

Enquête publique du SCoT de Niort Agglo

Courriel n°1 – Courriel de Vincent Guérin-Rousteau reçu le lundi 18 novembre 2019 à 16h59 sur l'adresse enquete-scot@agglo-niort.fr

Objet : Remarques et questions

Bonjour,

Vous trouverez ci dessous les questions et remarques qui me viennent à la lecture du PADD.

Pilier 1 - orientation B : l'ajout d'un point sur la nécessité de proposer du stationnement vélo sécurisé en box ou parking fermé près de la gare permettrait de renforcer la dimension multimodale de la gare. Il est impossible de quitter la gare en bus un dimanche. Avoir une alternative à la voiture dans ce cas est une nécessité pour limiter la saturation des stationnements automobiles dans ce secteur.

Pilier 1 - Orientation H : requalification des entrées de ville. Le document ne fait pas mention de la nécessité de rendre accessibles ces espaces d'entrée de ville autrement qu'en voiture. A ce jour, les avenues de paris, la Rochelle, Saint-Jean, Nantes, Parthenay sont peu ou pas accessibles à pied ou à vélo.

pillier 2- orientation B : les liaisons piétons- vélos doivent être pensées dès la phase de réflexion lors des aménagements et travaux de voirie, sans se limiter aux endroits où il est facile de les intégrer. Sans plan vélo cohérent à l'échelle du territoire, de simples liaisons seront inutilisables faute de traiter les points noirs.

Pilier 2 - orientation F : aucune mention ne semble faite de la volonté de limiter le développement de nouvelles zones commerciales périphériques dédiées exclusivement aux automobiles. (Ex: Terre de Sport). Est-ce un oubli ou une volonté de continuer à grignoter des terres agricoles à l'avenir ?

Bien à vous

Vincent Guérin

Courriel n°2 – Courriel de Christophe HUCHEDE reçu le mardi 26 novembre 2019 à 11h43 sur l'adresse enquete-scot@agglo-niort.fr

Bonjour,

Je vous prie de trouver mes remarques sur le projet de SCOT soumis à enquête publique.

Remarques sur le RAPPORT DE PRESENTATION Il existe bien un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement relatif aux voiries communautaires supportant un trafic de plus de 3 Millions véhicules/an établi en août 2016.

Dans un document communautaire, on ne peut pas faire l'impasse sur le Plan de prévention du bruit dans l'environnement pour la voirie communale de la Ville de Niort supportant plus de 3 millions de véhicules/an établi en mai 2016.

Comme on ne peut faire l'impasse sur l'arrêté préfectoral du 6/02/2015 portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur le territoire communal de Niort avec une liste de 94 tronçons de voies classées.

Ces 3 documents sont malheureusement omis dans le diagnostic, ils ont pourtant leur importance et confirment les nuisances subies par les riverains de ces axes mais aussi pour les usagers des modes doux qui subissent le bruit directement.

Il y a une erreur en page 275 du rapport de présentation. La ligne 1 structurante est cadencée à 20 minutes (le cadencement à 15 minutes qui a existé à partir du 8 juillet 2017 a été supprimé à partir du 8 janvier 2018 pour rhabiller les autres lignes déshabillées avec la mise en place de la gratuité). L'"irrégularité péjorant à l'attractivité du réseau, avec des retards de l'ordre de 10 minutes en moyenne sur certains services" est toujours bien présente sur le nouveau réseau avec des retards dépassant les 30 minutes sur certains services et notamment sur la ligne structurante (vécu le 5/11 ; un retard à plus de 20 minutes n'étant pas rare, vécu le 14/11). Ce qui fait que le bus n'est pas pertinent en intermodalité avec un autre bus ou le train.

Page 384, la région n'a communiqué aucun chiffre permettant de prouver l'utilisation insuffisante du service Regionlib sur Niort.

Au demeurant le kilométrage au bout d'un an lors de leur revente des 2 Zoé en service sur Niort (plus de 17 000 km chacune) ne plaide pas en ce sens.

Ce même kilométrage bat en brèche cet argument du fonctionnement en boucle contraignant.

Par contre, la durée de fonctionnement a été insuffisamment longue d'autant plus avec des voitures électriques pour que le service atteigne sa pleine puissance.

Le fonctionnement en boucle est le seul qui permet de réduire l'usage de la voiture, celui en free-floating ne le réduit aucunement, pire on assiste à des usages opportunistes qui dans les faits augmentent l'usage de la voiture.

Remarque sur le DOO

Prescription 139 page 106 : un drive dans le coeur de ville alimenté depuis des entrepôts de stockage en périphérie est pertinent pour ne pas obérer la surface disponible pour les autres usages (logements et bureaux par exemple) et pour réduire l'usage de la voiture, les encombrements, le bruit, la pollution et les émissions de GES. Cependant l'imposition d'adossement d'un drive alimentaire ou à dominante alimentaire à un magasin propre anéantit la possibilité de les voir se développer.

Remarques générales

Le SCOT prévoit la rénovation thermique performante des logements existants. Cependant transformer un logement existant en BBC revient à en faire une bouteille thermos avec des problèmes

de confort d'été qu'il n'est absolument pas pertinent de gérer avec des climatisations (ce serait aller à l'encontre de la baisse de consommation d'énergie souhaitée). La seule solution acceptable est donc le rafraîchissement nocturne par ouverture des fenêtres. Mais dans un environnement bruyant (voir classement acoustique des voies rappelé au-dessus), c'est quasi impossible.

Je ne peux donc que me réjouir de l'encouragement aux recours aux alternatives à la voiture individuelle, mais c'est un traitement de choc qu'il va falloir appliquer, avec :

- 1- mise en accessibilité de toutes les rues,
- 2- développement des transports en commun très cadencés et plus rapides que la voiture,
- 3- sécurisation des cheminements vélos (et assimilés donc aussi micro-mobilité),
- 4- mise en place d'intermodalités efficaces.

Sur ce point, le SCOT reste trop évasif en ne fixant aucun objectif sur les points listés précédemment.

Cordialement

Christophe HUCHEDE

Courriel n°3 – Courriel de François GIBERT reçu le mercredi 4 décembre 2019 à 18h42 sur l'adresse enquete-scot@agglo-niort.fr

A l'attention de M Prince,
Commissaire enquêteur du SCOT,

Suite de notre rencontre du 2 décembre, dont nous vous remercions, et qui nous a permis de mieux comprendre votre rôle, nous vous joignons notre remarques complémentaire ci joint. « **ENQUETE PUBLIQUE SCOT 2 décembre 2019** »

*(ci joint également en format numérique les 2 documents déjà transmis en avril et mai 2019 lors de la consultation, et déposés sous forme papier chez vous à Echiré ce 2 décembre . Nous y avons rajouté **la lettre adressée aux élus communautaires** qui accompagnait le document « propositions », et qui n' a malheureusement pas fait l'objet d'un retour)*

En espérant que tout ce travail collectif fera l'objet, cette fois ci, d'un retour circonstancié des instances de l'agglomération.

Bien cordialement
François GIBERT
MARCHE POUR LE CLIMAT NIORT

+ 4 annexes ci-après

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En complément des deux documents * remis ce jour à votre permanence d'ECHIRE par notre collectif Marche pour le climat, nous vous demandons d'inscrire **les dernières remarques ci-dessous** dans l'enquête publique.

En effet malgré nos participations assidues au processus de consultation et nos questions nous n'avons reçu à ce jour ni chiffres, ni réponses argumentées.

1 Densité urbaine et consommation de terres agricoles 890 ha sur 20ans. Cette consommation est justifiée selon le tableau p497 pour 700 ha par 2 facteurs : la nécessité de construire 13 000 logements pour 16 000 nouveaux arrivants, et la densité de logement retenue limitée à 23 lgts à l'ha sur NIORT et cœur d'agglo et à 20 sur l'ensemble de la CAN.

Dans son commentaire p 505 le rapport souhaite même remettre en cause certains objectifs de l'ancien PLU qui prévoyait du 30 à 40 lgts/ha pour 4 opérations : « vallée Guyot/route de limoges/ Levée de Sevreau / chant des alouettes » et les ramener à 25 ! Le rapport semble associer logement social et forte densité. En faisant le choix de baisser largement la densité des logements à l'ha, n'est-ce pas une diminution de l'habitat social qui est visé, contrairement à ce que le DOO prétend dans les prescriptions 115, 116, 117 p.80 et 81 ?"

Pour notre collectif, ces choix de faible densité sont totalement **en contradiction avec les impératifs climatiques** : La densité a des effets majeurs sur la conso d'énergie et l'émission de GES : et à plusieurs niveaux : Moins c'est dense, plus on consomme de chauffage par habitant, et plus on doit utiliser sa voiture pour se déplacer. Par ailleurs l'étalement urbain est un facteur d'appauvrissement de l'animation des centres villes ou centre bourgs. L'enjeu d'une mobilité plus douce et partagée (bus efficaces/ vélo) est partout étroitement lié à la densité choisie (ce qui n'empêche pas des végétalisations). Il faut se référer à ce qui existe déjà dans d'autres régions où des habitats urbains de haute qualité type semi -collectifs dépassent largement les 40 logts à l'ha. On peut ajouter aussi que l'hypothèse de la baisse du ratio d'habitant par logt (**ici 1,25**) justifie de plus petits logements et moins de surface autour.

La volonté de renforcer les communes d'équilibre (p.499) est intéressante si elle permet d'y recréer des services et emplois qui évitent les déplacements vers le cœur de l'Agglo, mais en favorisant l'étalement de ces communes avec **ces densités de logement faibles**, l'espace inter-communes va vite s'amenuiser et on arrivera très vite aux effets de conurbation contraires à l'objectif de garder l'identité des territoires (p.502).

Rechercher de la cohérence n'est-il pas au cœur de la démarche et de l'exercice d'écriture d'un SCOT ?

2 Déchets

page 364. Y figure une évolution croissante du volume de déchets **jusqu'en 2016**, et une remarque selon laquelle la CAN a été sélectionnée et subventionnée en 2015 pour une opération TER (Territoire économe en ressources) destinée à diminuer d'ici 2020 de 10% le volume de déchets totaux et d'en valoriser 55%. Curieusement le document ne livre aucun

chiffre 2016 pour analyser la réalisation totale ou partielle de cet objectif. Demande de chiffres et d'évaluation

Demande de chiffres par catégorie de déchets pour les années 2017/ 2019 et l'analyse détaillée des réussites et des échecs de l'opération TER.

3 Eau

Constat : p325. Aquifères fragiles et pas protégés par une couche imperméable donc très sensible à la pollution nitrate et pesticides. La consommation d'eau pour l'irrigation a fortement augmenté dans les années 1980 et particulièrement entre 1988 et 1998 (évolution du type de l'agriculture) pour atteindre 5 millions de m3 irrigués, à dominante l'été (dont maïs). Nombreuses rivières et ruisseaux à sec les étés depuis cette époque.

Les besoins sont en 2014 de 36% pour l'irrigation et de 62% pour l'eau potable. **Sur quels volumes respectifs.** Nécessité de communiquer à la fois **les volumes d'irrigation** (la loi oblige à déclarer tous les forages) et **ceux de la consommation d'eau potable**, et voir leur évolution **par destination de 2014 à 2018.**

La charge nitrate et pesticide des sources est au-delà des normes ; l'origine principale fléchée est l'agriculture. Pour satisfaire la norme de 50 mg/l de nitrates la source du Vivier utilise des traitements coûteux en énergie (ozonisation). Quel est le bilan ? Il est écrit que l'eau brute entrante est moins polluée ces dernières années. **Chiffres demandés : qualité eau : nitrate pesticides ; comparaison entrant/sortant (après traitement), année par année.**

Le programme R sources a été lancé pour inciter l'agriculture à améliorer ses pratiques. **Bilan chiffré ?**

Le Scot lui-même souligne que la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM) rend obligatoire la **compétence Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI)** pour les **communes et agglo ! merci de ne pas oublier le premier terme de cette compétence.**

4 Energie

P 330 et suivantes ; Cette analyse de la consommation d'énergie est issue du PCAET, réunions auxquelles le groupe MPC a participé aussi activement. En revanche il n'est pas mentionné l'objectif de baisse pour 2030 de ces consommations et de leur effet sur les GES (gaz à effet de serre).

L'objectif global cité est une baisse de la conso d'énergie de 10% d'ici 2024 et de 20 % d'ici 2030. La référence semble être 2015. Le bureau d'étude Aqua joule s'est penché sur la question dans le cadre du PCAET et a listé un certain nombre de mesures permettant d'atteindre cet objectif. Quelles sont-elles ? quel est leur poids respectif ?

Le SCOT préfigure un schéma d'action sur plusieurs années et doit donc impérativement nous **indiquer ces éléments. Merci de nous communiquer ceci : -actions envisagées chiffrées avec leur impact individuel et consolidé sur la baisse de la consommation d'énergie de la CAN.**

Avec nos sentiments constructifs

Marche pour le climat NIORT 3 déc. 2019

**Document 1 daté du 27 avril 2019 : Guide d'analyse par les citoyens aux diverses réunions publiques sur le SCOT 21 avril BIODIVERSITE/ EAU /DECHETS/ MOBILITE/MAITRISE du foncier / ENERGIE. ; Ces éléments ont été aussi portés dans les 4 réunions publiques organisés par la CAN les 20 21 et 22 mai.*

**Document 2 : Lettre envoyée à monsieur le président de la CA et à tous les maires le 15 mai 2019 avec nos propositions. : « L'aménagement de notre agglomération niortaise. Propositions de marche pour le climat »*

OBJET/ REUNION PUBLIQUE SCOT les 20 21 et 22 mai

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs les élus communautaires de la CAN,

Comme vous le savez, après les réunions faites avec des groupes de travail institutionnels (entreprises, établissements publics, associations et vous maires de la communauté), le temps est venu de la **consultation publique** sur ce projet important du SCOT. Ce projet vise à construire le territoire de demain pour tous mais surtout pour les générations à venir.

Des réunions publiques vont se tenir la semaine prochaine sur Sainte MAXIRE, NIORT, PRAHECQ et EPANNES afin que les citoyens puissent découvrir et débattre du futur de nos territoires.

Lors des réunions de travail de janvier et d'avril 2019, vous avez pu rencontrer quelques représentants de notre collectif MARCHE POUR LE CLIMAT. Qui sommes-nous ? Des citoyens de plus en plus nombreux (*1500 pers lors de la dernière marche en mars à NIORT*), qui se sont organisés pour contribuer à relever notre défi climatique et écologique. Depuis janvier plus de 100 citoyens se sont réunis régulièrement par thèmes (voir ci-dessous) et ont produit un ensemble de **propositions** dont nous joignons la synthèse à ce courrier. Nous serons présents lors des diverses réunions publiques et sommes à votre disposition pour échanger avec vous sur ces documents.

En souhaitant que cette participation citoyenne regroupée autour des MARCHES POUR LE CLIMAT rejoigne votre souhait d'associer vos concitoyens à l'élaboration de ce plan qui dessine notre futur.

Bonne lecture et à bientôt.

Signé : marchepourleclimatniort@gmail.com

PJ : SCOT DOO : propositions de « marche pour le climat »

Nota : le « référent » pour le dialogue avec la CAN est François GIBERT : 06 82 59 06 76. Pour chacun des thèmes traités : mobilité, énergie, biodiversité, eau, éducation, agriculture alimentation, il y a un groupe de travail MPC et un référent. Vous pouvez les contacter via à l'adresse mail ci-dessus qui transmettra.

L'aménagement de notre agglomération niortaise : Propositions de MARCHE pour LE CLIMAT !

Les 20 21 et 22 mai auront ont lieu quatre réunions publiques concernant le SCOT **schéma de cohérence territoriale**. La loi française prévoit que ce document important et structurant pour notre aggro de la CAN fasse l'objet d'un débat public. De quoi s'agit-il ? De plusieurs documents d'orientation précis et déterminants pour notre avenir :

- **le DOO, document d'orientation** qui va être voté à la CAN le 8 juillet 2019 et prévoit un schéma directeur sur les évolutions de population, les constructions de logements, les infrastructures, la consommation de terres agricoles, l'approvisionnement en eau, les déplacements, la gestion des déchets, ou l'implantation des zones commerciales ou industrielles, sans oublier les bilans l'énergétiques, en association au Plan Climat Air Energie Territoriale (**PCAET**).

- **le DACC**, document qui régit les zones commerciales et en particulier le choix d'implantation en centre-ville ou périphérie.

- **le PLUi –D**, le document central d'urbanisme (ex plan d'occupation des sols) auquel l'Etat a adjoint le D des « Déplacements » à l'intérieur de l'espace commun, qui doit faire l'objet d'une étude particulière.

Donc des décisions pour notre avenir qui n'ont rien d'anodines !

MARCHE POUR LE CLIMAT NIORT propose les grandes lignes d'un schéma DOO qui serait en cohérence avec les enjeux écologiques qui sont devant nous. Il s'articule autour de 4 axes :

1) MAITRISE du FONCIER

Le pré-rapport de la CAN souligne que la consommation de terres agricoles a été excessive sur le territoire : 1600 ha en 10 ans. Et pourtant ce projet affiche néanmoins l'objectif d'en consommer encore 900 ha sur les années à venir. Or la lutte contre l'étalement urbain est au cœur du problème climatique ; elle permet tout à la fois de **préserver des zones susceptibles de capter du CO2**, de préserver de **l'usage agricole de proximité**, de réduire **la consommation énergétique des bâtiments**, et de limiter les **déplacements motorisés quotidiens**.

Nous pensons que le développement futur de la CAN peut se faire sans empiéter sur le foncier agricole, et nous voulons **étudier un scénario proche de zéro consommation**. Cet objectif semble possible en prévoyant les **aménagements commerciaux exclusivement sur le centre-ville de NIORT et dans les centres Bourg** des diverses communes de la CAN, en utilisant les dents creuses et les friches, et en **densifiant l'habitat** au-delà des 20 logements/ha proposé. **MARCHE POUR LE CLIMAT** demande un débat approfondi sur ce sujet, **ainsi qu'une étude détaillée et différenciée par type de commune**.

2) LA BIODIVERSITE

La destruction des zones boisées et des haies fait partie du problème climatique : La surface boisée a été réduite à 7% du territoire au fur et à mesure des défrichements. La dernière synthèse du DOO présenté le 2 avril 2019 se limite aux zones « **trame bleues et vertes** », alors que dans le diagnostic territorial SCOT et Plui-d du 27 nov 2017, des pistes plus ambitieuses à décliner « commune par commune » semblent possibles. **MARCHE pour LE CLIMAT demande un schéma directeur généralisé de reboisement et de reconstruction des haies**, à élaborer en concertation avec les élus et les agriculteurs.

3) L'EAU

Nous avons deux problèmes sur l'agglomération : un captage des eaux potables qui a de plus en plus de mal à respecter les concentrations maximums en pesticides et nitrates, et un problème général de ressources, car les sécheresses périodiques et répétitives doivent nous amener à revoir notre consommation d'eau. Rien ne figure dans le DOO sur cette **nécessaire sobriété** tant au niveau de consommation individuelle que sur l'irrigation agricole. Le DOO doit faire figurer dans ces objectifs la **synthèse de nos besoins** (agricoles, domestiques, industriels), nos **objectifs de sobriété** et la façon dont ils seront couverts avec **des données précises sur les pompages autorisés** dans les nappes phréatiques. A ceci nous proposons d'ajouter **un plan local de régression de l'usage des pesticides et nitrates**.

4) MOBILITE DEPLACEMENT

Le principal émetteur de gaz à effet de serre et de pollution de l'air est le transport motorisé. Une partie concerne l'autoroute qui nous traverse ; mais une grosse partie est liée aux déplacements quotidiens des véhicules particuliers. MPC est en phase avec le projet de développement multimodal de la zone de la gare SNCF, mais si nous devons répondre à l'urgence environnementale, nous devons détailler les moyens pour réduire fortement le déplacement motorisé individuel. Chacun le sait : La solution est autant **technique** (*aménagement des outils de transport*) que **comportementale** (*modification des habitudes*). Seule une **co-construction** patiente et participative avec tous les citoyens concernés (*par zone de travail ou d'accès à l'école*), pourra nous conduire au changement. Il nous faut bâtir un **véritable schéma directeur de la MOBILITE au niveau de la CAN**.

En complément du DOO nous aurons aussi à traiter deux autres thèmes essentiels :

- Celui de la **consommation d'énergie** et des émissions de GES. Ceux-ci feront l'objet d'autres propositions dans le cadre du **PCAET (plan climat air énergie territorial)** auquel le collectif participe.
- Celui du **plan alimentaire territorial (PAT)** qui doit renforcer agriculture de proximité et autonomie alimentaire. Des réunions sont prévus ainsi qu'un appel à projet. Le collectif MPC demande à être représenté dans ce travail en commission.

L'Etat au travers « sa charte de participation du public » ou encore ACCLIMATERRA au travers recommandations, insistent sur la nécessité d'instaurer une démocratie participative, soit une véritable concertation des citoyens sur tous ces domaines environnementaux. Mieux, ils encouragent les élus à faire évoluer les consultations vers une concertation et mieux vers une co-construction. Tous soulignent que l'intelligence collective est essentielle dans ces domaines où le progrès viendra de la bonne adéquation entre les **modifications de comportements individuels** et les **changements structurels d'aménagement du territoire**

Pour ceci on a besoin de transparence. En particulier il est nécessaire que les documents de travail et chiffres présentés au public dans les présentations vidéos **soient disponibles en l'état pour le public**. Il est aussi important que les remarques et questions soulevées dans ces débats fassent l'objet d'une synthèse écrite pour ceux qui n'ont pas pu y assister.

Avec de nouvelles méthodes de travail plus participatives, nous espérons compter sur vous pour rendre ce DOO constructif et ambitieux.

marchepourleclimatniort@gmail.com

nota : le « référent » pour le dialogue CAN et élus est François GIBERT :06 82 59 06 76

Le DOO CAN (document réglementaire partie du SCOT)

1 - PRESERVER BIODIVERSITE, LES BOIES ET LES HAIES (DEFI B2 et B3) :

La CAN se doit d'élaborer un **schéma directeur de reconstitution** des haies et de reboisement, et pas seulement autour des bassins de retenues d'eau. (Rappel le territoire ne dépasse pas 7 % en surface boisée). Ce boisement et ces haies sont un élément important pour la biodiversité et limiter les pointes de chaleur et participer au captage du CO2 émis. Ce document doit figurer dans le DOO.

2- ZONES HUMIDES ET RESSOURCES EN EAU (DEFI B7 et B8) :

Il y a urgence à établir un **plan de protection des ressources en eau potable** sources Vivier et Souché. (*Nota : on n'est au norme sur les « nitrates » qu'en coupant l'eau du Vivier avec la ressources de la Touche Poupard, et on est en dehors des normes en « pesticides ».* Il faudrait interdire strictement les engrais et pesticides dans le rayon des sources (à 90% de la terre agricole- distance à examiner-voir directives préfectorales), puis mesurer les progressions. La transparence des données est nécessaire.

Plus généralement au niveau français comme local (CAN), nous sommes en retard par rapport à tous les objectifs nationaux et européens, sur ces 2 points (nitrates et pesticides). Nous demandons un **plan global de réduction des pesticides et des engrais sur l'ensemble du territoire CAN avec le remplacement progressif de cultures céréalières par du maraichage et des prairies. (À lier avec le plan alimentaire du territoire)**

Plan trame verte et bleue. Il nous faut reconstituer une ceinture périurbaine en bio maraichage / Prairies naturelles/ agro foret. Modalités (Incitations, préemption, ...)

Un gros travail est aussi nécessaire sur la filtration des eaux de pluie et de ruissellement avant rejet.

3 -DECHETS (DEFI B10)

Dans le cadre du travail en cours sur les déchets, se donner des **objectifs chiffrés** et bien séparer les actions qui ne font pas appel aux mêmes leviers :

A pour la réduction des déchets **-Poubelle rouge tout venant.** (*Ceux-ci sont enfouis sur le territoire de la CAN*). Information permanente auprès des citoyens en particulier sur la pratique du tri. Demande de généralisation du tri sélectif sur toute la CAN*

B pour la réduction des **déchets plastiques et emballages** (*envoyés à POITIERS*) ; **action en amont** avec les citoyens et la grande distribution.

4-MOBILITE DEPLACEMENT

DEPLACEMENT interurbain PARIS BORDEAUX NANTES pilier 1 B1 B2
Intermodalité du pôle GARE SNCF. Travail particulier à faire sur la liaison bus et vélo piste cyclable. **Concertation citoyenne demandée.**

DEPLACEMENT INTERNE à la CAN pilier 2 (A1, A2, B2, B3) cad le trajet domicile travail et entre les 7 Pôles d'équilibre : FRONTENAY R/R, MAUZE, ST HILAIRE, MAGNE, ECHIRE, PRAHECQ, BEAUVOIR + LA CRECHE

On a besoin d'un **schéma directeur global des mobilités (voir loi nationale)** comprenant une carte actuelle et prévisionnelle des zones de ces déplacements : y faire figurer les zones de déposer/reposer, les parkings de covoiturage axés sur le trajet « *domicile travail* », les relais de transport doux (bus et pistes cyclables continues au-delà des pistes actuelles en parties discontinues)

Il paraît **utile de remobiliser** les acteurs-employeurs des 6/7 principales **zones d'emploi** de la CAN : NORON / Centre-ville / Gare Hôpital/ Mendes / zone MUDE et ZI / AIFFRES...sur ce sujet transports : covoiturage domicile travail/ usage et du site www.covoiturage-tanlib.fr
NIORT à l'heure actuelle présente une mauvaise qualité de l'air : on est dans le rouge 22 j par an selon les normes européennes.

5-MAITRISE DU FONCIER agricole/ construction résidentielle/pôles commerciaux Pilier 2
objectif : C1, C2, F1 et F3

L'objectif affiché de ne consommer **que** 500 ha de terres (45,5 ha par an sur 11 ans) sur la période 2019 2030 n'est pas ambitieux, même si c'est inférieur aux 1600 ha consommés sur la période 2010/2018). Nécessité de différencier et analyser **selon la destination de ces terres**.

A Zone commerciales. La CAN possède deux caractéristiques : un nombre de dents creuses important auquel s'ajoutent des friches de plus de 100 ha, **ET** une implantation de zone commerciale par habitant parmi les plus élevées de France à taille comparable. Si on veut de la cohérence, Il faut prendre des options plus radicales : **aucun aménagement de zone commerciale périphérique** : seuls le **centre-ville** Niort et les **centre bourg** des 7 pôles d'équilibre doivent être éligibles

Activité artisanale et économique : il est aisé de privilégier les dents creuses et friches actuelles, tant en périphérie de NIORT que dans les pôles d'équilibre. En effet on consomme moins de 6 ha par an et que l'on possède 100ha de friches : « a priori » besoin d'aucune terre agricole, hors éventuel projet économiquement structurant. **On peut donc viser un objectif de zéro consommation de terres agricoles pour ces deux activités commerciales et économiques.**

B Sur la construction résidentielle : Centre-ville et chacun des 7 pôles d'équilibre et communes correspondantes. Les objectifs de consommation de terres agricoles doivent être réduits, en précisant les priorités :

- **Les 7 pôles d'équilibre** : L'objectif global est de construire dans l'enveloppe urbaine de chaque du centre bourg, donc sans extension des zones pavillonnaires ; ce qui n'exclut pas l'habitat individuel mais avec une plus grande densité. Donc l'objectif de densité de lgts à l'ha dans le PLUID doit être renforcé (plus élevé) et déterminé par pôle et pour chaque commune. Ceci doit faire l'objet d'une concertation.
- **Commune de NIORT (centre-ville et cœur d'agglomération)** : l'objectif de ne construire strictement aucune zone pavillonnaire est clair et réaliste. Cela se traduit par un objectif de densité des nouveaux logements doit être bien supérieur à l'objectif affiché (*en effet le 20 lot à le ha affiché correspond à une zone pavillonnaire*). L'objectif de densité à l'ha des **nouvelles constructions** doit être recherché à un niveau « **très élevé** » en privilégiant les friches industrielles, les dents creuses et sans toucher aux enclaves maraichères existantes. Par ailleurs il semble judicieux de se donner un objectif de logements sociaux élevés et centrés sur le cœur de ville (*par ex 2000 sur les 10 000 lits estimés ? –ceci n'a pas été précisé dans le DOO*)
: ;

A-t-on vraiment besoin de plus d'ha agricoles pour une telle politique résidentielle ? Probablement pas : seul une étude géographique peut le déterminer ; en privilégiant les centres bourgs des pôles d'équilibre et en travaillant sur des densités élevées, on doit satisfaire le besoin sans consommer d'hectares supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

C Pour les équipements collectifs et les infrastructures structurantes (parking relais de périphérie par ex), il sera peut-être nécessaire de consommer quelques terres en dehors des

fiches d'entrée de ville, mais ce sera de toute façon très limitée. (Sans doute moins d'un ha total pour la CAN).

6 – Consommation ENERGIE GES et Enr (DEFI B5 B6 cons)

Ce dossier est à traiter avec le bâti existant.

Voir objectifs chiffrés dans le PCAET

Marche pour le climat NIORT, groupe CAN. 27 avril 2019

Courriel n°4 – Courriel de Ariane Zelinsky reçu le jeudi 5 décembre 2019 à 0h49 sur l'adresse enquete-scot@agglo-niort.fr

Bonsoir,

Je ne réussis malheureusement pas à lire le doc complet du SCOT sur le site niortagglo car mon ordinateur rame énormément.

Je me suis arrêtée à la page 20 et j'ai lu les propositions de MPC

J'avais relevé à la page 16 du document du SCOT

: « reconstituer des lisières agro-urbaines aux limites des villes et villages en favorisant le développement de vergers et jardins notamment, pour créer des coupures vertes et transitions paysagères » :

Mon commentaire: Trop flou

Proposition ACABA:

Création d'une véritable ceinture verte composée

- **de zones de maraichage bio permettant d'approvisionner toutes les restaurations collectives de la ville en circuits courts**
- **de zones de haie denses protégeant les zones maraichères bio des zones agricoles qui utiliseraient des intrants incompatibles avec le bio**

Par ailleurs: au chapitre "biodiversité" de notre doc de réponse MPC: inclure des propositions plus fortes:

En zone urbaine:

Végétaliser les places et rues qui ne comportent pas d'arbres: plantations d'arbres qui apportent biodiversité et fraîcheur dans les villes

Remplacer les parkings bétonnés par des parkings perméables végétalisés (lutte contre îlots de chaleur; réduction des inondations, réapprovisionnement des nappes phréatiques etc)

Merci de rajouter ces contributions,

Ariane

-