. Leur faisabilité dépend notamment d'une stratégie dans laquelle la demande en déplacements est concentrée autour des pôles situés sur le réseau ferré. Les disponibilités foncières existent, le changement dans l'exploitation des réseaux (cadencement) va logiquement produire les mêmes effets en Poitou-Charentes que dans les régions et les pays où ils ont déjà été réalisés.

Dans un premier temps, c'est la gare de Niort et celle de Mauzé sur le Mignon qui constituent les premières opportunités. A moyen terme la réouverture des gares sur les lignes déjà exploitées (Epannes, Aiffres) peut compléter l'action. A plus long terme et pour autant que les stratégies de développement économique et du logement soient mises en cohérence à l'échelle de la C.A.N. mais aussi à une échelle plus large, la réouverture au service voyageur des lignes actuellement uniquement dédiées au fret pourra conforter l'ensemble des autres actions en cours de réalisation dans le cœur de l'agglomération et dans la C.A.N..

7.6 Le transport aérien

L'aérodrome Niort-Souché est situé en plein cœur de la C.A.N.. Le transport de passagers au départ et à l'arrivée de Niort est faible puisqu'il tourne depuis 5 ans autour des 2 000 voyageurs par an.

Toutefois, l'aérodrome de Niort-Souché est un site intéressant pour le fonctionnement de l'aéroclub qui propose la pratique de l'aviation légère, du vol à voile et de l'U.L.M.

La disponibilité d'une telle surface à proximité immédiate du centre et directement connectée à l'autoroute en fait un des lieux de développement les plus séduisants de la C.A.N.. Des évolutions spécifiques en lien avec le transport aérien pourraient être envisagées (Cf. aéroport de Colmar dans une configuration quasiment identique).

7.7 Les transports collectifs

Les réseaux urbains et interurbains permettent une bonne satisfaction de la demande actuelle, tant en couverture géographique qu'en fréquence, mais uniquement pour la clientèle captive.

Le réseau urbain anciennement constitué de 7 lignes s'est considérablement développé. Il s'organise à 5 échelles auxquelles s'ajoutent un service touristique, un service scolaire et le réseau du Conseil Général :

- Une ligne dans l'hyper centre
- 5 lignes cadencées à 20 minutes sur des itinéraires directs entre Niort, Aiffres, Chauray et Bessines (Chrono Tan)
- 7 lignes urbaines complémentaires (Trans Tan) qui assurent une desserte fine des quartiers
- 7 lignes suburbaines sur tout le territoire de la C.A.N. qui offrent 8 allers retours par jour
- Un service à la demande en complément du réseau suburbain.
- Une « ligne maraîchine » qui dessert le Marais poitevin pendant la saison touristique.

Figure 141 : Le réseau C.A.N. 2011 pour l'espace métropolitain

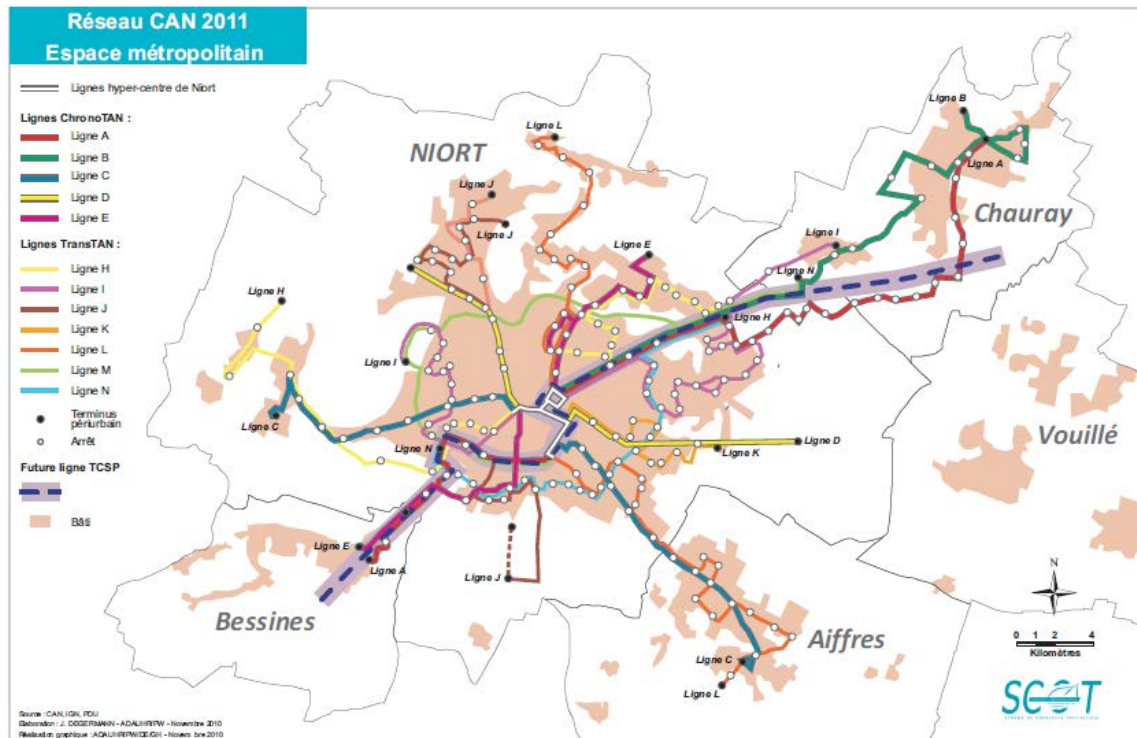
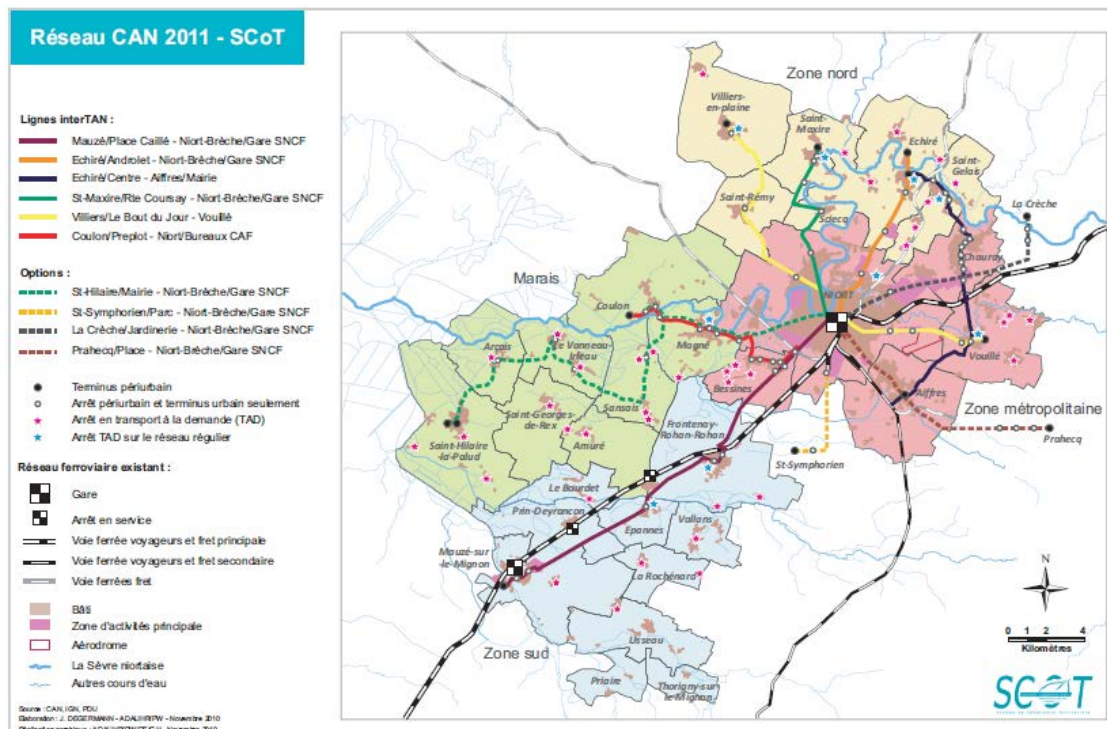


Figure 142 : Le réseau C.A.N. 2011 pour le territoire du SCoT de la C.A.N.



Voir en annexe les plans détaillés des réseaux.

- 51 lignes à vocation scolaire sont également accessibles à la population.

Le réseau interurbain (R.D.S.) est organisé par le Conseil Général. Il est composé de lignes régulières interurbaines desservant les Deux-Sèvres. 4 de ses lignes complètent la desserte des communes de la C.A.N. et notamment Villiers en Plaine, Saint-Rémy, Saint-Maxire, Sciecq, Echiré et Saint-Gelais.

7.8 Les modes de déplacements doux

7.8.1 Le vélo

La topographie peu accidentée, le climat, la qualité des paysages, sont autant de facteurs favorables à la pratique du vélo. Néanmoins son usage est nettement moins élevé que dans la plupart des agglomérations de l'ouest de taille équivalente (en particulier La Rochelle) et a fortiori que dans les agglomérations hollandaises, germaniques, scandinaves ou helvétiques.

En matière d'itinéraires cyclables en site propre, les aménagements existants sur la C.A.N. concernent essentiellement Niort et le Marais poitevin.

Il faut souligner l'absence de maillage entre ces aménagements susceptibles de pouvoir constituer un véritable réseau de déplacement en vélo, et la faible prise en compte des vélos dans le centre-ville de Niort.

Sur Niort, des itinéraires aménagés existent, mais encore discontinus:

- Coulée verte longeant la Sèvre entre St Liguairé et le centre,
- Bande cyclable sur certaines voies, principalement l'axe rue Alsace Lorraine/rue du Maréchal Leclerc et l'axe avenue de l'Espérance/rue de Pied de fond. Le réseau s'étend.
- La ville de Niort a promu sous le vocable « chemin communal du III^{ème} Millénaire » un ensemble d'itinéraires pédestres et cyclables.

D'autres communes ont développé des pistes cyclables. Il faut en particulier noter la liaison Chauray-Chaban et l'ensemble du réseau qui irrigue le Marais, à la fois moyen de découverte douce du patrimoine maraichin et élément de la liaison entre Niort, Marans et La Rochelle.

Quatre paramètres viennent limiter les développements de la pratique du vélo :

- Un facteur culturel. Le vélo n'est pas un « must » à Niort et dans la C.A.N. comme il peut l'être à Copenhague, à Amsterdam, à Strasbourg ou à Bâle ou encore dans les villes de plus petites dimensions comme Winterthur pour prendre une ville dont le profil économique et démographique est beaucoup plus proche de Niort.
- Un facteur de concurrence sur la voirie et de réseau encore insuffisamment développée et sans continuité suffisante. La voiture exploite un maximum d'espace disponible sur la voirie, débordant souvent sur les trottoirs ce qui rend l'usage du vélo moins sûr et moins agréable que dans des villes où le phénomène inverse a joué, les piétons et les cyclistes disposant de tout leur espace à côté de la voiture à l'échelle des agglomérations et disposant tout l'espace dans l'hyper centre dans le cadre de projets de déplacements ambitieux portés sur plusieurs années.
- L'usage du vélo par les scolaires et les universitaires n'est pas facilité par les pratiques actuelles et par l'insuffisance du réseau et des parkings à vélo dans des lieux où la « clientèle » est pourtant potentiellement captive.
- Il n'est pas facilité non plus par la trop petite place qui leur est accordée dans les lieux à forte fréquentation comme la gare.

L'aménagement de la place de la Brèche offre l'occasion d'initier un axe piéton fort en direction de la Sèvre, venant soutenir l'activité commerciale de haut niveau de l'hypercentre et qui pourra être complété ultérieurement par un élargissement du plateau piétonnier dont une des branches doit s'orienter vers la gare toute proche une autre vers la colline Saint André.

7.8.2 La marche

Aujourd'hui, les déplacements piétons se limitent généralement à Niort au trajet entre la place de la Brèche, lieu de stationnement privilégié des visiteurs, et l'hypercentre. C'est aussi le mode de déplacement des habitants des quartiers d'habitat social, ainsi que de ceux des centres bourgs en milieu rural.

Le développement de la piétonisation de l'hypercentre a rencontré un succès notable en bas de la place de la Brèche dans le centre de Niort. Ce premier succès peut s'accompagner d'une série d'autres en stimulant la pratique de la marche entre la Brèche et la gare de Niort d'une part, mais surtout entre la Brèche et la Sèvre d'autre part. Secondairement la colline Saint André se prêterait également au développement de cette pratique. L'animation culturelle et commerciale de l'hyper centre, dans le respect des zones de silence pour les résidents d'un quartier de plus en plus agréable à vivre donneront alors à Niort une ambiance urbaine de qualité, elle-même incitant à l'usage des modes de déplacements doux.

Le développement de la marche est aussi envisageable dans d'autres communes. La partie de Coulon-Magné en bord de Sèvre, est actuellement déjà majoritairement utilisée par les piétons. Des progrès sont imaginables en accompagnement de l'optimisation des accès routiers et dans la perspective d'améliorer l'activité touristique, hôtelière et des restaurants du lieu. Le Conseil Général développe depuis plusieurs années un Plan Vélo, dont la fonction principale est d'offrir un réseau de déplacement vélo (et pédestre) aux usagers locaux ainsi qu'aux touristes de passage.

Si le développement de la pratique de la marche et du vélo est potentiellement importante aussi bien dans le centre de l'agglomération que dans le reste des communes de la C.A.N., il est stratégique dans le Marais et dans Niort compte tenu de ce qu'elle peut apporter en termes de transfert modal, de lutte contre la pollution atmosphérique, contre le bruit, d'ambiance urbaine, et de santé pour la population.

Les améliorations en cours portent sur :

- La mise en continuité des réseaux ;
- Le développement de l'offre en parkings à vélo ;
- L'extension de l'espace piétonnier de l'hypercentre ;
- La sécurisation des circulations douces dans l'ensemble des communes et en priorité dans celles qui sont soumises à des flux de transit.

7.9 Le transport de marchandises

Les pôles générateurs de trafic sont les zones d'activités et les centres commerciaux à la périphérie de la ville-centre. Les autres secteurs générateurs de trafic sont situés à proximité de la RN 11.

La plateforme logistique de la Crèche, à l'intersection de l'A10 et de la RN11, remplit une double fonction de transit et de distribution (trafic entre Niort et La Crèche : 20 000 véhicules, dont 1 200 P.L.). Elle constitue un maillon essentiel du projet Niort Terminal.

Le recours au transport de marchandises par voie ferrée est relativement plus important que dans les autres départements.

L'organisation actuelle des transports de marchandises est toutefois peu structurée.

Le projet de Niort terminal doit permettre d'accroître cette part grâce au report sur le fer d'une partie du trafic actuellement traité par la route. Son intégration dans le projet d'autoroute ferroviaire Nord Sud-ouest européen d'une part, d'arrière port de La Rochelle d'autre part associé aux disponibilités foncières importantes et au partenariat avec deux communautés de communes voisines doit faciliter la mise en œuvre du projet. Les consommations foncières relatives à ce projet doivent faire l'objet d'une comptabilité spécifique tenant compte de la fonction de ce projet dans le transfert modal de la route vers le fer d'une partie du trafic de marchandises. Les nuisances notamment sonores liées au développement du trafic doivent faire l'objet d'un soin attentif.

7.10 Enjeux transversaux transport-accessibilité-économie

De 1999 à 2008, le développement des activités de base économique de la C.A.N. (emplois non présents dans la définition de l'INSEE) s'est effectué de façon extrêmement sélective.

Le calcul d'un indice d'accessibilité routière permet de comparer la localisation des nouveaux emplois de base économique et l'accessibilité des différentes communes de la C.A.N.. La base économique, c'est-à-dire ce qui enrichit globalement l'agglomération s'est localisée là où l'accessibilité est la plus forte.

Figure 143 : Evolution des emplois de base économique 1982-2007

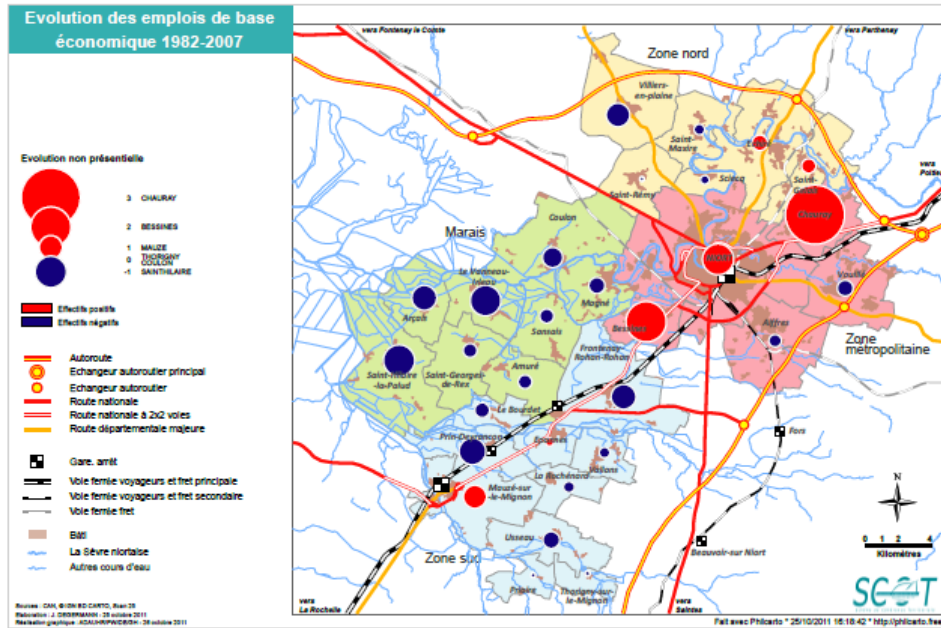
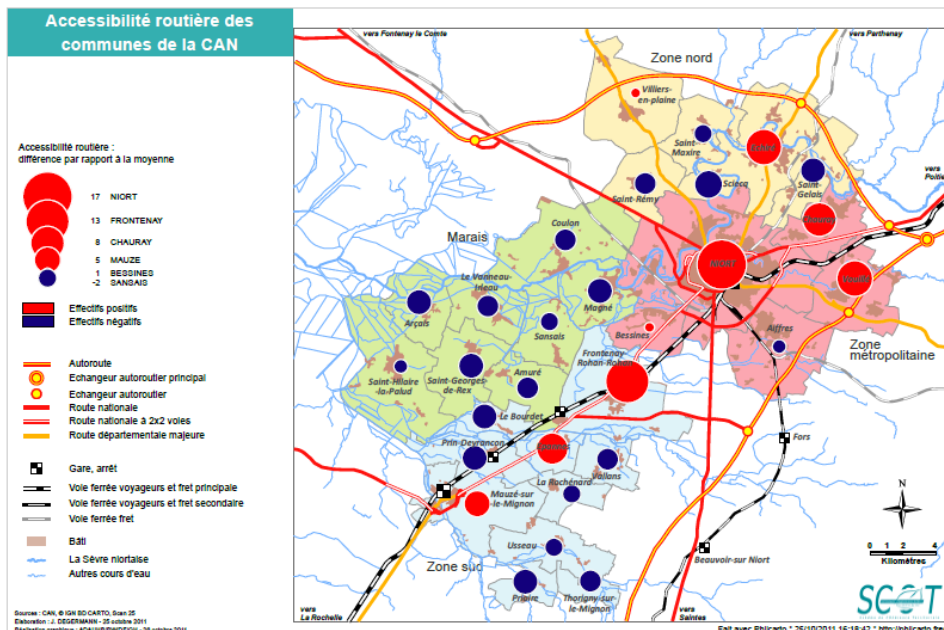


Figure 144 : Accessibilité routière des communes de la C.A.N.



La qualité de l'accessibilité de la C.A.N. joue un rôle important dans son potentiel de développement. Compte tenu de l'évolution des trafics dans les dernières années et de l'évolution des localisations respectives de l'emploi et de la population, une meilleure adéquation entre ces trois paramètres est indispensable.

7.11 Conclusion : les enjeux de la mobilité et des transports

Les évolutions de l'organisation de l'espace autour de Niort ont imposé un usage de la voiture dont le niveau a atteint des seuils record à l'échelle nationale. Cet usage pénalise le bilan carbone de la C.A.N., fragilise les ménages qui subissent les hausses du prix des carburants, altère l'ambiance urbaine du centre de Niort dont la densité est artificiellement augmentée par la présence de milliers de voitures.

La C.A.N. n'est pas la seule à avoir concentré les emplois dans le pôle urbain principal et à n'avoir pu répondre à une demande en logements de proximité.

Le premier enjeu à long terme consiste à ne plus stimuler artificiellement l'usage de la voiture par la promotion d'un aménagement cohérent entre le développement économique et le développement du logement.

- Le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et les transports doux constitue à court terme le meilleur moyen d'améliorer le bilan carbone de la C.A.N., de contribuer à entretenir la santé de ses habitants et à limiter les émissions de gaz à effet de serre liés aux transports.
- Ce transfert modal ne peut être stimulé que par une offre permettant la pratique de ces transports dans des conditions de confort et de sécurité optimale. La desserte des équipements et des services par toute la gamme des transports doux et des TC constitue un premier enjeu d'autant plus facile à atteindre que le territoire ne présente pas de handicaps majeurs.
- Il doit intégrer les EPCI voisins sous l'influence économique de la C.A.N. pour les TC de proximité, et les partenaires de l'exploitation des réseaux ferroviaires en valorisant les réseaux disponibles actuellement inutilisés.
- La qualité de l'accessibilité multimodale joue un rôle capital dans le développement de la base économique du territoire. Elle doit être facilitée par des réseaux routiers rendus plus fluides par la limitation de l'usage immodéré de la voiture. Ce réseau devra être complété sur les points actuellement les plus critiques.
- Les effets des améliorations du réseau ferroviaire (TGV, accélération entre Niort et La Rochelle, cadencement) doivent être anticipés sur Niort et Mauzé et accompagnés par la réouverture des gares actuellement fermées dans le cadre d'un projet à plus long terme dans lequel la création d'une 3ème voie sera probablement nécessaire pour assurer la gestion d'un trafic en forte augmentation et partagé entre les TGV, les TER, le fret.
- Les flux touristiques vers le Marais, dans le Marais doivent faire l'objet d'une gestion globale qui privilégie les transports doux. Elle doit être accompagnée :
 - par la création de relations TC adaptée entre les gares de Niort et éventuellement de Mauzé vers le Marais ;
 - par l'ouverture de parkings évitant au centre de Coulon d'être comme à Niort envahi par les voitures.

8. L'économie et le développement économique de la C.A.N.

8.1 L'économie d'une métropole

La population active au lieu de résidence représente 47,9% de la population de la Communauté d'Agglomération de Niort (48 843 personnes). 91,9% des emplois au lieu de travail sont des salariés. La population active féminine s'élève à 49,9%, ce qui est probablement un record au niveau national (moyenne nationale 47,7%). Le pourcentage de demandeurs d'emploi s'élevait à 9,8% au recensement 2008 (contre 10,7% au niveau régional et 11,1% au niveau national).

Le secteur des services, du commerce, de l'administration représente 84% des emplois au lieu de travail, l'industrie et la construction 15%, et l'agriculture 1% sur le périmètre de la C.A.N.. La spécialisation de la CAN dans le domaine des assurances et de tous les services dont elle a besoin (informatique, tourisme d'affaires, formation) minore le poids relatif des autres secteurs.

Le tissu économique est fortement spécialisé et concentré en raison de la place qu'occupe le secteur des assurances et de la banque (présence d'une dizaine de sociétés dans la banque et l'assurance représentant 10 658 emplois directs en 2008).

8.1.1 Une structure d'activité de métropole

L'économie niortaise présente des spécificités très marquées, autant dans sa structure, que dans son dynamisme.

- En raison de la présence de 7 sièges de sociétés d'assurance au rayonnement national disposant pour la plupart d'un statut de mutuelle (MAIF, installé à Niort depuis 1934, MAAF, MACIF, SMIP, ect) (ainsi que plusieurs de leurs filiales), et de 3 banques, Niort est à la fois la 4^{ème} place financière française, et la capitale de l'économie sociale et solidaire française.
- Son aire urbaine est positionnée au 9^{ème} rang national pour sa part de cadres des fonctions métropolitaines.
- C'est la 2^{ème} aire urbaine du grand ouest pour le taux de croissance de ces fonctions stratégiques entre 1999 et 2008.
- Le taux d'activité de sa population, et en particulier celui des femmes, dépasse celui de la plupart des autres agglomérations françaises.

Derrière ces caractéristiques majeures, se cachent d'autres spécificités :

- Une activité industrielle dont certains secteurs centrés sur des créneaux porteurs (aéronautique), (encres et adhésifs) ou ancrés dans leur territoire donc non « délocalisables » (agroalimentaire comme le beurre d'Echiré, vraiment indélocalisable) résistent à la crise actuelle.
- D'autres secteurs industriels, qui bien que faisant partie de l'histoire du Marais, souffrent de la concurrence et de la conjoncture (l'industrie du bois).
- Une activité agricole encore importante qui repose sur deux piliers :
 - des grandes exploitations céréalières d'une part,

- l'agriculture spécifique au Marais, de terroir, centrée sur l'élevage, d'autre part.
- Un secteur logistique porteur d'un grand projet en partenariat avec les EPCI voisin et le port de La Rochelle.
- Un secteur de services aux entreprises, en particulier dans le domaine informatique bien développé.
- Une activité « présenteielle » au service de la population (commerces, services à la personne, bâtiment, artisanat, administration publique, santé).
- Une activité touristique qui repose sur deux piliers ;
 - Le tourisme d'affaires sur le centre de l'agglomération, porté par l'activité des mutuelles
 - Le tourisme de loisirs et de découvertes sur le Marais.

La comparaison entre le profil économique de la CAN et le profil national permet de distinguer les spécificités de l'agglomération.

Trois activités émergent fortement :

- le secteur financier (assurance, banque). Si le développement de ce secteur, en lien avec la formation, a permis de valoriser de réelles complémentarités, les liens avec la recherche sont encore limités et constituent un enjeu de développement futur.

Le dynamisme du secteur des assurances semble cyclique. Elles se sont fortement développées jusqu'au début des années 90. Leur croissance s'est ensuite ralentie jusqu'au début des années 2000. Elles se sont à nouveau développées entre 2000 et 2008.

- le secteur des constructions électriques et électroniques (lié à l'aéronautique)
- le secteur informatique, induit par la spécificité financière de l'agglomération.

Tous les autres 6 secteurs spécifiques (qui présentent un indice de spécificité supérieur à 1) sont très voisins des moyennes nationales. On notera le commerce et la réparation automobile qui peut être considérée également comme un effet induit du particularisme financier de l'agglomération.

Malgré leurs effectifs parfois importants (comme le secteur de la santé ou celui de l'administration publique), l'agglomération niortaise ne présente pas de traits saillants.

Les principaux employeurs de la C.A.N. sont les centres hospitaliers,(4 056 emplois dans le secteur de la santé) l'administration publique (5 717 emplois). La CAN ne compte qu'une seule entreprise industrielle parmi les 10 principaux employeurs de l'agglomération, contre 5 à Angoulême, et 4 à Poitiers ou La Rochelle). Les 10 premiers employeurs de la CAN concentrent un quart de l'emploi de l'agglomération (contre environ 15% pour Angoulême, La Rochelle, Poitiers).

Les industries traditionnelles de la région niortaise (bois, textile) ont connu au cours des dernières décennies un recul très net de leur activité. Aujourd'hui, les principaux employeurs de ce secteur sont les équipements électriques et électroniques (Chauray et Niort), la mécanique (Mauzé-sur-le-Mignon et Niort), l'industrie métallique et chimique (Niort).

La C.A.N. ne possède qu'un seul employeur industriel de plus de 500 employés (ECE à Chauray), mais très bien positionné (aéronautique).

Le faible développement du secteur industriel de l'agglomération est en partie lié à la présence d'un fort tissu d'entreprises industrielles dans les zones plus rurales du département (nord Deux-Sèvres). La concurrence de l'activité tertiaire liée aux mutuelles explique aussi la disparition de ce secteur : à qualification équivalente, les emplois au sein des mutuelles présentent des niveaux de salaires supérieurs, il est ainsi difficile d'embaucher dans le secteur secondaire.

L'industrie agro-alimentaire encore peu présente, semble constituer un secteur à fort potentiel de développement, en particulier face à l'A.O.C. locale beurre d'Echiré et par rapport à l'importance de l'activité agricole locale ainsi qu'à la proximité de savoir-faire (Vendée).

Le tissu de PME-PMI est relativement dense (1300 entreprises recensées par la Chambre des Métiers, avec 4,6 employés en moyenne), essentiellement composé d'entreprises artisanales, avec une spécificité notable sur la mécanique, mais est soumis à pression face en particulier à la faiblesse locale des taux de création et de transmission d'entreprises. Une pépinière d'entreprises existe sur le territoire de la C.A.N., mais aucun atelier-relais n'est mis en place.

Le secteur du bâtiment est particulièrement dynamique sur la C.A.N. stimulé par le développement de la base économique du territoire et son développement démographique.

En revanche, on note un réel problème de recrutement des jeunes dans les métiers de l'artisanat, mais ce phénomène est national.

Enfin, les fonctions logistiques étaient peu présentes malgré la qualité du réseau routier. En effet, la Crèche, à proximité de la C.A.N., constitue un pôle logistique de grande importance, sur le noeud A10-A83. Une plateforme logistique privée (SYSTEME U) a été créée à proximité d'Aiffres (Prahecq), mais hors périmètre. Le projet Niort Terminal articulé à ces deux zones tout comme à La Rochelle (voir § transport) conjugué aux projets de fret ferroviaires va renforcer ce secteur tout en cherchant à transférer le fret de la route vers le rail.

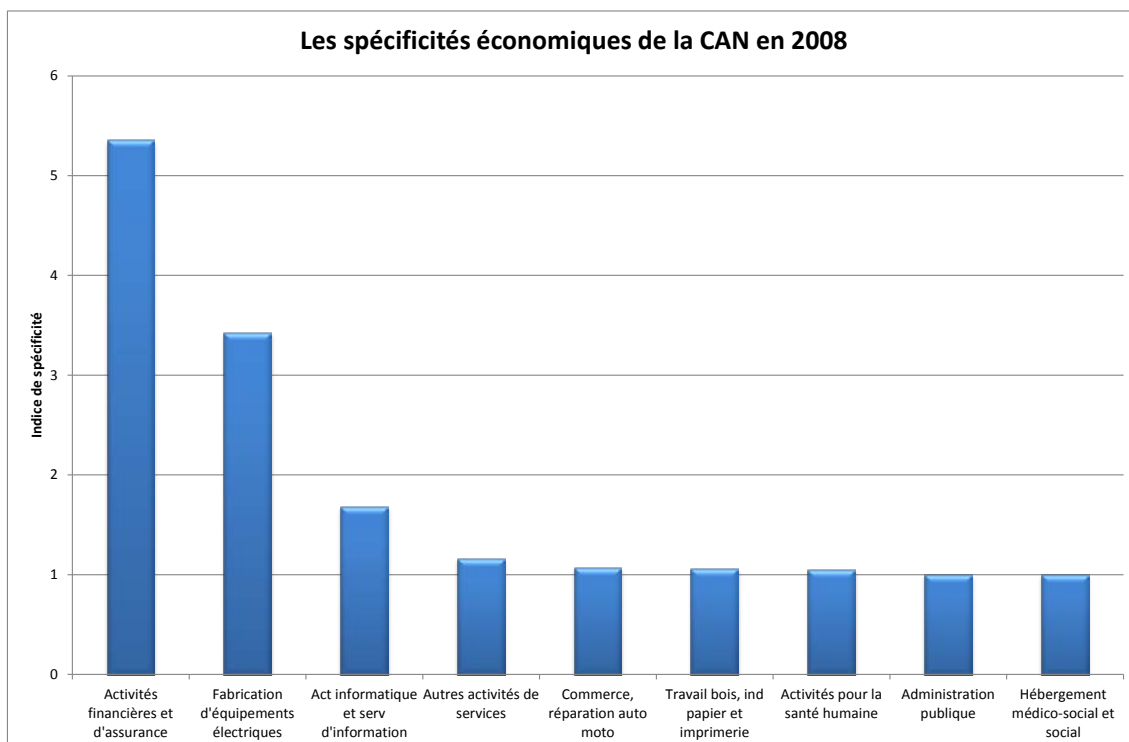
La base économique niortaise est portée par deux secteurs qui ne sont pas en crise (du moins pour l'instant) ce qui laisse entrevoir un avenir moins sombre que bon nombre d'autres agglomérations françaises ou européennes.

Cette base économique centrée sur des activités qui ne sont pas en crise et qui pour l'aéronautique sont même en fort développement, va induire des développements dans les secteurs qui leurs sont directement liés (informatique, tourisme d'affaires) et dans l'économie résidentielle, pour autant que les futurs retraités trouvent un intérêt à rester sur place et qu'ils soient remplacés par des nouveaux arrivants (commerces, bâtiment, services à la personne, etc).

Cette croissance au fil de l'eau ne doit pas être assimilée à une diversification « naturelle » et la recherche de nouvelles activités doit se centrer sur d'autres secteurs de la base économique.

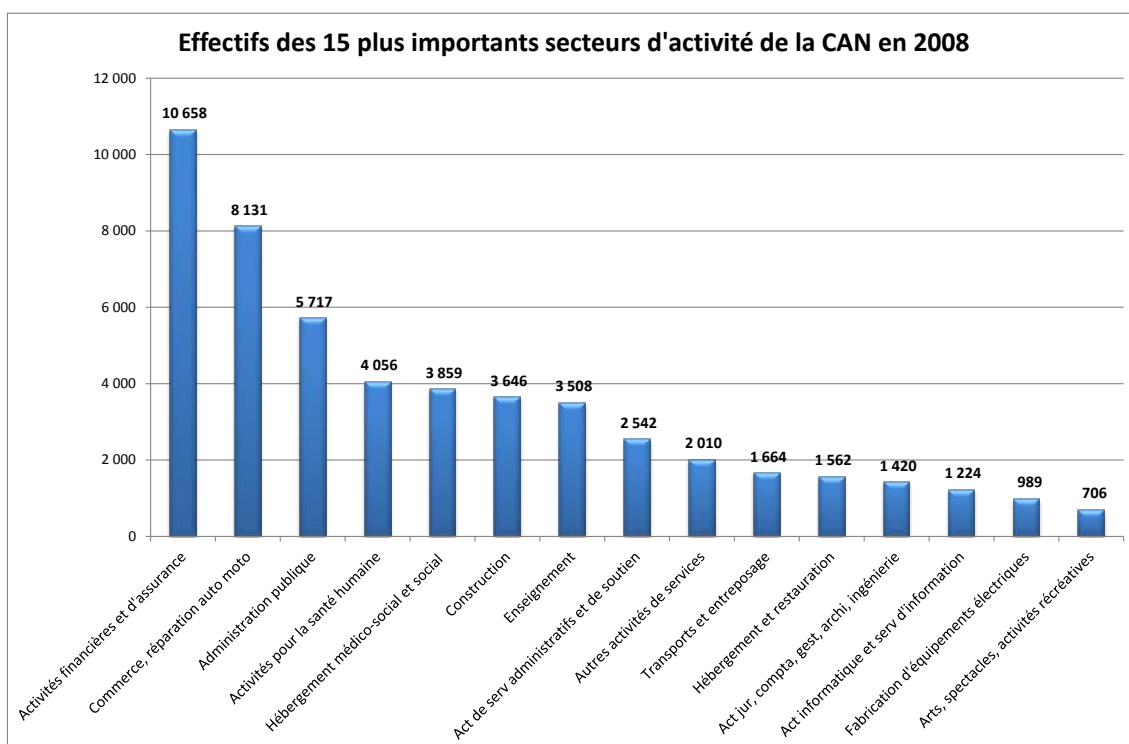
En l'occurrence, la recherche d'activités « ancrées » dans le territoire plus difficile à court terme est plus porteuse à long terme. Cet ancrage sera d'autant plus fort qu'il émanera des forces locales qu'il faut encourager, accompagner.

Figure 145 : Les spécificités économiques de la C.A.N. en 2008



Source INSEE

Figure 146 : Effectifs des 15 plus importants secteurs d'activité de la C.A.N. en 2008



Source INSEE

8.1.2 Un dynamisme de métropole

Entre 1982 et 2008 la C.A.N. a accueilli 11 313 habitants et 15 171 emplois supplémentaires. Appliqués à la France entière, ces chiffres auraient permis la suppression totale du chômage.

Mais malgré cette croissance exceptionnelle, la C.A.N. compte 1 070 chômeurs de plus pour un taux de chômage passé de 8,9 % à 9,8 % sur la même période. Un marché de l'emploi dynamique attire aussi une population à la recherche d'emploi.

Le dynamisme de la C.A.N. a profité à un espace beaucoup plus étendu couvrant pratiquement tout le sud des Deux-Sèvres, et une partie de la Vendée. La C.A.N. représente 47 % de la population de la zone d'emploi niortaise et 62 % de ses emplois ou encore 28 % de la population des Deux-Sèvres et 38 % de ses emplois. La bonne santé économique de la C.A.N. constitue un enjeu régional.

Le dynamisme de l'économie niortaise repose sur plusieurs piliers dont la contribution a été très différente selon les périodes.

- La base économique niortaise s'est en effet tassée pendant presque 20 ans sous l'effet de la mutation de ses activités avant de croître très fortement à nouveau entre 1999 et 2008. Cette base économique s'est développée dans un très petit nombre de communes sans dépendre de celle de la population du territoire. Après près de 20 années de régression, cette base économique a connu un très fort développement entre 1999 et 2008. C'est la dynamique de cette partie de l'économie niortaise qui a provoqué le renversement des flux migratoires et engendré une croissance de la population beaucoup plus forte que dans la décennie précédente.
- Inversement, les emplois de la sphère présentielle ont connu une croissance permanente dans le temps, et quasi uniforme dans l'espace. Son évolution a suivi celle de la population depuis plusieurs décennies aussi bien à l'échelle de la C.A.N. que de presque toutes ses communes. Le développement de la sphère présentielle a été amplifié dans la dernière décennie par le fort développement de la base économique niortaise pour atteindre un rythme de développement annuel exceptionnel et en particulier dans le secteur du bâtiment. Ces secteurs préSENTIELS ont aussi été stimulés à l'extérieur de la CAN grâce au développement démographique induit par l'étalement urbain en dehors de la CAN.

Figure 147 : Evolution des emplois présentsiels et de base économique de la C.A.N. 1982-2007

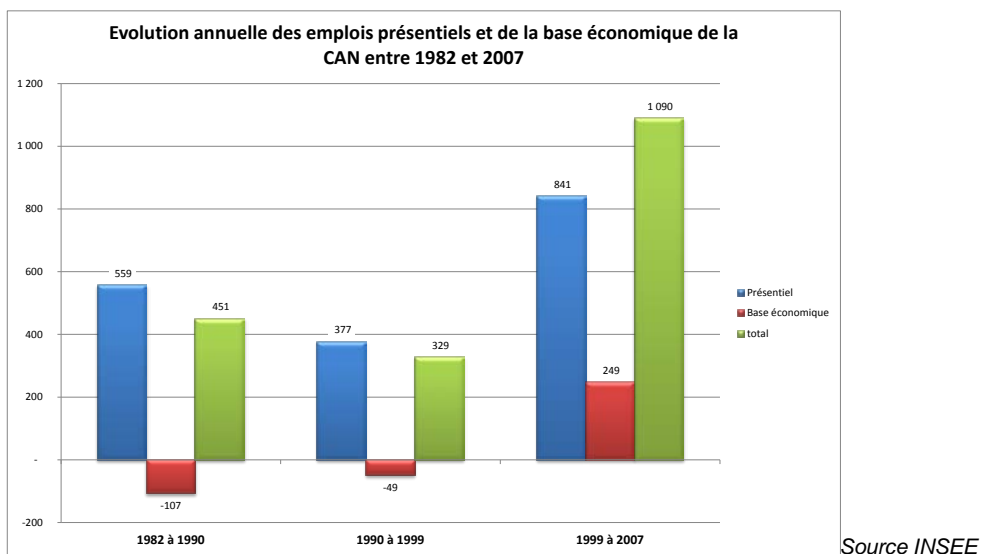


Figure 148 : Evolution de la population de la C.A.N. 1982-2007

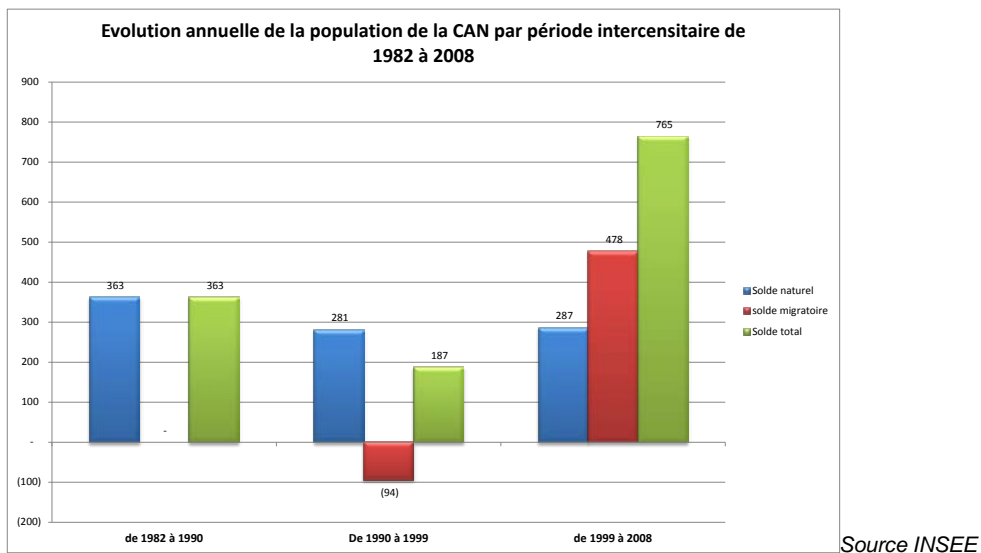


Figure 149 : Evolution des emplois présentsiels dans la C.A.N. 1982-2007

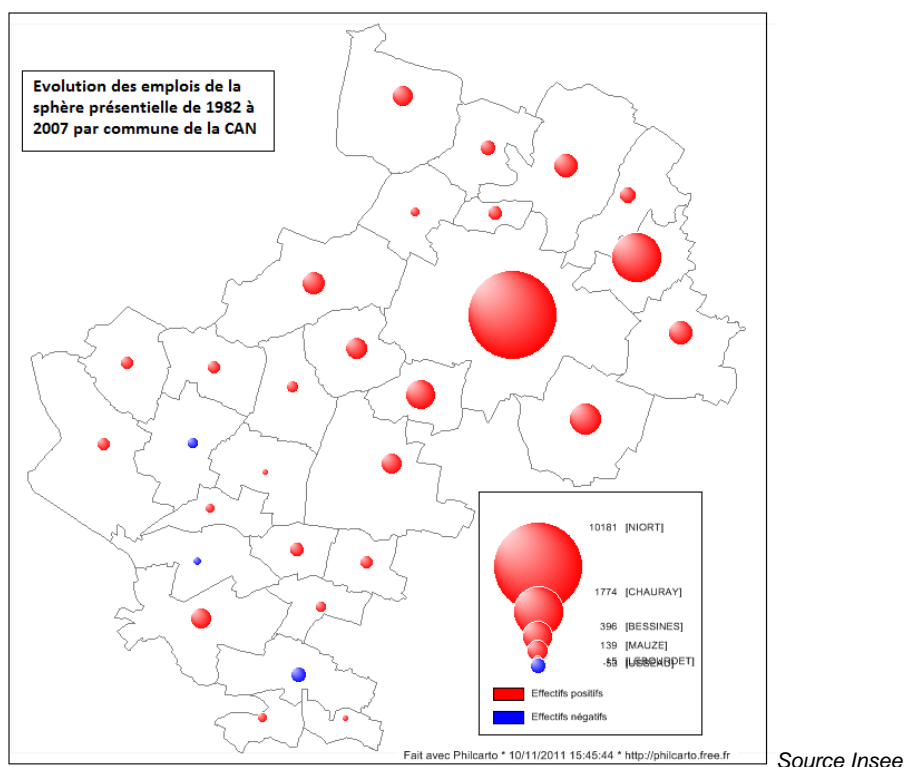
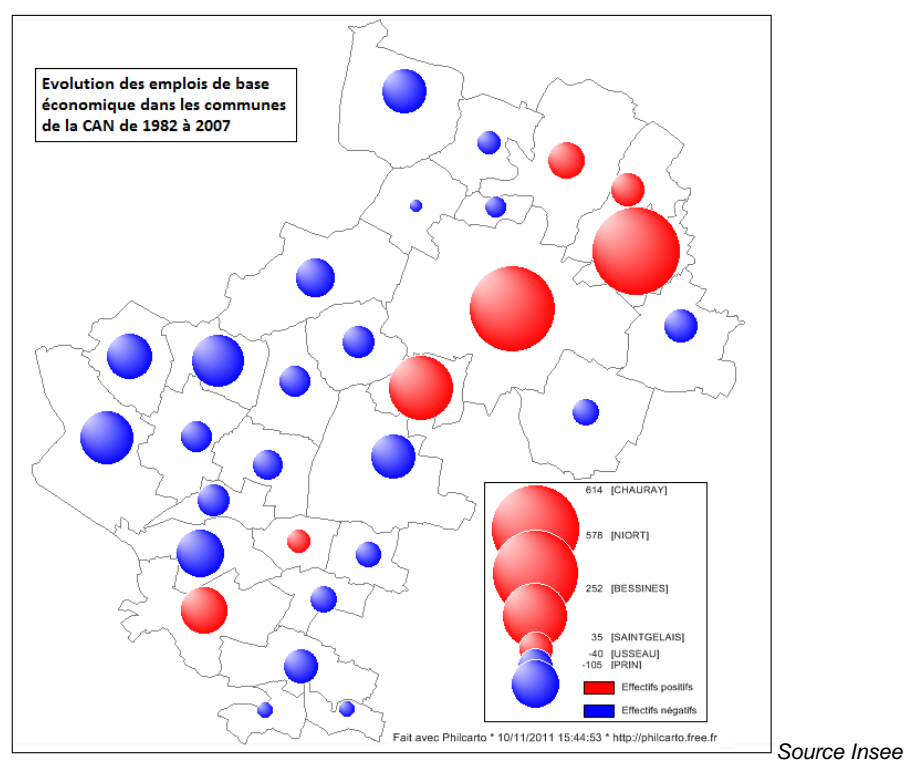


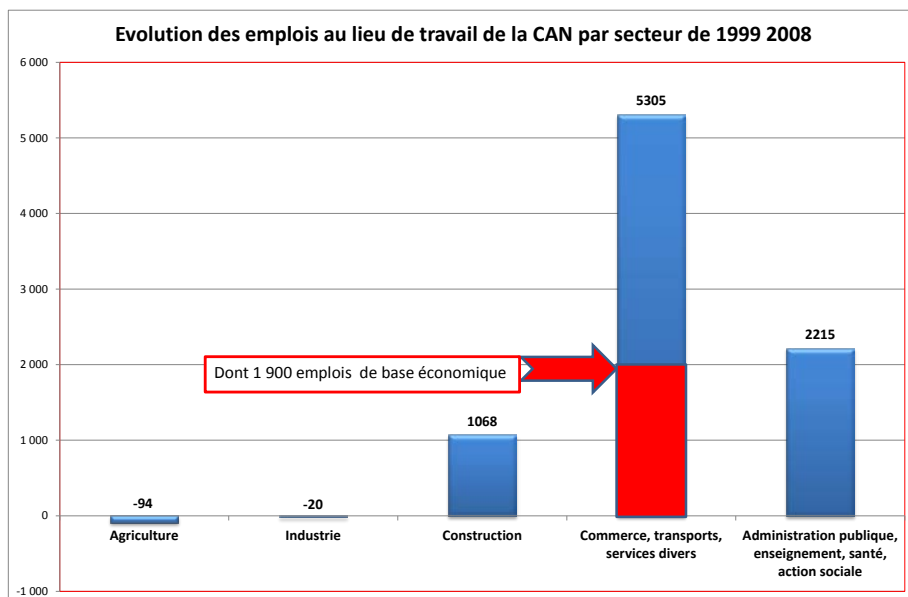
Figure 150 : Evolution des emplois de base économique dans la C.A.N. 1982-2007



Ces évolutions récentes ont provoqué des mutations profondes dans l'espace et la société niortaise.

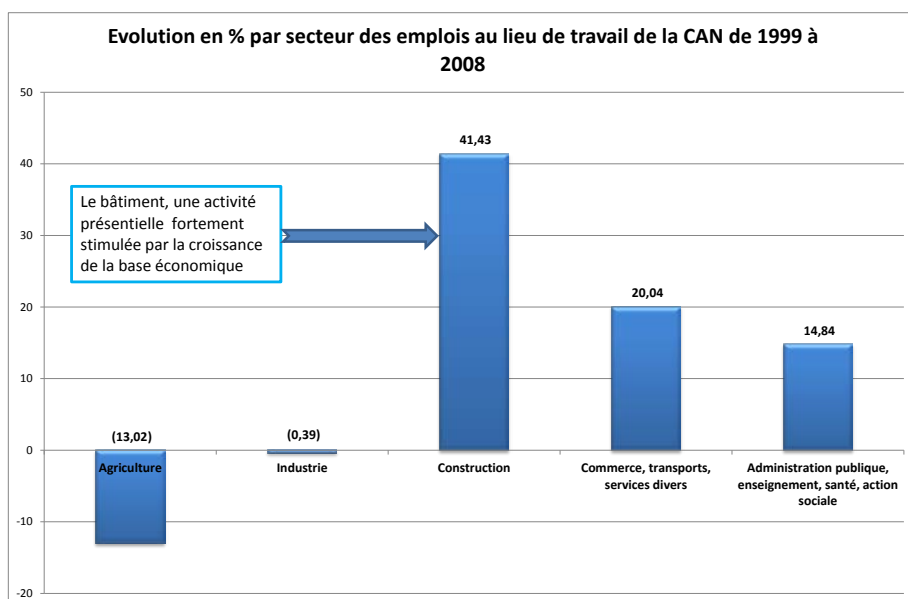
- La mutation économique, une forte croissance quantitative : +8 708 emplois au lieu de travail, 17,6% de croissance entre 1999 et 2008, plus d'emplois nouveaux que de population supplémentaire.

Figure 151 : Evolution des emplois au lieu de travail de la C.A.N. 1999-2008



Source Insee

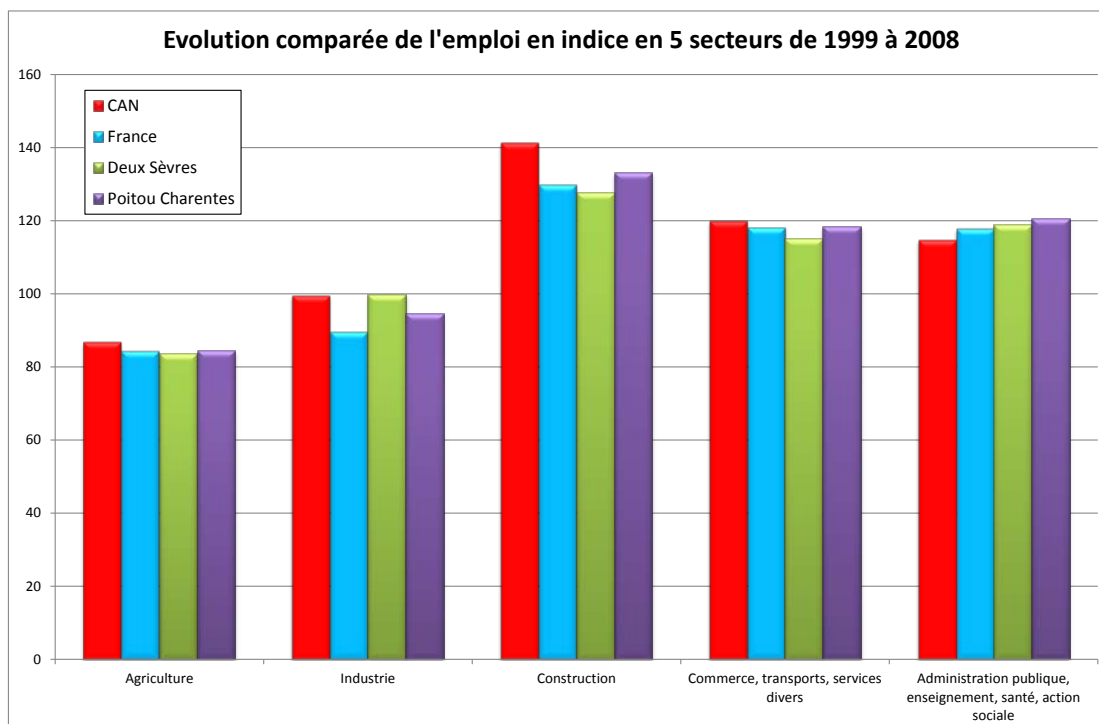
Figure 152 : Evolution par secteurs des emplois au lieu de travail de la C.A.N. 1999-2008



Source Insee

- Une croissance au-dessus des moyennes départementale, régionale et nationale pour tous les secteurs en dehors de l'administration.

Figure 153 : Evolution comparée de l'emploi en cinq secteurs 1999-2008 (indice100 en 1999)

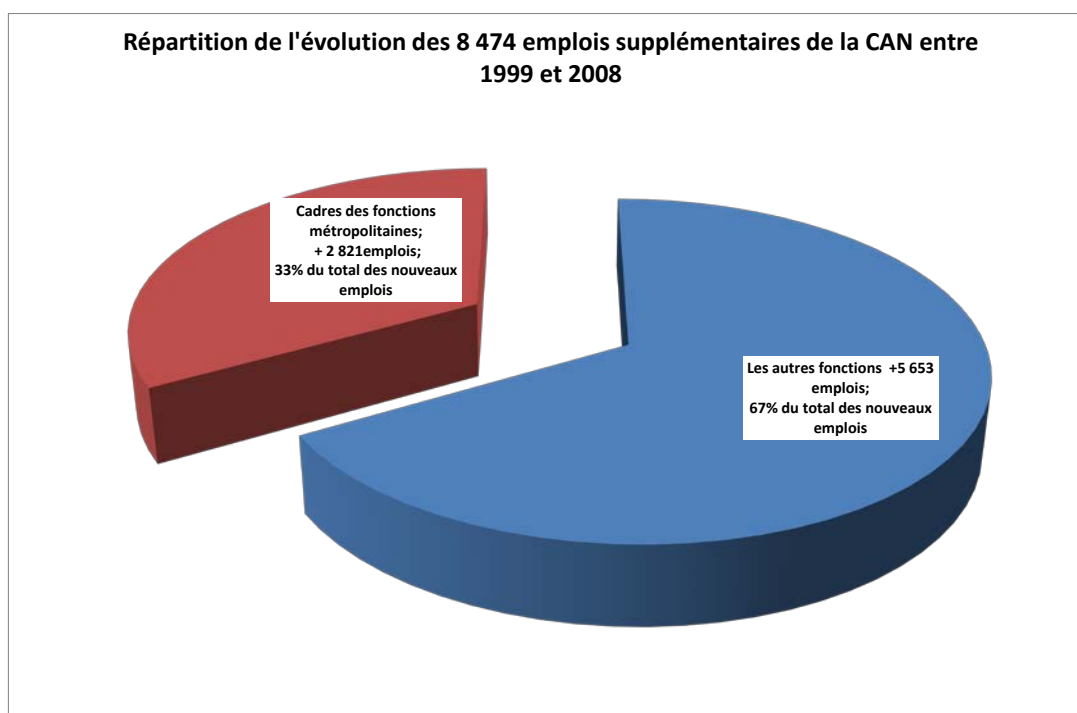


Source Insee

■ Une croissance qualitative.

En 1999, les cadres des fonctions métropolitaines représentaient déjà 7,7 % des emplois de la C.A.N.. De 1999 à 2008 ils ont représenté 33 % de la croissance de l'emploi de la C.A.N.. Les 6 656 emplois des cadres des fonctions métropolitaines représentent 11,4 % de l'emploi total de la C.A.N. en 2008.

Figure 154 : Répartition de l'évolution des 8 474 emplois supplémentaires de la C.A.N. 1999-2008

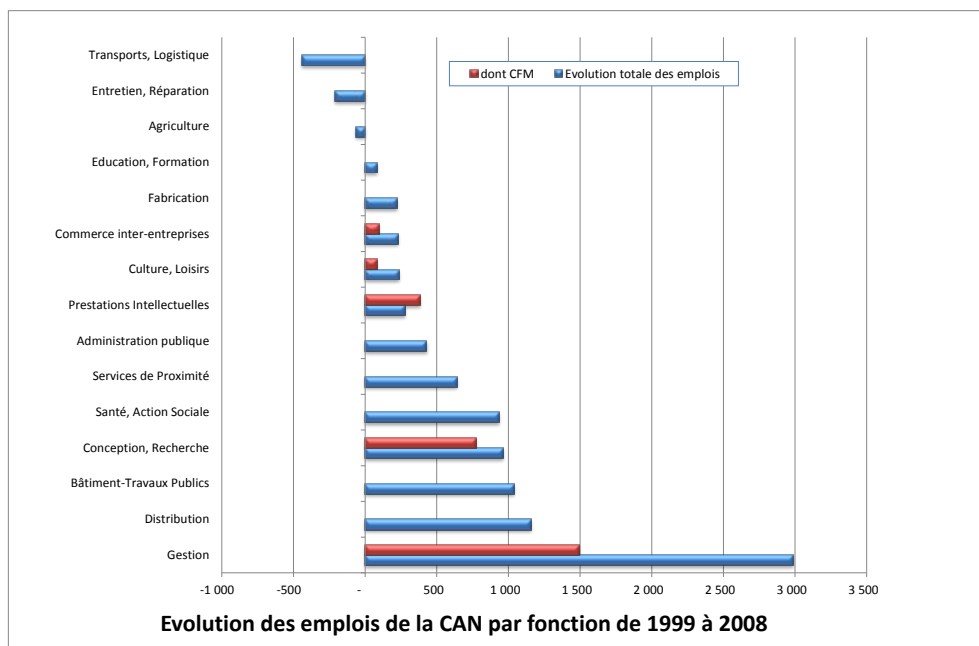


Source INSEE

La croissance de l'emploi est principalement le fait de cadres. Elle dépasse celle des professions intermédiaires composées notamment d'instituteurs, d'infirmiers, d'assistantes sociales, de techniciens, d'agents de maîtrise, des fonctionnaires ou des agents commerciaux comme celle des employés, ou des ouvriers.

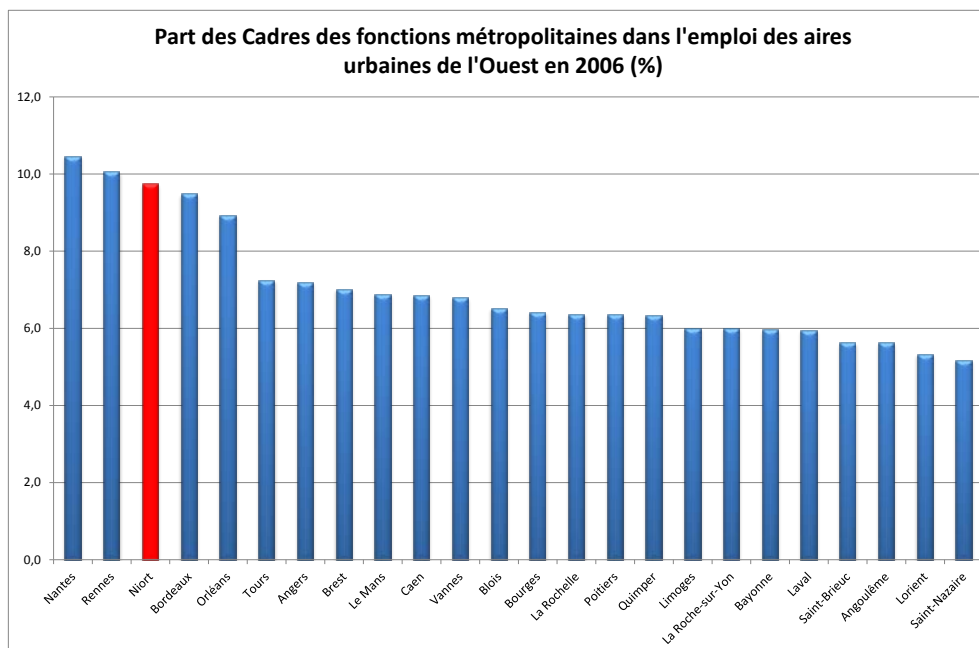
Le nombre de cadres a augmenté de plus de 60% entre 1999 et 2008.

Figure 155 : Evolution des emplois de la C.A.N. par fonction 1999-2008



Source Insee

Figure 156 : Part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi des aires urbaines de l'Ouest en 2006



Source Insee

L'évolution de l'emploi de la base économique, l'évolution des fonctions des emplois ont également modifié la composition sociologique de la population de la C.A.N.

Figure 157 : Evolution de la part des CFM (cadres des fonctions métropolitaines) dans l'emploi des aires urbaines de l'Ouest 1982-2006

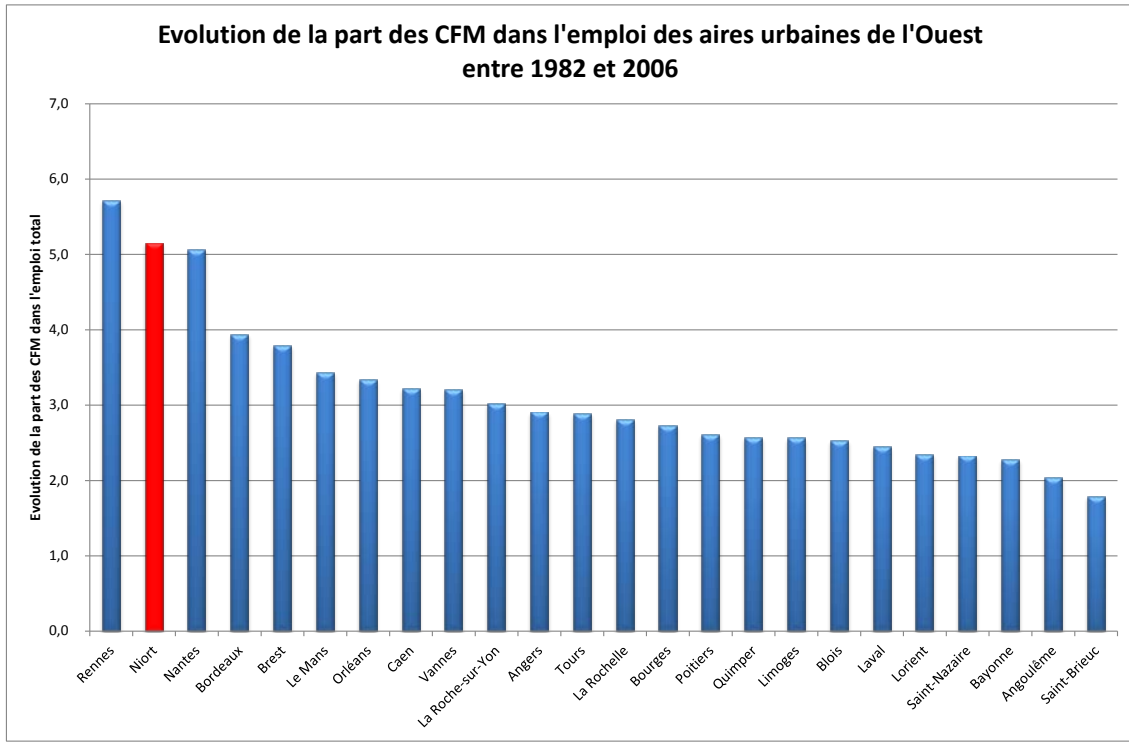
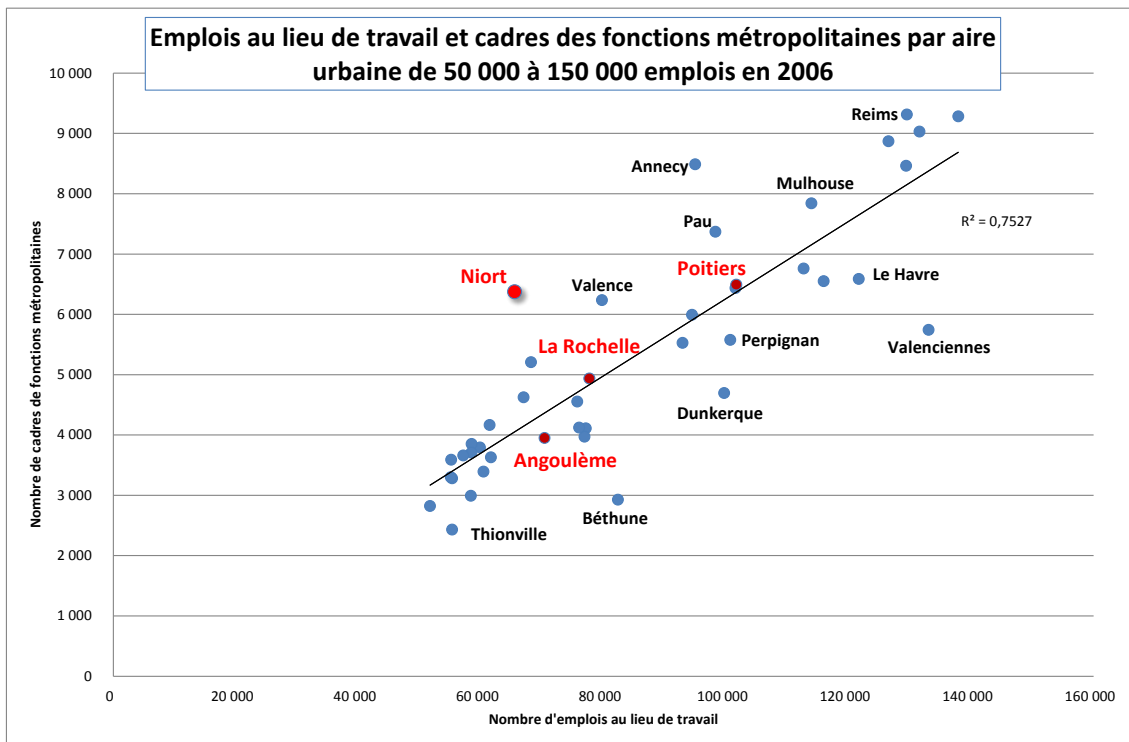
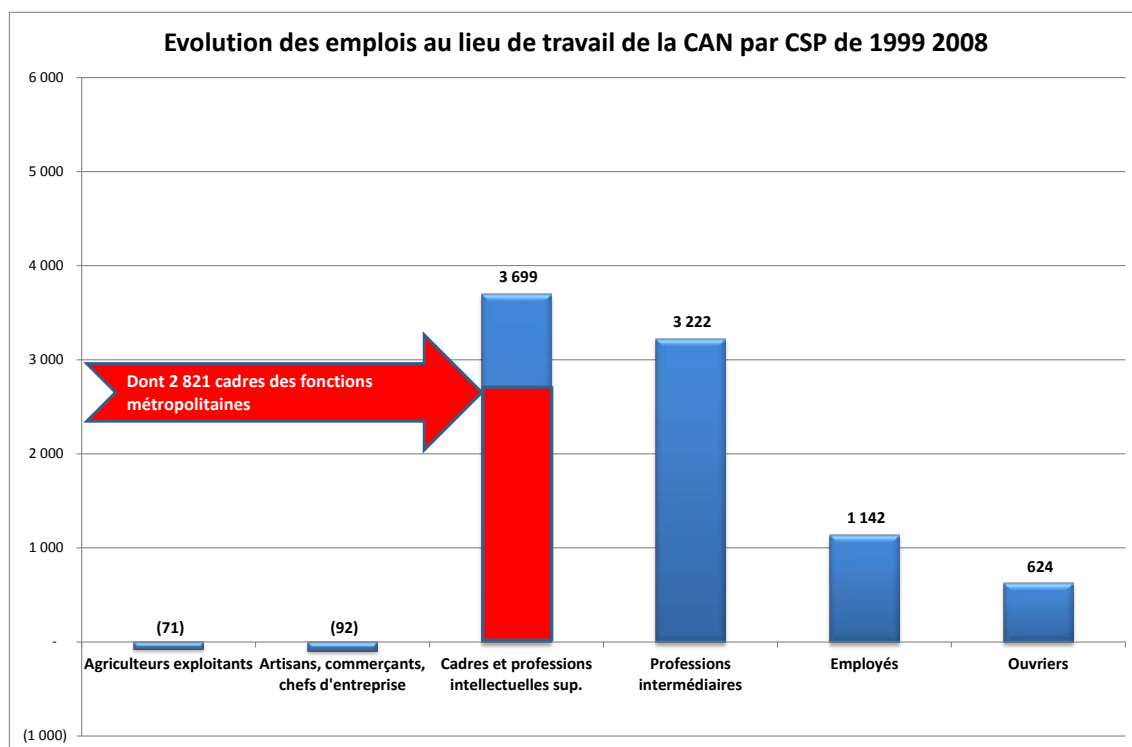


Figure 158 : Emplois au lieu de travail et cadres des fonctions métropolitaines par aires urbaines 2006 en France



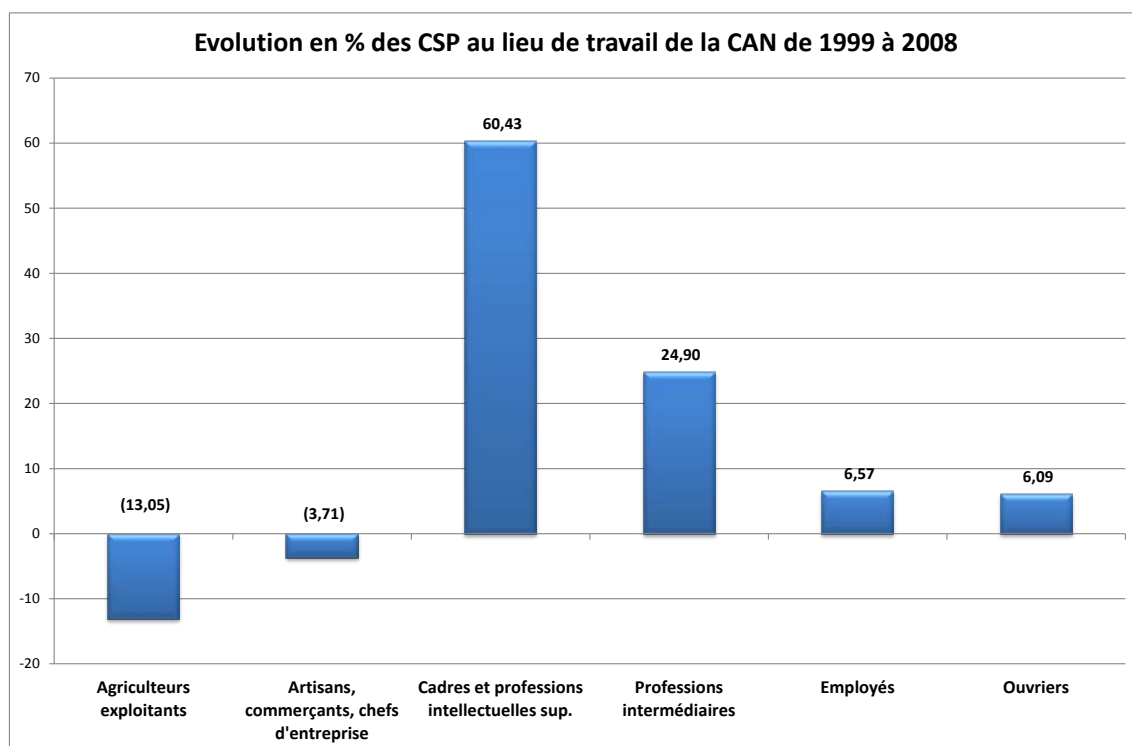
Niort se situe dans la même catégorie d'attractivité des cadres des fonctions métropolitaines qu'Annecy. Il y a là matière à améliorer l'image et la notoriété de l'agglomération.

Figure 159 : Evolution des emplois au lieu de travail de la C.A.N. par CSP 1999-2008



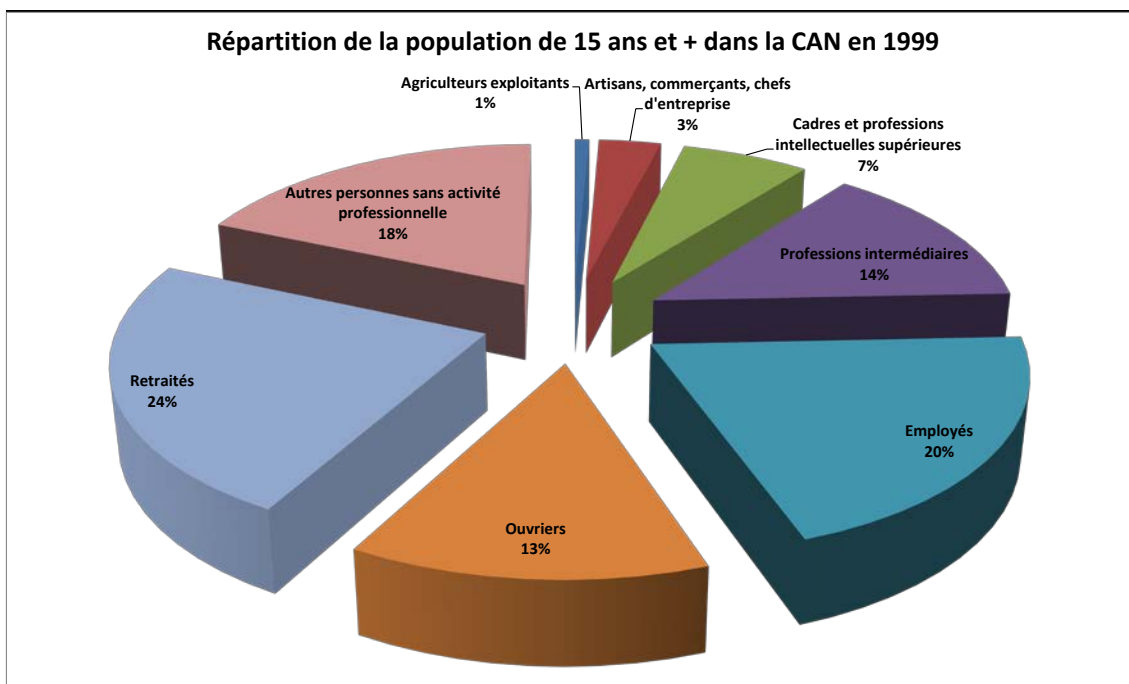
Source INSEE

Figure 160 : Evolution des CSP au lieu de travail de la C.A.N. par CSP 1999-2008



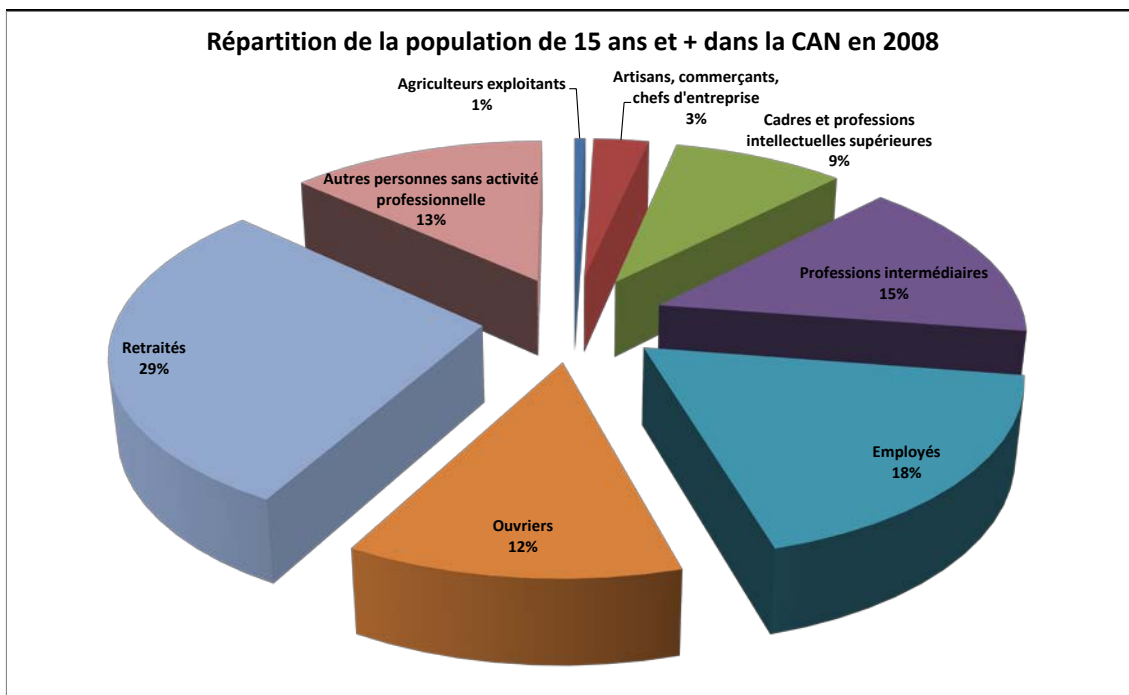
Source INSEE

Figure 161 : Répartition de la population de 15 ans et plus dans la C.A.N. en 1999



Source INSEE

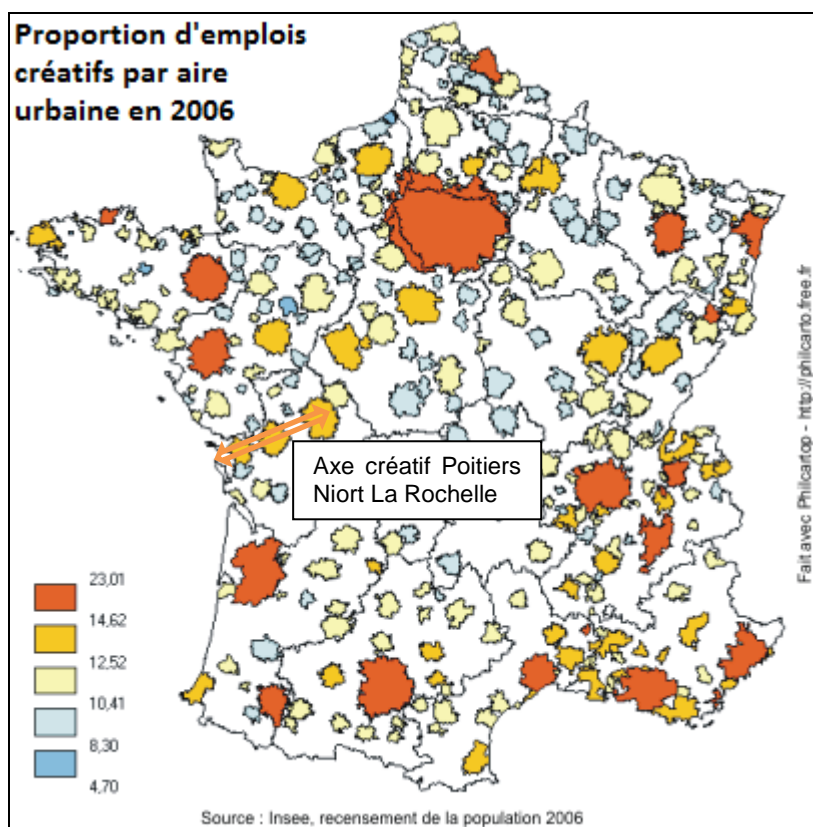
Figure 162 : Répartition de la population de 15 ans et plus dans la C.A.N. en 2008



Source INSEE

Cette évolution a également contribué à placer l'aire urbaine de Niort parmi les territoires les plus créatifs en France, constituant avec Poitiers et La Rochelle « l'axe » créatif picto charentais.

Figure 163 : Proportion d'emplois créatifs en 2006



8.1.3 Les besoins spécifiques aux différentes sphères d'activités

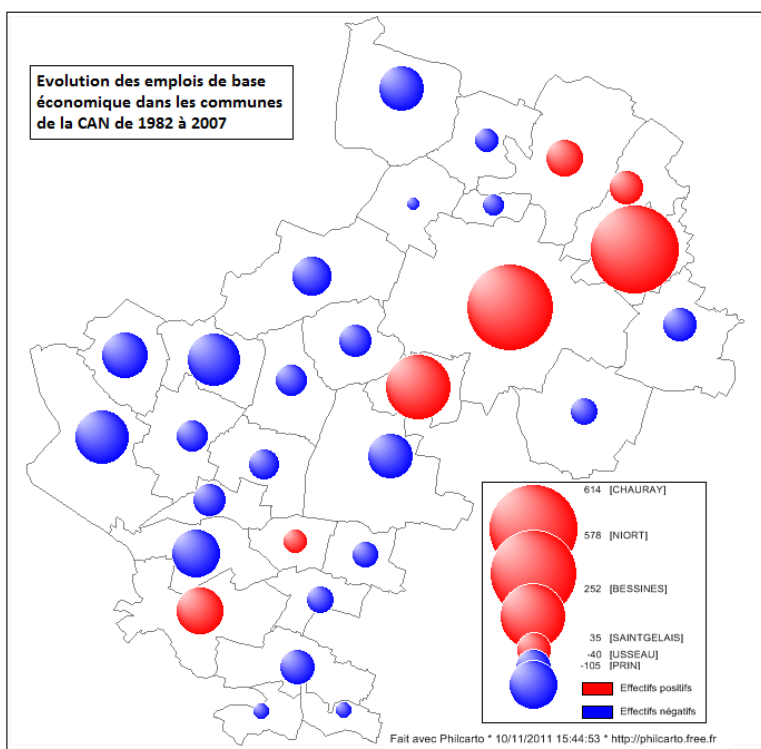
Les logiques d'aménagement de ces différents secteurs d'activité répondent à des critères très différents (localisation différente du foncier, accessibilité locale ou régionale et nationale, proximité avec l'habitat, etc.). Les besoins en services et en ressources humaines sont spécifiques à chacun des secteurs.

La matière grise et les réseaux numériques constituent les ressources stratégiques de la base économique niortaise.

A ce titre, la qualité des infrastructures numériques constitue un enjeu stratégique de développement au même titre que le logement, le cadre de vie et la qualité des déplacements.

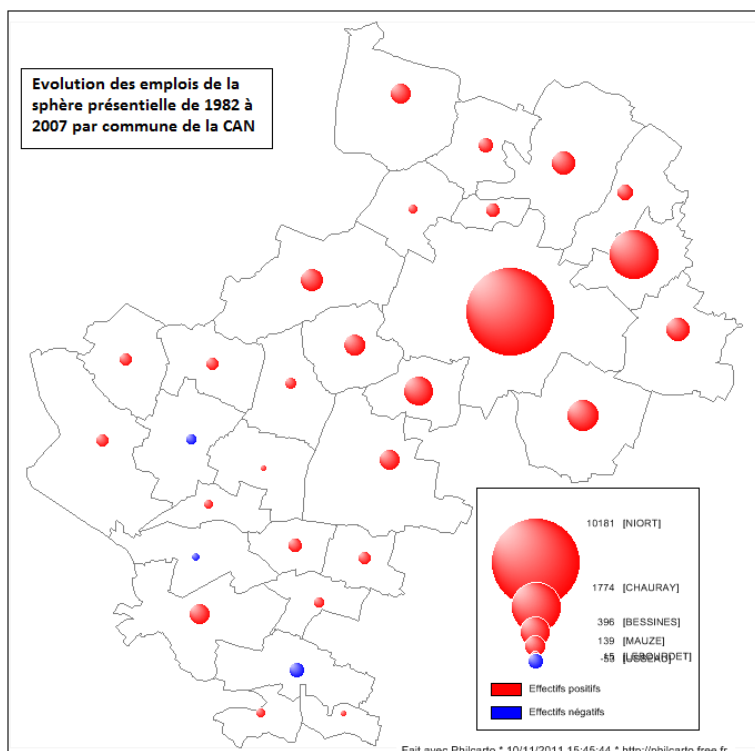
L'économie niortaise repose aussi sur le pilier des activités présentes qui sont largement diffusées sur l'ensemble du territoire. C'est notamment le cas des métiers de l'artisanat du bâtiment, du commerce, de l'automobile et des services à la personne. C'est la raison pour laquelle des ressources foncières doivent être mises à disposition de façon diffuse dans le territoire pour répondre à cette logique de proximité, et si possible dans le tissu urbain existant en exploitant friches et dents creuses.

Figure 164 : Evolution des emplois de base économique dans les communes de la C.A.N. 1982-2007



Source INSEE

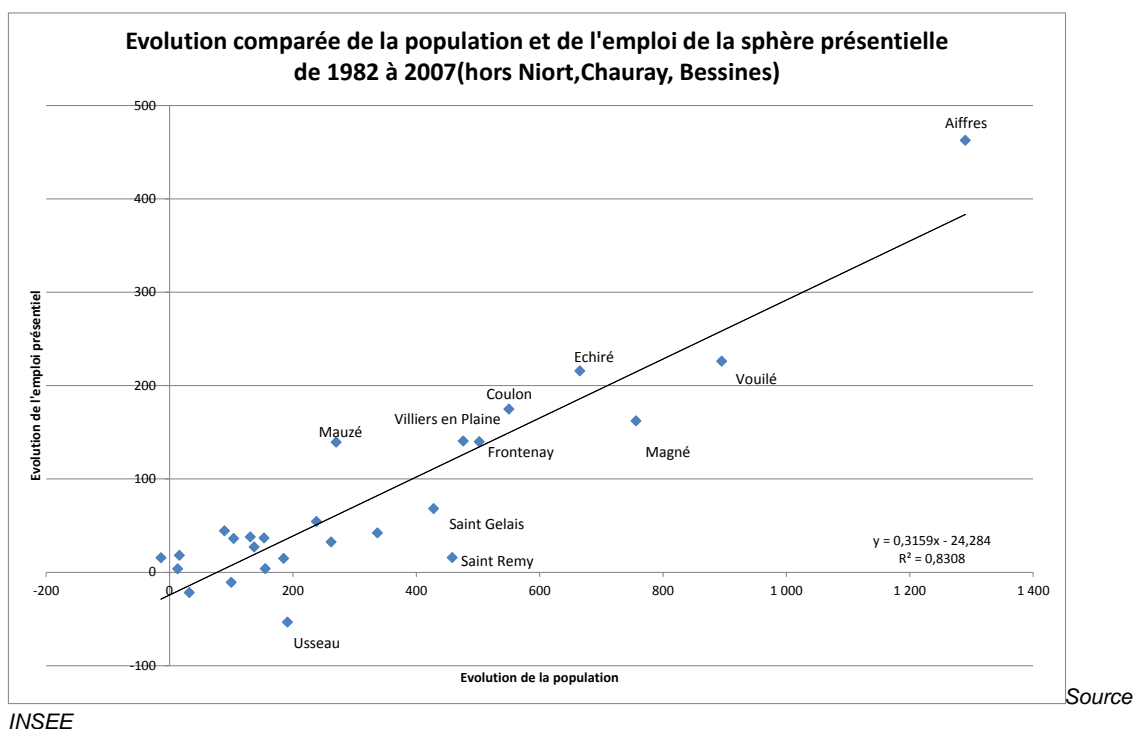
Figure 165 : Evolution des emplois de la sphère présenteielle dans les communes de la C.A.N. 1982-2007



Source INSEE

La sphère présenteielle nécessite de la proximité et des sites pour l'activité artisanale, en proportion avec le développement démographique des communes, en tenant compte des polarités dont on perçoit très bien l'influence dans le graphique ci-dessous.

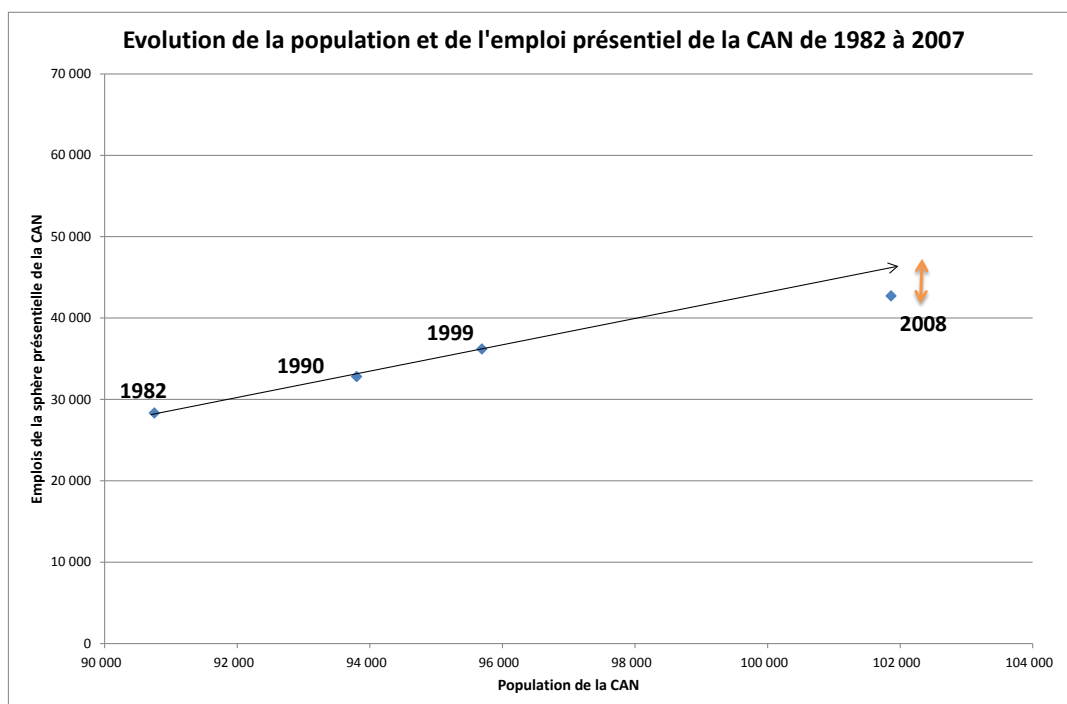
Figure 166 : Evolution comparée de la population et de l'emploi de la sphère présentielle 1982-2007



INSEE

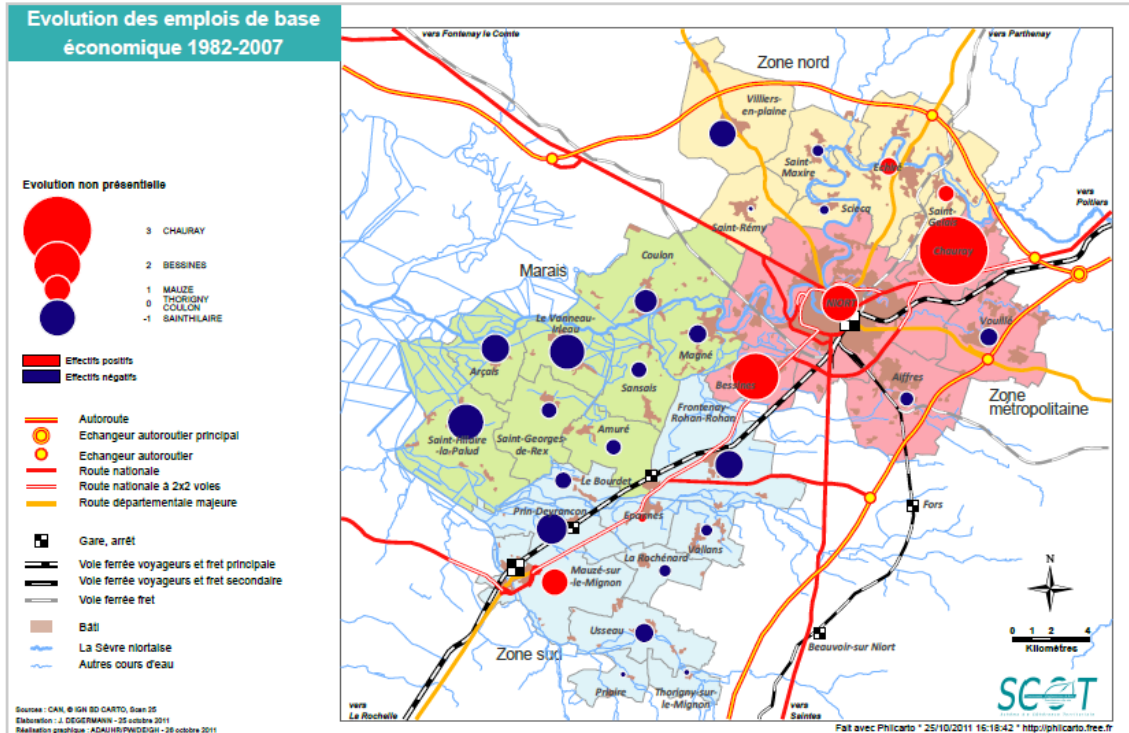
Un léger « rattrapage » des emplois présentiels est probable dans les années à venir, en lien avec le fort développement de la base économique de 1999 à 2008. En théorie, il manquait 3000 emplois présentiels dans la CAN en 2007. Un rattrapage au moins partiel de ces 3000 emplois est à prévoir, étalé dans le temps et l'espace. Et, si la base économique venait à être atteinte par la crise, il viendrait compenser tout ou partie des emplois éventuellement perdus.

Figure 167 : Evolution comparée de la population et de l'emploi de la sphère présentielle 1982-2007



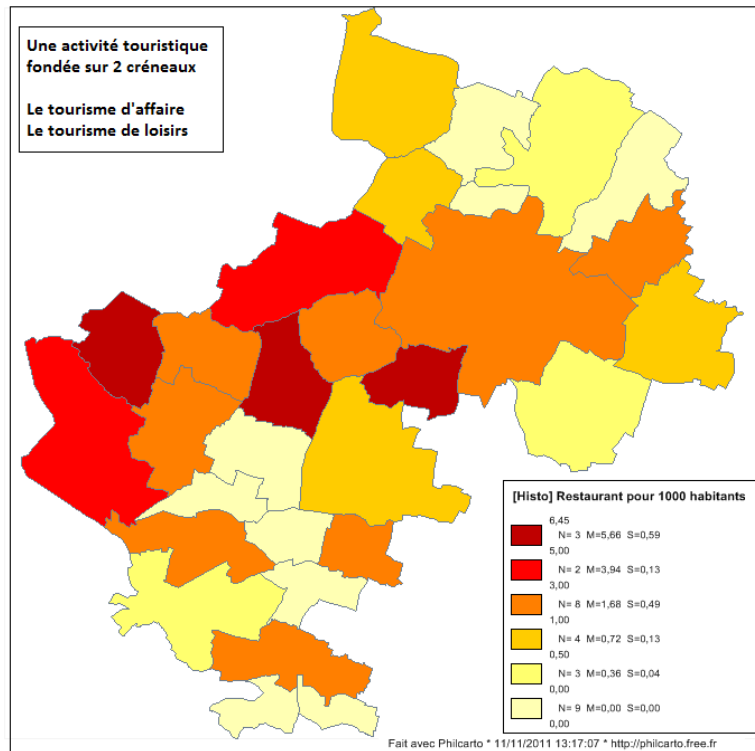
La base économique nécessite accessibilité et services.

Figure 168 : Evolution des emplois de base économique 1982-2007



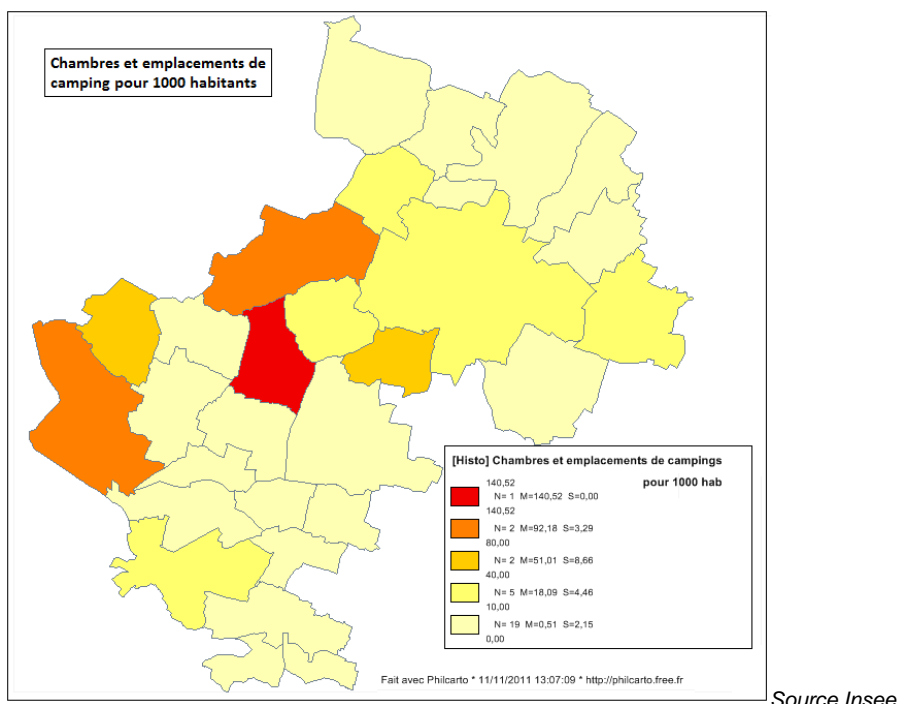
Le tourisme nécessite un cadre de vie, un patrimoine, une ambiance urbaine de qualité. Le Marais et la Sèvre offre par ailleurs des emplois spécifiques dans le domaine de la découverte d'un milieu très original qu'il convient de protéger également à ce titre purement économique.

Figure 169 : Une activité touristique basée sur deux créneaux



Source Insee

Figure 170 : Chambres et emplacements de camping pour 1000 habitants



8.2 Un positionnement et des infrastructures favorables au développement économique

Situé sur l'axe stratégique La Rochelle-Poitiers, et à mi-chemin entre ces deux agglomérations, le territoire de la C.A.N. bénéficie d'un positionnement favorable au développement économique, grâce à la proximité du nœud autoroutier A83-A10 (sur La Crèche). L'A83 tangente l'extrémité nord du territoire et offre un échangeur à Oulmes en Vendée (direction Niort Centre) et un autre à proximité d'Echiré. L'A10 borde la frontière est du territoire. Trois échangeurs permettent d'accéder à l'agglomération. Le premier est situé à La Crèche, à proximité de Vouillé, au croisement de l'A 83. Le second est à Vouillé, sur le site de l'espace régional aire du Poitou Charentes. Le troisième est à Granzay-Gript. Il dessert le sud de Niort (sortie 33).

Cette excellente desserte autoroutière offre à l'agglomération la possibilité de se situer sur l'axe stratégique de développement nord-sud (autoroute des Estuaires), et sur l'axe Bordeaux-Niort-Poitiers-Tours-Orléans-Paris.

Il n'existe en revanche aucun axe routier rapide vers l'est (la RCEA n'est pas encore opérationnelle entre Niort et La Souterraine dans la Creuse).

Niort possède une gare TGV offrant une desserte directe rapide sur Paris (2h20 aujourd'hui, moins de 2 heures après la mise en service de la LGV sud Europe atlantique) comme sur La Rochelle.⁶ La mise en service de la ligne doit accroître le trafic voyageurs dans une importante proportion et les disponibilités foncières autour de la gare peuvent permettre un développement d'activités tertiaires chiffré à plus de 1000 emplois.

⁶ Les travaux en cours entre Niort et La Rochelle vont permettre de faire gagner 7mn aux TGV sur ce parcours soit un gain de 25%. Il est probable que les trafics ferroviaires entre les 2 villes profitent de cette petite amélioration.

A une échelle plus locale, la RN 11 joue un rôle de « dorsale » interne pour le développement économique, avec 12 000 véhicules/jour qui transitent à Mauzé-sur-le-Mignon. Cet axe fort permet de relier deux ports proches : La Rochelle et Rochefort. Il joue avec la voie ferroviaire un rôle majeur dans l'attractivité de l'agglomération pour des activités de base économique. La proximité de La Rochelle, de Niort et du marais pour une accessibilité de bonne qualité et à un coût très concurrentiel doit permettre à Mauzé sur le Mignon de jouer une carte intéressante.

8.2.1 Des projets économiques importants aux portes de la C.A.N.

A l'est et à proximité immédiate du périmètre, l'espace ATLANSEVRE est en cours de constitution. Portée par le Pays du Haut-Val-de-Sèvres, cette zone d'activité est située sur le nœud autoroutier de la Crèche, et bénéficie ainsi d'une dynamique très forte liée à un excellent positionnement. Ce projet d'envergure, 450 ha dont 173 à développer, exerce déjà son influence sur le territoire de la C.A.N. : 62 sociétés sont implantées, 1200 emplois sont occupés, dont 700 dans la logistique (qui constitue le secteur d'activité essentiel de la zone). La métallurgie y constitue un secteur d'activité complémentaire. Ce projet est très ambitieux. Il combine la création d'un pôle hôtellerie, restauration et services, d'un parc d'activité, d'un centre international d'approche du risque, et d'une plate-forme de transport combiné fer-route).

D'autres projets, de moindre importance, sont portés à proximité de la C.A.N. : les Pierrailleuses au sud, à proximité immédiate du périmètre, et Champdennier au nord, dans une moindre mesure.

8.2.2 Conclusion : questionnement sur les enjeux

- Comment asseoir et développer des nouvelles activités liées à la gestion du risque, à la gestion des situations de crise, activités qui font une partie de l'identité de la C.A.N. ? Un essaimage sur la base des compétences très spécifiques d'une partie du personnel des mutuelles est en théorie envisageable à l'échelle mondiale.
- Quel rôle à venir pour l'activité industrielle, et singulièrement le tissu de PME-PMI industrielles ? Certaines sont très bien positionnées (aéronautique, agroalimentaire haut de gamme), on peut imaginer des essaimages pour viser la masse critique permettant d'accéder au niveau « cluster ».
- Comment assurer une certaine diversification de l'activité économique pour limiter les risques liés à une quasi mono-activité ? Cette diversification ne doit pas être masquée par la croissance de l'emploi résidentiel ou par les emplois de services directement liés à la base économique existante. La seule diversification utile sur le long terme est celle de la base économique.
- Comment assurer une maîtrise du foncier de l'agglomération pour permettre le développement des entreprises, et un meilleur fonctionnement urbain de l'agglomération (limitation des congestions, limitations des risques industriels à proximité des zones habitées, etc.) ?
- Quels équipements sont nécessaires pour poursuivre le développement économique sur les secteurs à pression (ex : Zone Mendès France) : transports en commun, transports doux, rationalisation du plan de circulation, embellissement, etc.
- Quelle articulation et complémentarité avec les zones d'activités périphériques de la C.A.N. ?
- Quel avenir pour le télétravail, en lien avec un secteur d'activité en situation de développer ce type d'organisation, et un réseau de fibre optique déjà dense ?

L'avenir du secteur banque assurance :

- Comment assurer le développement du cluster Banque Assurance, Risque ? Le développement de l'amont (formation, recherche), l'amélioration du système d'accompagnement de l'outil de développement et en créations d'entreprises de ce secteur, l'amélioration de la qualité des zones d'accueil de ce type d'entreprises, l'amélioration de la qualité urbaine pour attirer la ressource humaine, le développement des équipements « de séduction », culture, sports, accessibilité nationale et internationale font partie des stratégies qui permettraient de créer dans la CAN un « système territorial de conversion de connaissances, de compétences, de matières grises en développement économique et social » visible depuis le monde entier et donc attractif pour de nouvelles entreprises du secteur.
- Comment déployer le réseau numérique à très haut débit pour favoriser le télétravail, donc permettre aussi à des zones résidentielles d'avoir accès à ce réseau ?

La place des autres secteurs économiques :

- Le renforcement du tissu de PME-PMI industrielles et artisanales : activité résiduelle ou activité à dynamiser ? Support d'une économie locale alternative à l'économie tertiaire, offrant une large gamme d'emplois à la population ?
- Comment assurer une certaine diversification de l'activité économique pour limiter les risques liés à une quasi mono-activité ?

L'engorgement des espaces économiques, la faible disponibilité en surfaces :

- Vers quelle maîtrise du foncier de l'agglomération pour permettre le développement des entreprises, et un meilleur fonctionnement urbain de l'agglomération (limitation des congestions, limitations des risques industriels à proximité des zones habitées...) ?
- Quelle politique des zones d'activités ?
- Quelle politique pour l'accessibilité des espaces économiques ?
- Quelle politique de gestion des flux économiques et humains sur le territoire ?
- L'ingénierie du développement économique
- Quelle politique concertée et partenariale de développement économique ?

L'attractivité de l'agglomération :

- Quel accompagnement des politiques économiques pour assurer le maintien voire le développement d'une attractivité locale ?

8.3 Les emplois dans l'agriculture

8.3.1 L'agriculture de la CAN, un nombre d'emplois directs limité, mais un poids économique non négligeable sur les 3 zones non métropolitaines de la CAN et des effets induits relativement importants en amont et en aval de la filière agricole.

Au recensement INSEE de 2008 la CAN comptait 628 emplois dans l'agriculture soit 1,08% du total des emplois au lieu de travail de la Communauté d'Agglomération de Niort.

Tableau 6 : Les emplois agricoles par zone

	Emplois agricoles au recensement INSEE 2008	Nombre d'Unités de Travail Agricole (RGA 2010)	Nombre d'UTA par ha de SAU en 2010
Zone métropolitaine	277	141	61
Zone Nord	132	117	68
Marais	125	149	63
Zone Sud	148	182	62
Total CAN	682	589	63

Si le nombre d'emplois « réellement » agricoles (en termes d'UTA, Unité de Travail Agricole) est très proche d'une zone à l'autre de la CAN, le poids de l'agriculture dans l'économie de chacune des zones est très différent. Les emplois agricoles représentent entre 6% et 7,5% des emplois dans les 3 zones non métropolitaines de la CAN et 0,5 % de la zone métropolitaine⁷.

Cette contribution directe très modeste de l'agriculture à l'emploi de la CAN ne doit pas faire oublier qu'elle intègre, en amont et en aval, de nombreuses autres activités (engrais, phytosanitaires, machinisme agricole, emplois saisonniers, industrie agroalimentaire -676 emplois en 2008, et en particulier le beurre d'Echiré-, transports et services). Au titre de ses productions de qualité et notamment de celle du beurre d'Echiré, elle joue aussi un rôle dans l'image globale de la CAN, (qui pourrait être accentué) comme dans la composition générale et la variété de ses paysages.

En termes de filières, il faut noter que la production de céréales, de lait et toute la production caprine de la CAN sont bien structurées. Par ailleurs, en termes d'emplois, l'agriculture de la CAN représente la 3^{ème} activité productive de la CAN après la fabrication d'équipements électriques et le secteur du bois, du papier et de l'imprimerie.

Elle constitue donc une part significative de la base économique du territoire, de son image, ou encore de vecteur potentiel de notoriété.

L'agriculture de la CAN présente deux visages, deux paysages très différents, dont l'orientation générale mixte « grandes cultures et élevage », est plutôt orientée « élevage » dans le marais et « grande culture » dans les 3 autres zones.

⁷ Le recensement de l'INSEE qui comptabilise également des emplois hors exploitation agricole gonfle le nombre d'emplois de la zone métropolitaine (chambre d'agriculture, MSA par exemple) et explique la différence entre les chiffres de l'INSEE 2008 et ceux du recensement agricole de 2010.

L'agriculture de la CAN est divisée en deux grands ensembles, très différents dans le paysage :

- **Une agriculture centrée sur les grandes cultures industrielles**, « européenne » à base de céréales et d'oléo protéagineux. Elle couvre le sud du département des Deux Sèvres et le Nord Est de la Charente maritime. Dans le périmètre de la CAN, elle s'étend au Nord et au sud-est sur la petite région agricole de la « Plaine de Niort Brioux ».



Photo J.Degermann

- **Une agriculture mixte alliant élevage et productions de « terroir »** dans la petite région agricole du « Marais mouillé » au sud et à l'Ouest de la CAN sur la grande majorité des communes de l'axe Est Ouest allant de Saint Hilaire la Palud à Niort.

Cette agriculture de « terroir » centrée sur l'élevage est principalement localisée dans le Marais dont on doit remarquer qu'elle constitue une forme d'agroforesterie. La productivité globale et la capacité de résistance aux changements climatiques de ce type d'agriculture sont très fortes. Au titre de sa contribution à la productivité globale et à l'efficacité du territoire, on peut noter qu'une partie de la production sylvicole de cette agriculture est utilisée pour le chauffage de la nouvelle piscine de Mauzé. Par ailleurs les besoins en intrants (engrais, phytosanitaires) sont en général inférieurs à ceux de la grande culture, et c'est un très bon moyen de séquestration du carbone. Le carbone séquestré par le système agroforestier du marais pourrait être acheté et échangé sur le marché européen du carbone. On estime à 0,1 tonne de carbone par ha par an la capacité de stockage de 100 mètres linéaires de haies par ha.



Photo J.Degermann

C'est aussi dans le Marais que l'on note un mouvement croissant d'exploitations engagées dans des démarches environnementales, en particulier dans sa partie nord-ouest constitué par les communes de Coulon, Magné, Sansais, et Le Vanneau.

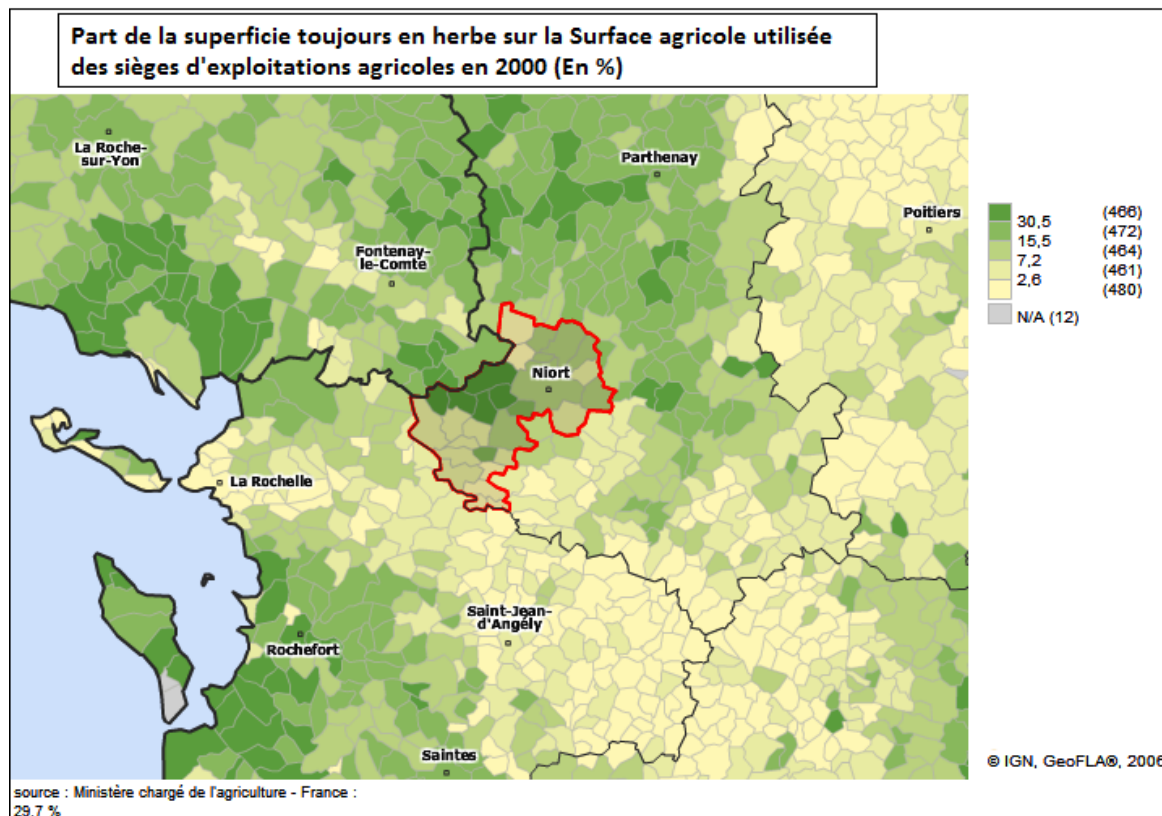


Photo J.Degermann

Les haies en représentent un des exemples. La CAN compte environ 2 500 km de haies (66 m par ha) dont plus de 1 100 km dans le marais (45% du linéaire total sur 28% de la surface totale de la CAN). L'extension de ce « modèle » contribuerait à l'atteinte des objectifs de réduction de GES.

Cependant, à l'échelle de la CAN, la tendance à la baisse de l'élevage est sensible, même si 70 % des exploitations de la CAN comptent encore un élevage. A l'inverse, un effort a été engagé en dehors du Marais pour replanter des haies ce qui contribue à diversifier les micros paysages locaux des 3 autres zones.

Figure 171 : Part de la superficie toujours en herbe de la SAU



Ajouté à la qualité de la localisation, proche de la mer, à la qualité du patrimoine bâti de Niort et de certaines communes, le patrimoine naturel et agricole d'une partie de la CAN constitue une base pour le développement de l'agro tourisme dans la CAN en complément du tourisme littoral picto charentais.

8.3.2 Une agriculture en évolution

Un nombre d'emplois et d'exploitation en forte baisse depuis 1988, une surface agricole utilisée en légère diminution, une évolution notable des orientations technico économiques vers les grandes cultures.

De 1988 à 2010 la CAN a perdu 653 exploitations sur les 1 080 qu'elle comptait en 1988 et 817 « unités de travail agricole » sur les 1 406 de 1988.

En 2010, la Surface Agricole Utilisée (SAU) couvrait environ 37 500 ha soit près de 70 % du territoire.

Tableau 7 : Les surfaces urbanisées, agricoles et autres par zone

	Surface totale de la zone en km ²	Surfaces urbanisées estimées 2010 en km ²	SAU 2010 en km ² (provisoire)	Autres surfaces (forêts, eau) en km ²	Part des surfaces urbanisées en %	Part de la SAU en %
Zone métropolitaine	142,13	37,04	85,74	19,35	26,06	60,32
Zone Nord	107,63	5,91	80,13	21,59	5,49	74,45
Marais	155,43	7,03	94,38	54,02	4,52	60,72
Zone Sud	135,76	6,90	113,58	15,28	5,08	83,66
Total CAN	540,95	56,87	373,83	110,25	10,51	69,11

Source INSEE RGA

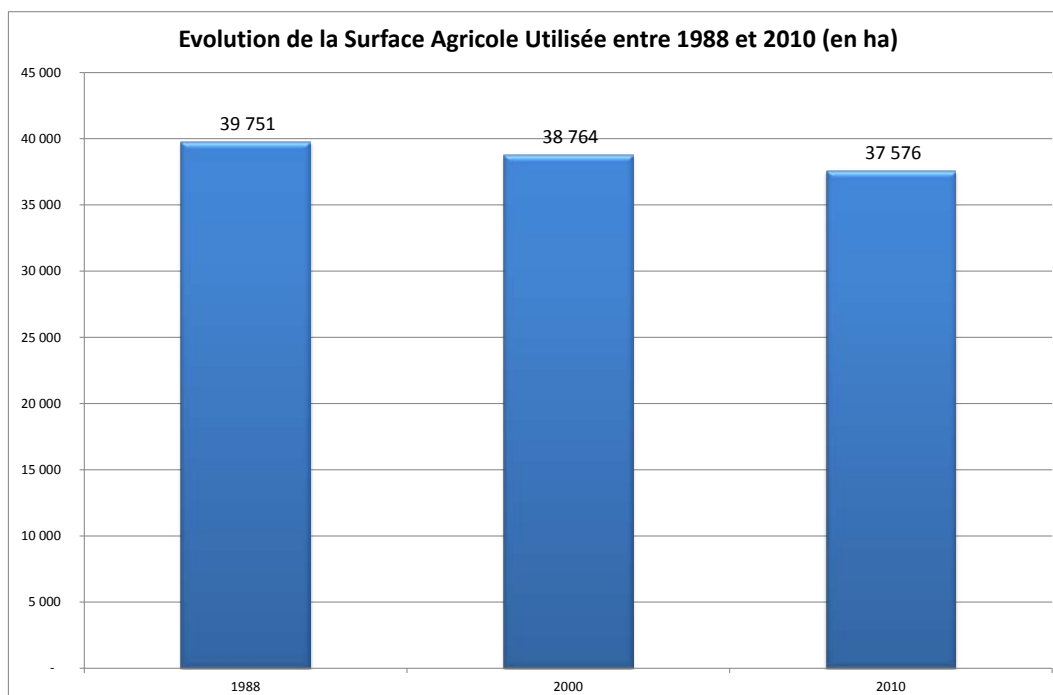
De 1988 à 2010 près de 2 550 ha ont été soustrait à l'activité agricole soit 6,4% de la SAU de 1988.

Tableau 8 : Evolution de la SAU par zone

Evolution de la Surface Agricole Utilisée par zone de la CAN	SAU 1988	SAU 2000	SAU 2010	Différence 1988 2010	Différence 1988 2010 en %	Part de chaque zone dans l'évolution de la CAN
Zone métropolitaine	9 742	9 650	8 574	- 1 168	- 11,99	45,64
Zone Nord	8 651	8 242	8 013	- 638	- 7,38	24,94
Marais	10 225	9 179	9 438	- 787	- 7,70	30,75
Zone Sud	11 324	11 593	11 358	34	0,30	1,33
Total CAN	39 942	38 664	37 383	- 2 559	- 6,41	100,00

Source RGA

Figure 172 : Evolution de la SAU de 1988 à 2010



Source RGA

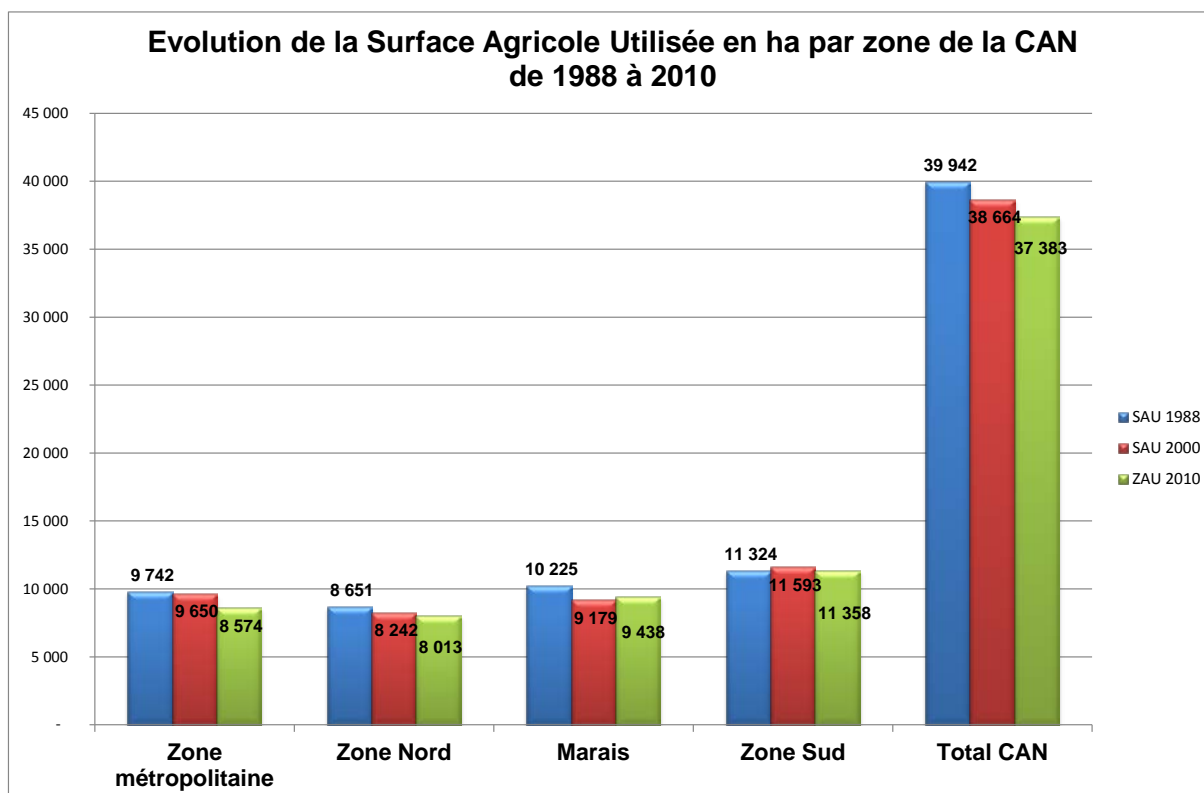
En regard de la disparition de 6,4 % de la SAU de la CAN de 1988 à 2010, le nombre d'exploitations a diminué de 60%.

Tableau 9 : Evolution du nombre d'exploitations agricoles par zone

Evolution du nombre d'exploitations agricoles par zone de la CAN	1988	2000	2010	Evolution 1988 2010 en %
Zone métropolitaine	304	166	116	- 61,84
Zone Nord	195	107	79	- 59,49
Marais	301	160	111	- 63,12
Zone Sud	280	169	121	- 56,79
Total CAN	1080	602	427	- 60,46

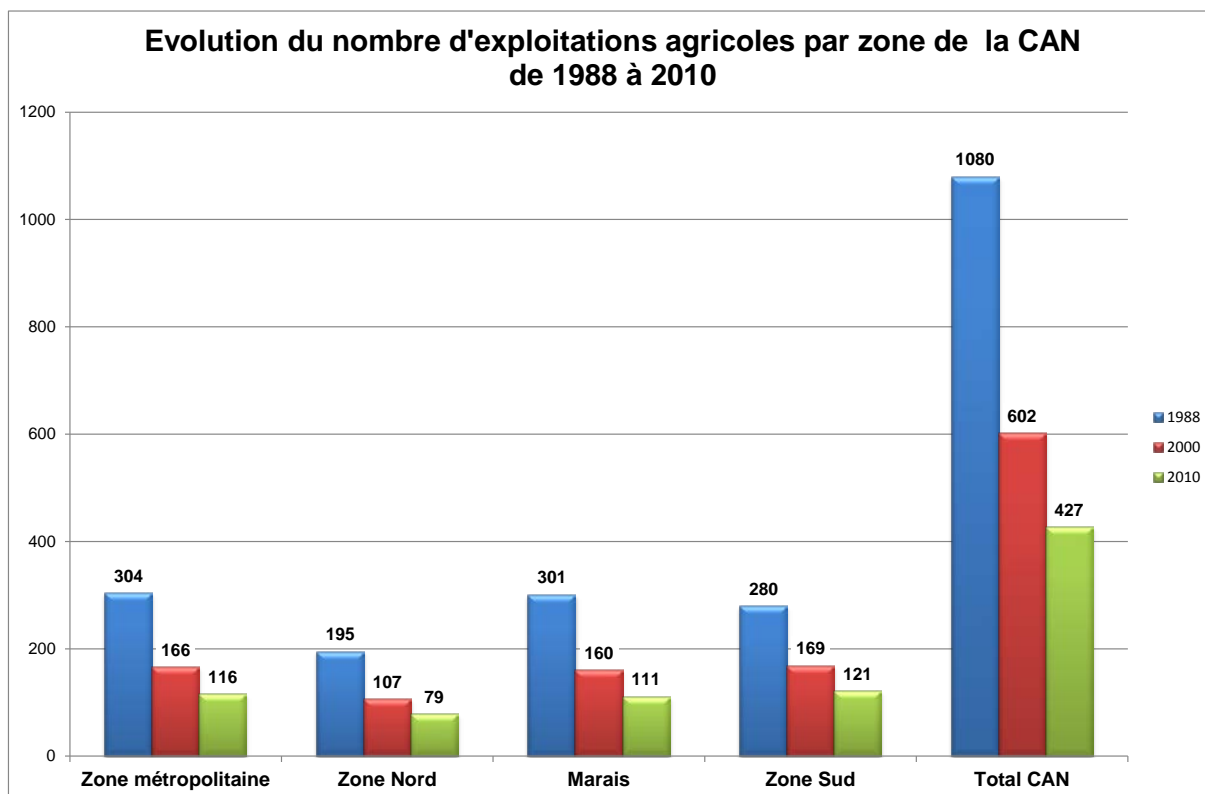
Source RGA

Figure 173 : Evolution de la SAU par zone de 1988 à 2010



Source RGA

Figure 174 : Evolution du nombre d'exploitations agricoles par zone de 1988 à 2010



Source RGA

Les emplois strictement agricoles accusent une diminution de près de 60% entre 1988 et 2010, pratiquement équivalente à la diminution du nombre d'exploitations. Les ¾ de cette baisse ont eu lieu entre 1988 et 2000. Le ralentissement de la baisse du nombre d'emplois et d'exploitation est sensible depuis 2000.

Tableau 10 : Evolution du nombre d'UTA et d'emplois agricoles au lieu de travail par zone

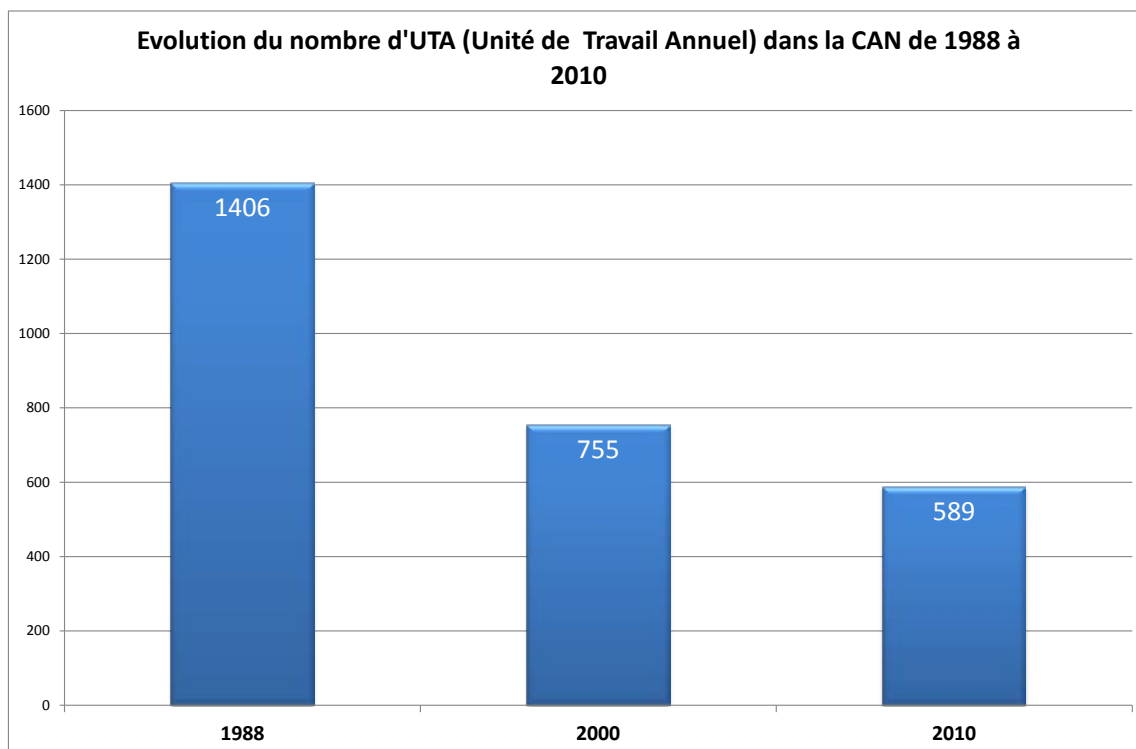
	1988	2000	2010
Evolution du nombre d'UTA dans la CAN de 1988 à 2010	1 406	755	589

Source : RGA

Nombre d'emplois agricoles	1999	2008	Evolution en %
Zone métropolitaine	269	277	3,11
Zone nord	128	132	3,36
Marais	164	125	- 23,90
Zone Sud	188	148	- 21,50
Total	749	682	- 8,94

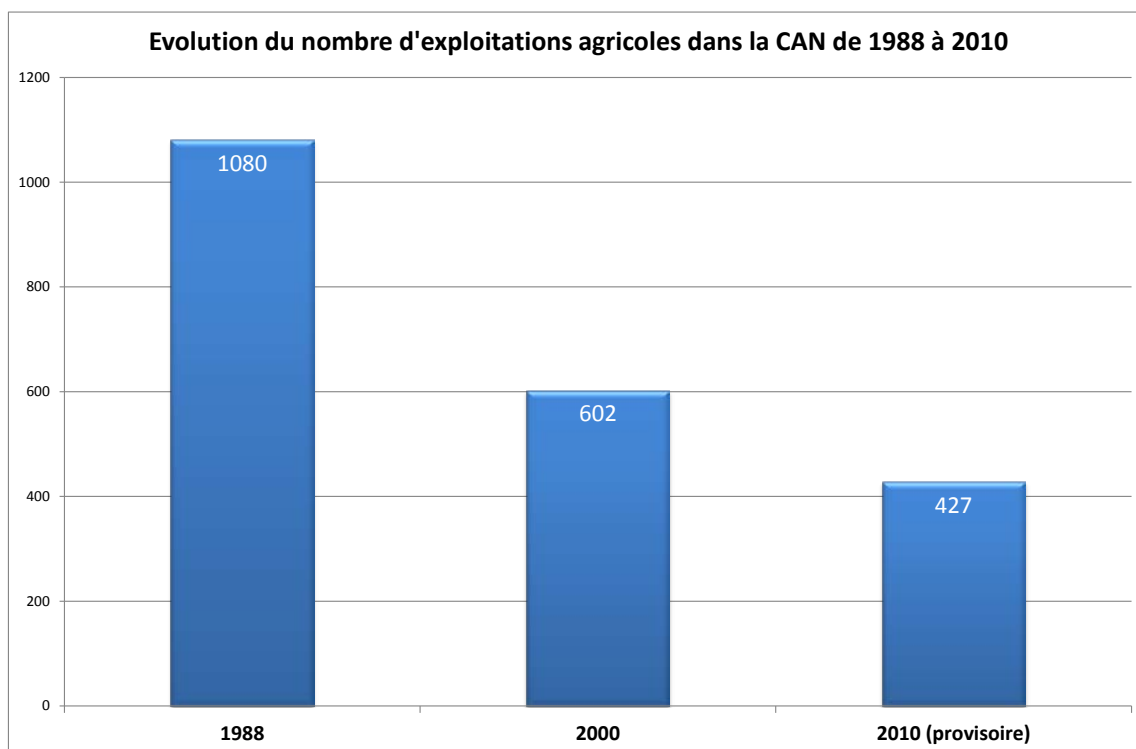
Source : INSEE

Figure 175 : Evolution du nombre d'UTA de 1988 à 2010



Source RGA

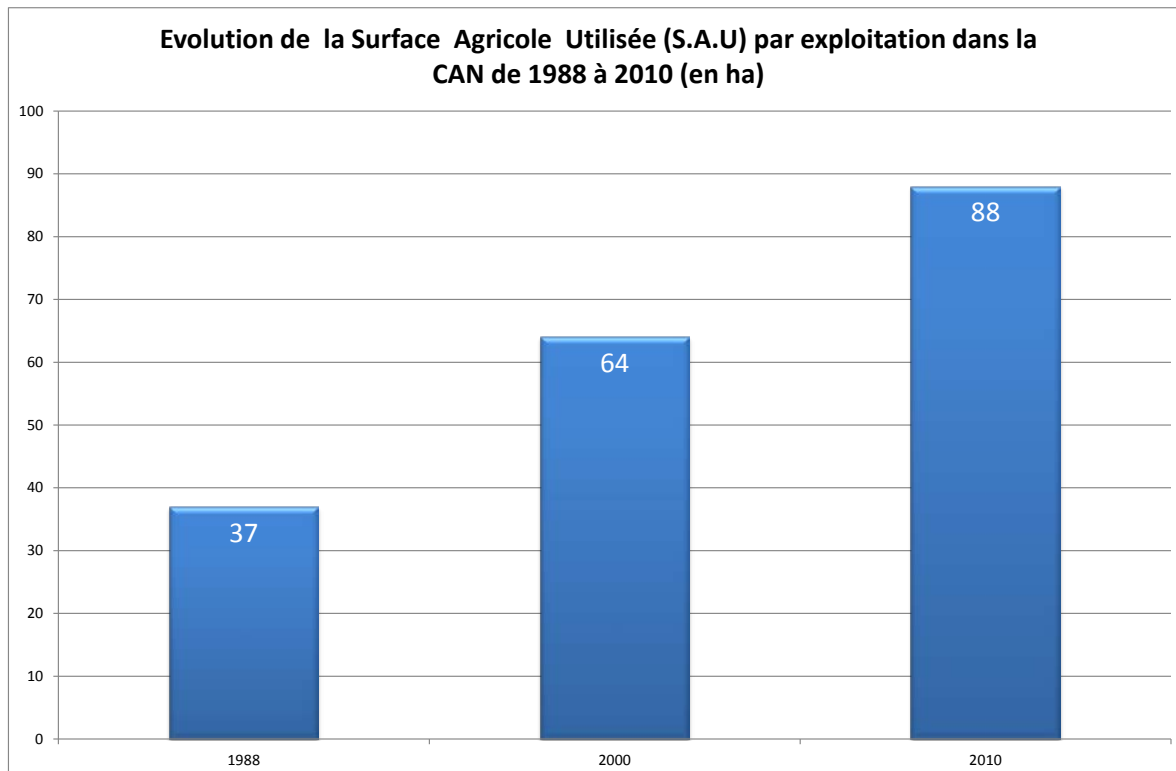
Figure 176 : Evolution du nombre d'exploitations agricoles de 1988 à 2010



Source RGA

La faible diminution de la SAU accompagnée d'une très forte diminution du nombre d'exploitations et d'emplois agricoles s'est traduite par une forte augmentation de la SAU par exploitation et par emploi, évolution voisine et légèrement supérieure à celle rencontrée à l'échelle nationale. Cette évolution assure une bonne viabilité économique des exploitations.

Figure 177 : Evolution de la SAU par exploitation de 1988 à 2010



Source RGA

Tableau 11 : Evolution de la SAU par zone

Evolution de la SAU (en ha) par exploitation dans la CAN	1988	2000	2010	Evolution 1988 2010 en %
Zone métropolitaine	32,05	58,13	73,91	130,65
Zone Nord	44,36	77,03	101,43	128,63
Marais	33,97	57,37	85,03	150,30
Zone Sud	40,44	68,60	93,87	132,10
Total CAN	36,98	64,23	87,55	136,72

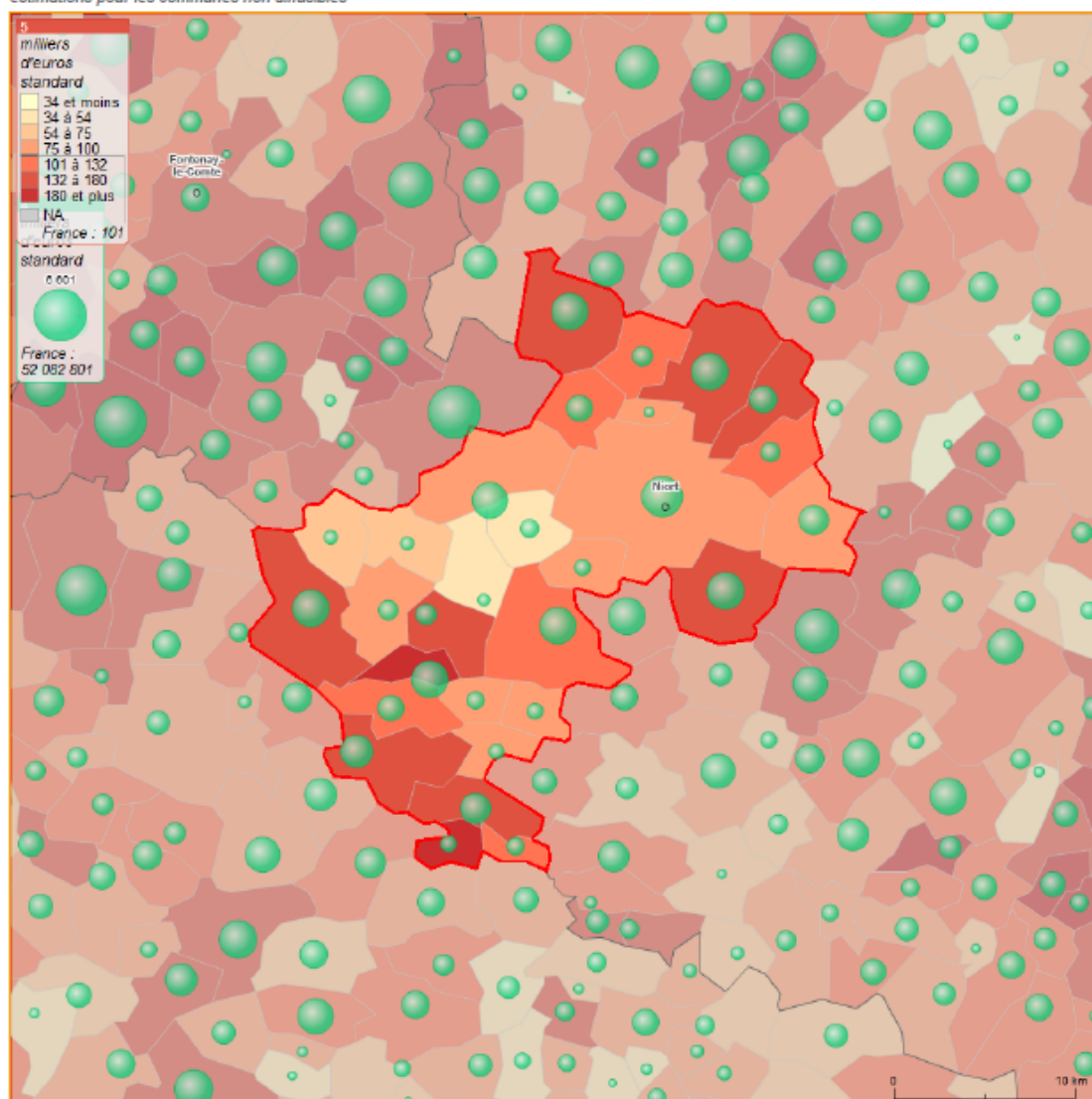
Source RGA

Cette viabilité s'exprime notamment à travers la PBS (production brute standard). Une moitié environ des communes de la CAN présente des PBS supérieures à la moyenne nationale. C'est en particulier le cas de Prin Deyrançon dont les exploitations présentent le PBS moyen le plus élevé de la CAN.

Figure 178 : Production Brute Standard moyenne par exploitation et totale par commune en 2010

1 - production brute standard (PBS) en 2010 - source : Agreste - Recensements agricoles (2010 provisoire) et estimations pour les communes non diffusibles

2 - production brute standard (PBS) moyenne par exploitation en 2010 - source : Agreste - Recensements agricoles (2010 provisoire) et estimations pour les communes non diffusibles



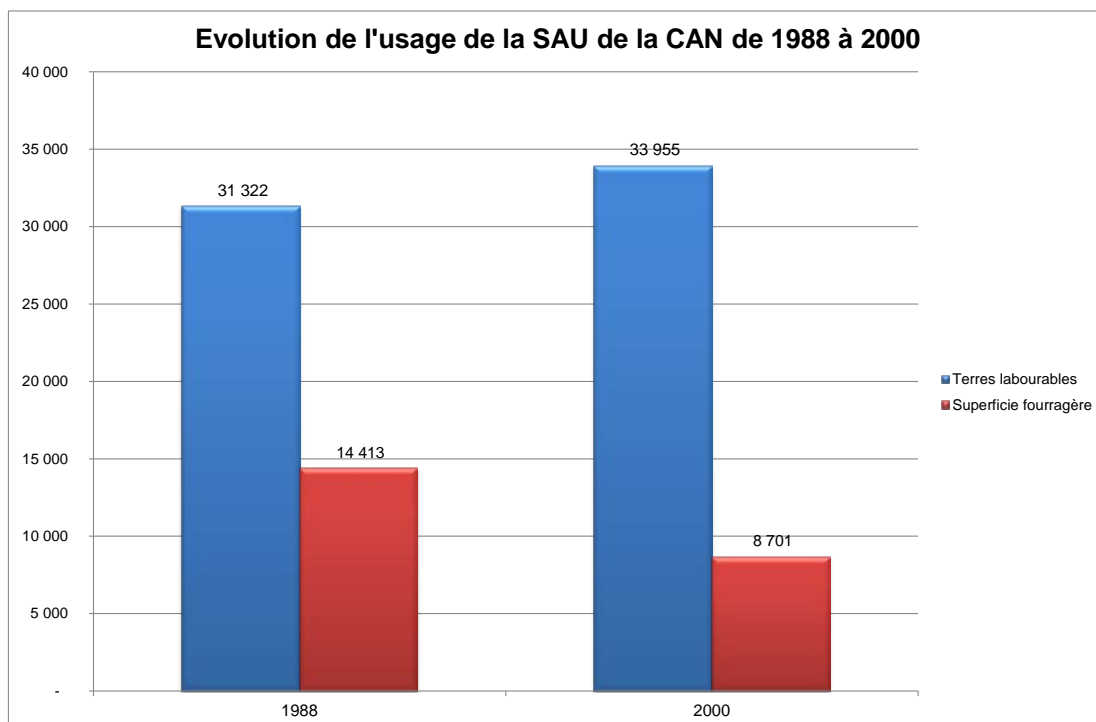
© Maap 2011 - IGN GeoFile 2010

1 - Les surfaces agricoles et les cheptels sont valorisés selon des coefficients permettant le calcul de la production brute standard (PBS). Ces coefficients résultent des valeurs moyennes calculées sur la période 2005 à 2009. La PBS décrit un potentiel de production des exploitations et permet de les classer en "moyennes et grandes exploitations" quand elle est supérieure ou égale à 25 000 euros, en "grandes exploitations" quand elle est supérieure ou égale à 100 000 euros.

2 - Les surfaces agricoles et les cheptels sont valorisés selon des coefficients permettant le calcul de la production brute standard (PBS). Ces coefficients résultent des valeurs moyennes calculées sur la période 2005 à 2009. La PBS décrit un potentiel de production des exploitations et permet de les classer en « moyennes et grandes exploitations », quand elle est supérieure ou égale à 25 000 euros, en « grandes exploitations » quand elle est supérieure ou égale à 100 000 euros.

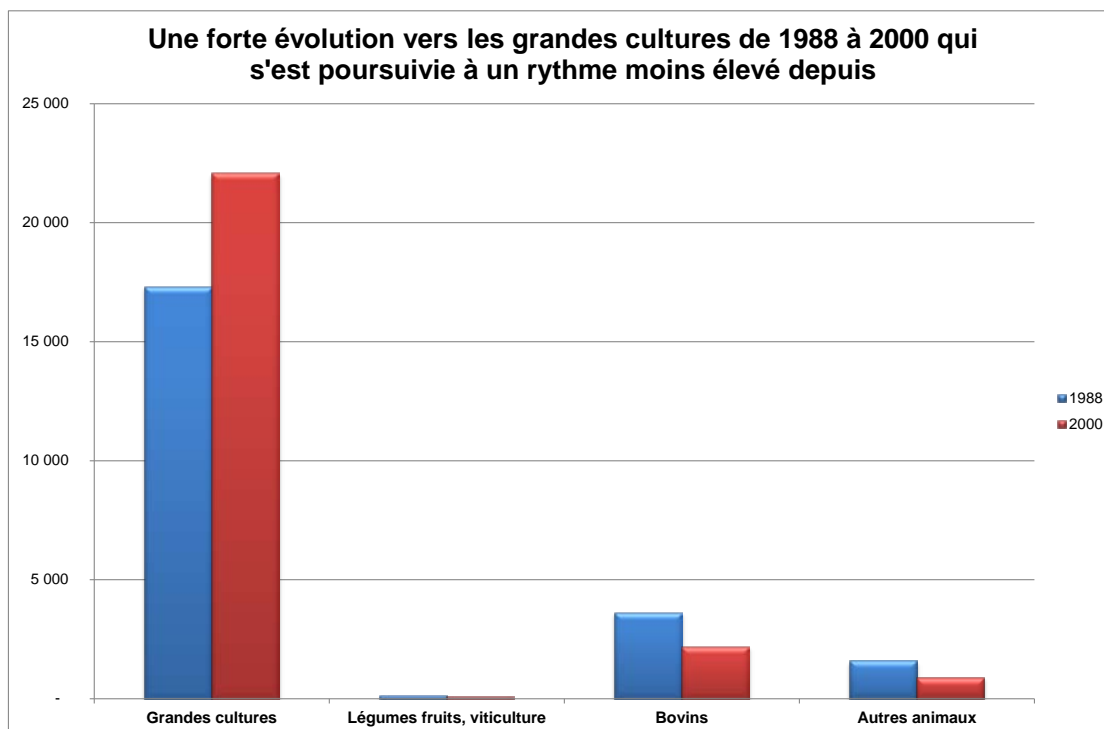
Ces évolutions se sont accompagnées par celles des orientations technico économique des exploitations

Figure 179 : Evolution de l'usage de la SAU de 1988 à 2000



Source RGA

Figure 180 : Evolution des orientations technico économique de 1988 à 2000



Source RGA

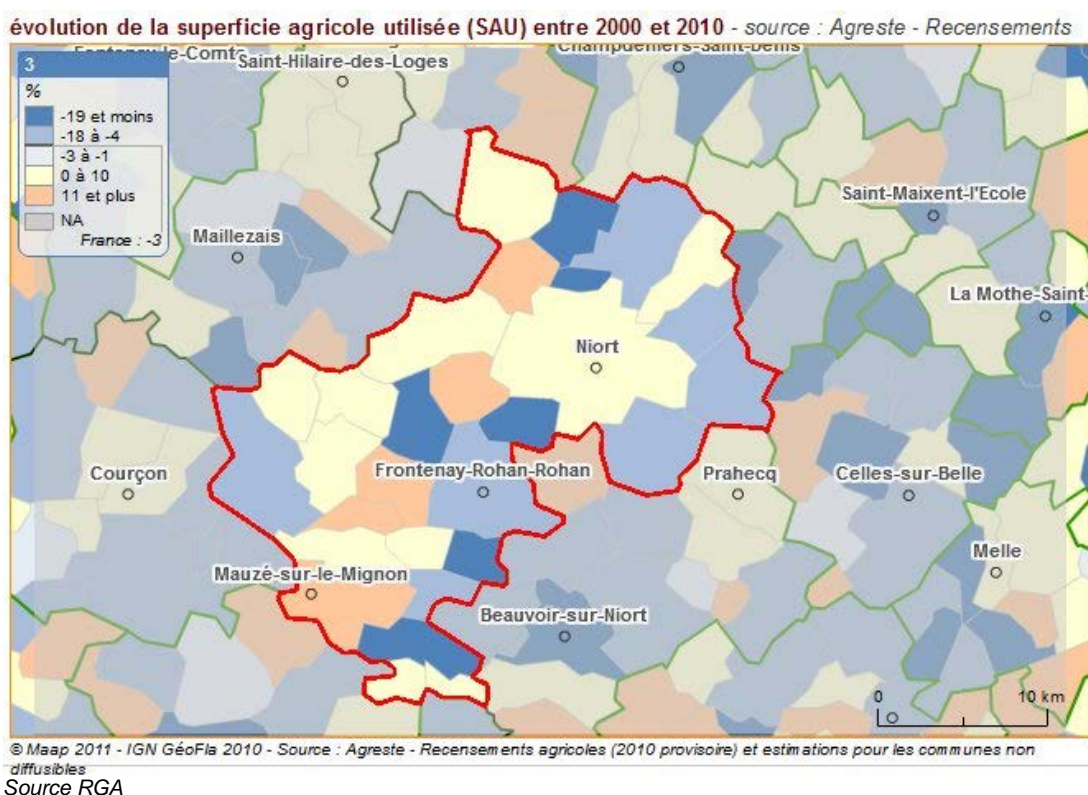
L'évolution des structures de production agricoles est sensible. Et si la disparition de l'agriculture est très improbable, l'évolution des paysages en lien avec celle des orientations technico économiques des exploitations de la CAN pourrait si elle perdurait modifier considérablement une partie du paysage de l'agglomération.

8.3.3 Un espace agricole consommé

L'empreinte urbaine totale de la CAN a doublé pendant les 40 dernières années, en gros de 1968 à 2008. Ce qui signifie qu'en 40 ans la consommation d'espace de la CAN a été équivalente à celle que ses communes ont « connue » depuis leur origine. Sans en être exclusivement la cible, l'espace agricole a été le plus concerné par cette consommation⁸. Et c'est dans la zone où la pression urbaine est la plus forte que la consommation a été la plus importante.

Dans le département des Deux Sèvres, 76% de l'espace est utilisé par l'agriculture. Dans la CAN, la part de l'agriculture représente 69,1%, ce qui dépasse la moyenne de la région Poitou Charentes (68%) tout comme la moyenne nationale (54%). Mais la part des surfaces artificialisées de la CAN (10,5%) dépasse la moyenne régionale (10%) et la moyenne française (9%). Sur les 20 dernières années, la zone métropolitaine est à l'origine de 45% de la diminution de la SAU totale de la CAN ce qui s'explique par les extensions urbaines accompagnées des réseaux routiers nécessaires à leur desserte spécifiques à la zone centrale de la CAN. Si l'essentiel de la diminution de la période 1988 - 2010 provient de la période 2000 à 2010 pour la zone métropolitaine, il faut noter au contraire une inversion de tendance et l'augmentation de la SAU pour le secteur du marais. D'autres facteurs complémentaires ont donc joué, en partie déterminée par la démographie des agriculteurs, l'évolution de la PAC (arrêt d'exploitation, extension de la surface des forêts, ou au contraire reprise d'exploitation, défrichement, selon les périodes et les zones, etc). Un autre facteur intervient également, spécifiquement en rapport avec les questions d'aménagement. Le territoire souffre d'un éloignement relatif des sièges d'exploitations par rapport aux terres exploitées, ce qui se traduit par des abandons réguliers d'activité face à la difficulté qu'il y a à délocaliser le siège d'exploitation.

Figure 181 : Evolution de la SAU par commune de 2000 à 2010

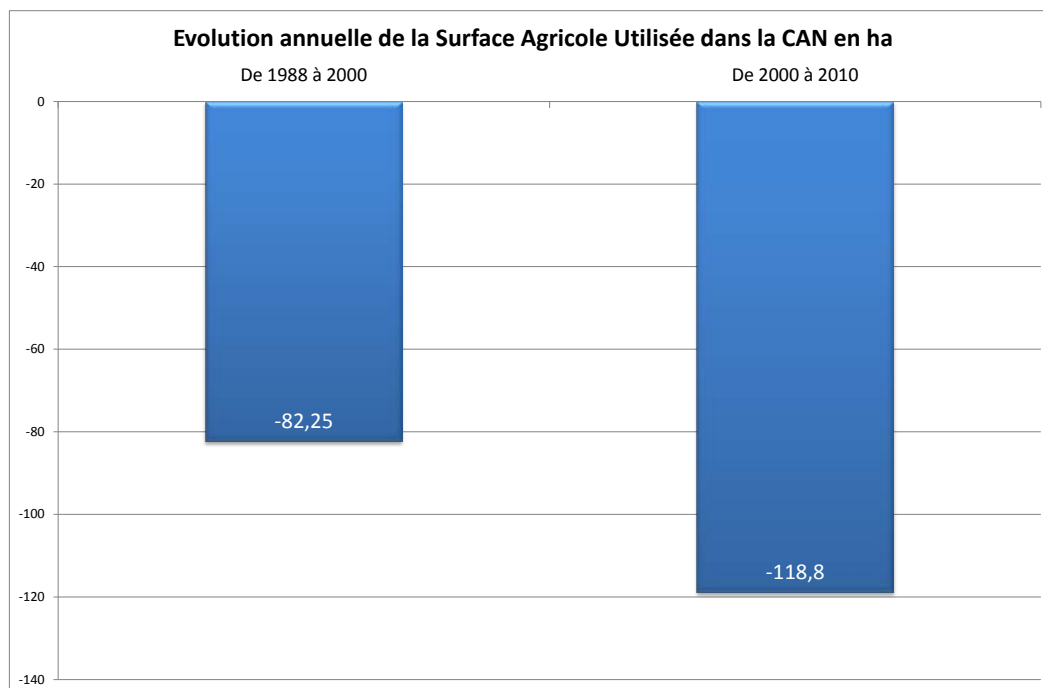


⁸ Les changements de fonction d'espace s'effectuent également entre agriculture et espaces boisés, entre espaces artificialisés et espace boisés. L'évolution du marais traduit un transfert de l'espace boisé vers les espaces agricoles

Ces quelques chiffres donnent une mesure de quelques-uns enjeux de ce secteur d'activité. 1% des emplois de la CAN gère 70 % de l'espace de la CAN.

Si l'évolution de la SAU entre 2000 et 2010 devait perdurer -soit environ 113 ha soustrait par an à la production agricole- dans 330 ans, il n'y aura plus d'agriculture dans la CAN....

Figure 182 : Evolution annuelle de la SAU entre 1988 et 2000 et entre 2000 et 2010



Source RGA

Au bout du compte, même si le poids direct de l'agriculture sur le territoire diminue, aussi bien sur le plan économique que sur le plan de l'occupation de l'espace. Il n'en reste pas moins très important.

8.3.4 Une agriculture attractive

Les caractéristiques climatiques et pédologiques (à la condition de maîtriser la ressource et la consommation d'eau) offrent une relative flexibilité à l'agriculture de la CAN. Cela lui permet de s'adapter plus facilement à l'évolution des marchés, qu'ils soient locaux ou mondiaux. C'est l'une des raisons de son attractivité.

Il en existe d'autres que lui offre son environnement urbain.

Les caractéristiques socioéconomiques de la CAN et de cette partie de Poitou Charentes permettent au conjoint d'exercer facilement un emploi, aux enfants et aux adolescents de suivre des études dans de bonnes conditions ce qui, ajouté à la qualité des services de la zone métropolitaine rend le territoire assez attractif pour des familles.

La proximité d'une grande zone urbaine se traduit aussi par une demande importante de marchés en circuits courts, pour une agriculture de terroir.

L'agriculture de la CAN offre l'image d'un équilibre fragile entre urbain et rural, entre local et mondial, entre terroir et grandes cultures, entre paysage fermé et paysage ouvert. Cette diversité, cette complémentarité fait son intérêt.

8.3.5 Une activité commerciale concentrée

L'activité commerciale de la CAN repose sur 3 piliers.

- Une activité commerciale dont la portée spatiale, l'influence territoriale dépasse largement la CAN pour concerner au minimum le périmètre de son aire urbaine, voire plus. C'est le cas des très grandes surfaces commerciales situées au nord est et maintenant aussi au sud de la zone métropolitaine, c'est aussi le cas de certaines enseignes de l'hyper centre. Ces emplois constituent plus que des emplois présentiels, leur nombre, le nombre des établissements dépend du dynamisme démographique de l'ensemble de l'aire urbaine niortaise. Ce sont des emplois « centraux ». Ainsi la zone d'influence alimentaire de la CAN dépasse 150 000 habitants. Sa zone de chalandise non alimentaire représente 250 000 habitants.

- Une activité commerciale dont la portée spatiale correspond en gros à celle de l'influence des pôles secondaires de la CAN et qui peut par endroit dépasser les limites du périmètre de la CAN (Mauzé sur le Mignon par exemple). Cette activité dépend de la dynamique démographique de la zone d'influence de chaque pôle concerné.

- une activité commerciale de proximité (essentiellement alimentaire) localisée dans un grand nombre de communes rurales (mais pas de toutes) et qui répond aux besoins élémentaires de la population de la commune.

Le développement de l'offre commerciale a été porté par le dynamisme démographique récent de la CAN et plus encore par celle de son aire urbaine, elle-même « boostée » mais avec retard par le développement de la base économique de la zone métropolitaine niortaise.

L'offre commerciale du territoire est bonne, et structurée en trois niveaux, en fonction de ces 3 échelles d'influence, la plus importante intégrant toujours les dimensions inférieures (échelle du quartier pour Niort par exemple).

En 2008, l'offre commerciale de plus de 300 m² représentait 206 000 m² pour la CAN dont 134 000m² sur la commune de Niort, 44 500 sur Chauray et 15 750 sur Bessines. Echiré, Magné, Mauzé, puis Frontenay, Saint Hilaire et Aiffres complètent ce segment de l'offre.

Pour les surfaces inférieures à 300 m², avec près de 500 activités polarisées, Niort concentre la grande majorité de l'offre commerciale et de services de l'agglomération. La hiérarchie est légèrement différente à l'échelon inférieur et fait notamment apparaître Coulon au 3^{ème} rang des communes de la CAN. Sa fonction touristique profite à ce segment de ce secteur d'activité. Comme Saint Hilaire et Arçais dont l'équipement en petites surfaces dépasse ce que leur seul poids démographique laissait supposer.

- La zone commerciale nord-est de Niort et Chauray (équipement de la maison) concentre un peu plus de la moitié du CA du commerce de l'ensemble de la CAN (52%). Cette zone doit être « rationalisée », embellie, et à terme devrait bénéficier d'une amélioration substantielle de sa desserte en TC. Le centre-ville de Niort atteint 9% (dont les enseignes nationales d'équipement de la personne) et la zone plein sud 11%. La part actuelle du centre-ville est inférieure à celle habituellement atteinte dans des agglomérations du même type. L'un des enjeux de l'ambiance urbaine et de l'animation du centre de Niort repose sur le développement de l'offre commerciale du centre, l'embellissement du centre et l'amélioration de son accessibilité. L'augmentation envisagée du trafic de la gare de Niort (de 800 000 voyageurs à 1 300 000/an) d'ici à

2020 constitue un des opportunités à saisir à la condition d'améliorer les accès entre la gare et le centre jusqu'à la Sèvre.

- Mauzé-sur-le-Mignon développe une offre commerciale de plus en plus étoffée et se positionne en tant que pôle secondaire commercial. D'autres communes comme Echiré, Coulon, Frontenay et Villiers en Plaine ou Saint Hilaire exercent une fonction polarisante sur leur zone d'influence et disposent d'une offre supérieure à ce que leur seul poids démographique laisserait supposer (fig 165)
- Le reste de l'offre commerciale est répartie au sein des communes du territoire, avec une plus ou moins grande accessibilité en fonction du caractère plus ou moins rural du lieu.

L'évasion commerciale de la CAN est faible (15% au total de la DC –dépense commercialisable) et concerne principalement la vente à distance.

8.3.6 Un potentiel touristique encore trop peu exploité

La C.A.N. bénéficie d'un réel potentiel touristique lié à une situation géographique et un raccordement routier et ferré exceptionnel. Elle possède de plus un patrimoine exceptionnel, lié prioritairement au Marais poitevin, mais aussi à la vallée de la Sèvre, ainsi qu'un riche patrimoine architectural, mais qui ne sont pas suffisamment valorisés. Le territoire « fait du tourisme » sans en exploiter la filière. Il vit sur ses acquis patrimoniaux et ses richesses naturelles. Même le Marais poitevin n'est pas réellement « vécu » par le territoire, qui ne s'identifie pas à cette ressource écologique et paysagère capitale.

La C.A.N. peut bénéficier de deux types d'attractivité touristique : le tourisme d'affaires (180 à 200 000 visiteurs par an), en lien avec le secteur mutuelles/banques (organisation de formations, de séminaires), et le tourisme d'agrément, souvent de courte durée, autour du Marais Poitevin (700 -800 000 visiteurs par an), de la vallée de la Sèvre et du patrimoine bâti niortais.

Les voyages d'affaires permettent d'entretenir l'activité économique de l'industrie hôtelière locale hors saison, ce qui se traduit par une fréquentation hôtelière relativement constante et élevée sur l'ensemble de l'année.

Le développement de la base économique niortaise s'est traduit naturellement par une hausse de la fréquentation hôtelière. L'équipement a été récemment complété par l'implantation de nouveaux hôtels.

Compte tenu de la zone d'influence étendue de la CAN (250 000 habitants), de l'arrivée de nombreux cadres sur la dernière période intercensitaire, le développement de l'activité culturelle constitue un enjeu, aussi bien pour l'attractivité de la CAN que pour répondre à une demande nouvelle. La création d'une nouvelle salle multifonction répond en partie à cet enjeu. D'autres créneaux sont imaginables.

L'agrotourisme constitue également un réel potentiel : importance des productions agricoles, paysage rural souvent de qualité, évolutions en cours de la P.A.C. favorisant l'émergence des initiatives de ce type. Il peut venir conforter l'équipement commercial des communes rurales du Marais.

8.3.7 Conclusion : questionnement sur les enjeux

- Quelle place à venir pour l'activité agricole au sein du territoire de la C.A.N. ? Comment assurer le maintien d'une agriculture productive à la proximité des zones urbaines ? Quel rôle peuvent jouer les agriculteurs pour l'avenir du territoire ?
- Quel avenir pour les industries agroalimentaires face à une concurrence régionale forte et une absence de passé sur le secteur ?
- Comment assurer un meilleur équilibre dans l'activité commerciale ? Quelle attractivité à terme du commerce de centre-ville ? Y-a-t-il une alternative au développement des commerces périphériques ?
- Quel tourisme pour le territoire ? Comment fédérer l'encadrement de l'activité touristique ?

L'accompagnement des mutations de l'activité agricole :

- Quelle place à venir pour l'activité agricole au sein du territoire de la C.A.N. ?
- Quelle gestion des relations espaces agricoles – zones urbaines ?
- Quel rôle peuvent jouer les agriculteurs pour l'avenir du territoire ?
- Opportunité de jouer la carte agriculture – risques dans une stratégie liant mutuelles et objectifs de développement durable ?
- Quel avenir pour les industries agroalimentaires face à une concurrence régionale forte et une absence de passé sur le secteur ?

La gestion des dysfonctionnements de l'activité commerciale :

- Quelle organisation en termes de pôles et de flux commerciaux ?
- Comment assurer un meilleur équilibre dans l'activité commerciale ?
- Quelle attractivité à terme du commerce de centre-ville ?
- Y-a-t-il une alternative au développement des commerces périphériques ?
- Quelle accessibilité aux commerces pour les personnes enclavées et peu mobiles ?

L'organisation de l'activité touristique :

- Quel tourisme pour le territoire face à un potentiel local mais aussi aux risques vécus d'une sur-fréquentation mettant en danger la qualité des espaces ?
- Quelle politique de l'eau souhaite-t-on promouvoir quant à son impact touristique ?
- Quelle ou quelles identité(s) souhaite-t-on valoriser ?

- Quelle logique cohérente souhaite-t-on afficher ?
- Quel avenir pour le Marais en tant que lieu d'appel touristique ?
- Comment fédérer l'encadrement de l'activité touristique ?

La ville de Niort comme vitrine du territoire : quelle politique mettre en œuvre ?

- Quelle ingénierie locale pour le développement du tourisme : comment fédérer et encadrer les initiatives ?
- Comment assurer une meilleure diversité et une meilleure qualité de l'accueil ?
- Quel développement culturel, quelle manifestation d'envergure peut-on présenter ?

9. Occupation des sols

Le parc actuel du logement de la C.A.N. a pour moitié été construit entre 1968 et 2008 : sur toute l'histoire de l'espace niortais, la moitié des formes urbaines actuelles, des paysages urbains, de l'organisation urbaine de la C.A.N. a été « produite » pendant ces quarante dernières années. La moitié au moins de tout l'espace destiné à l'urbanisation a été consommée pendant les 40 dernières années.

9.1 La situation en 2010

Tableau 7 : Les surfaces urbanisées, agricoles et autres par zone

	Surface totale de la zone en km ²	Surfaces urbanisées estimées 2010 en km ²	SAU 2010 en km ² (provisoire)	Autres surfaces (forêts, eau) en km ²	Part des surfaces urbanisées en %	Part de la SAU en %
Zone métropolitaine	142,13	37,04	85,74	19,35	26,06	60,32
Zone Nord	107,63	5,91	80,13	21,59	5,49	74,45
Marais	155,43	7,03	94,38	54,02	4,52	60,72
Zone Sud	135,76	6,90	113,58	15,28	5,08	83,66
Total CAN	540,95	56,87	373,83	110,25	10,51	69,11

Source INSEE RGA

En 2010, la surface urbanisée totale de la CAN représente 5 687 ha dont 912 à vocation économique et 3 107 à vocation habitat.

9.2 Les évolutions de 1999 à 2008

De 1999 à 2005 la consommation moyenne d'espace pour l'habitat s'est élevée⁹ :

- à 1 372m² par logement individuel
- 658 m² par logement individuel groupé
- 280 m² par logement collectif

De 1999 à 2008, 5 900 résidences principales ont été produites¹⁰.

- dont 3 868 maisons individuelles pour une consommation totale selon les ratios précédents de 531 ha soit environ 59 ha par an.

- et 1 743 appartements ou logements groupés pour une consommation totale selon les ratios précédents d'environ 53 ha soit près de 6 ha par an.

Cela correspond à une urbanisation d'environ 65 ha par an.

⁹ Source DREAL Poitou Charentes Disponibilité foncière pour l'habitat dans les documents d'urbanisme

¹⁰ Source Insee

9.3 Les Zones d'Activités économiques

De 1992 à 2010, les surfaces nécessaires pour l'activité économique se sont élevées à 17 ha par an soit pour la période 1999 2008 une consommation totale d'environ 150 ha.

Au total la CAN a consommé environ 730 ha sur la période 1999 2008.

Projeté dans le futur, ce rythme de consommation d'espace conduirait à une utilisation totale du territoire communautaire en 590 ans....

C'est la raison pour laquelle les consommations d'espace pour le logement comme pour l'activité économique doivent être contenues dans des limites beaucoup plus étroites que le SCoT doit proposer.

9.4 Conclusion : questionnement sur les enjeux

- Quel rythme de consommation de l'espace le territoire de la C.A.N. peut-il supporter ?
- Où se situe la rupture de l'équilibre entre espace naturel et espace urbanisé ?
- Comment reconquérir les friches ? Reconstruire ou bien rendre à l'état naturel.

10. Conclusion

La Communauté d'agglomération de Niort occupe dans le paysage des agglomérations françaises une place à part qui lui vient de son histoire économique et de ses caractéristiques environnementales. Cette originalité économique (qu'elle tire des mutuelles et de leur caractéristiques en terme d'emplois métropolitains et de valeurs sociales et solidaires), sociologique et paysagère (le Marais poitevin), -mais pas assez connue-, source de prestige, de rayonnement, de notoriété, d'image (peu exploitée) se superpose à celle fatalement plus banale d'une agglomération de dimension modeste de poids démographique moyen, et d'un pouvoir de commandement limité au département des Deux-Sèvres.

Dans cette situation, une part de ses ambitions et de ses enjeux se réfèrent à des agglomérations de grandes taille, alors que les faits ramènent inévitablement mais pas systématiquement au caractère départemental de la cité.

C'est une petite agglomération qui « joue dans la cour des grandes ».

Cette ambivalence apparaît clairement dans les réflexions préalables à l'élaboration du SCOT, en particulier dans les domaines de l'économie, de l'habitat et des services à la population.

Les contradictions qu'elle recèle devraient se résoudre dans un mouvement qui pousse l'agglomération vers le haut, faute de quoi, elle risque de perdre ses fonctions métropolitaines dont elle tire une partie de son identité et de sa culture pour retrouver un statut urbain certes conforme à son poids démographique ... mais banal. Cet enjeu ne relève pas uniquement de l'agglomération mais concerne le département, la région et bien au-delà si on se réfère aux spécificités juridiques des mutuelles ainsi qu'aux valeurs humanistes qu'elles portent et qui font l'essentiel de sa base économique.

Ses moyens limités imposent des choix difficiles, culturellement éloignés des tendances classiques aux agglomérations de dimension moyenne et qui, parfois, remettent en question des modes de vie que l'histoire récente de l'agglomération a imposé à une partie de sa population, et plus encore à une partie de la population en dehors de son propre périmètre (l'usage contraint, sans alternative, de la voiture). Les actions engagées démontrent que le « train est en marche ». Il suppose aussi des partenariats plus étendus avec ses villes partenaires de Poitou-Charentes qui ont tout à gagner d'une agglomération niortaise dotée d'une base économique originale, complémentaire de la leur, et en bonne santé. Il en va de même avec la SNCF, le Département, la Région et l'Etat.

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