



III. Document d'orientation et d'objectifs

Tome 1 - D00

Date de prescription	20 avril 2017
Date d'arrêt	25 septembre 2024
Date d'approbation	—

Sommaire

1. Préambule	7
1.1. Proposition pour un DOO	9
1.2. Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)	9
1.3. Trajectoire bas carbone	10
1.4. Trajectoire vers le « zéro artificialisation nette » (ZAN)	10
1.5. Opposabilité du DOO et principe de compatibilité	11
2. La "ville-territoire" La Rochelle Aunis	13
3. Organisation du DOO	17
4. Document d'Orientation et d'Objectifs	21
4.1. Au sujet de l'armature multipolaire de la ville-territoire	23
4.1.1. Rappel du projet de PADD	24
4.1.2. Orientations et objectifs pour le volet armature multipolaire de la ville-territoire	25
4.2. Au sujet des pôles d'emplois et parcs d'activités	28
4.2.1. Rappel du projet de PADD	28
4.2.2. Orientations et objectifs pour le volet pôles d'emplois et parcs d'activités	29
4.3. Au sujet de l'habitat	33
4.3.1. Rappel du projet de PADD	34
4.3.2. Orientations et objectifs pour le volet habitat	35
4.4. Au sujet des mobilités et de l'offre de transport	39
4.4.1. Rappel du projet de PADD	40
4.4.2. Orientations et objectifs pour le volet mobilités et offre de transport	41
4.5. Au sujet des centralités et des polarités commerciales	45
4.5.1. Rappel du projet de PADD	45
4.5.2. Orientations et objectifs pour le volet centralités et polarités commerciales	47
4.6. Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique	51
4.6.1. Règles pour le DAACL	52
4.6.2. Localisation des centralités et des SIP (secteurs d'implantation périphérique)	54
4.7. Au sujet de la trame éco-paysagère et agricole	66
4.7.1. Rappel du PADD	66
4.7.2. Orientations et objectifs pour le volet Trame éco-paysagère et agricole	69

4.8. Au sujet de la sobriété énergétique	74
4.8.1. Rappel du PADD	74
4.8.2. Orientations et objectifs sur le volet sobriété énergétique	75
4.9. Au sujet des matériaux et de la valorisation des déchets	78
4.9.1. Rappel du PADD	78
4.9.2. Orientations et objectifs pour le volet matériaux et de valorisation des déchets	79
4.10. Au sujet des ressources en eau	80
4.10.1. Rappel du PADD	80
4.10.2. Orientations et objectifs pour le volet eau	81
4.11. Au sujet des risques, de la santé et de la vulnérabilité climatique	84
4.11.1. Rappel du PADD	84
4.11.2. Définitions	85
4.11.3. Orientations et objectifs pour le volet risques, santé et vulnérabilité	86
4.12. Au titre de la Loi Littoral	90
4.12.1. Orientations et objectifs pour le volet loi littoral	92

5. Synthèse des objectifs de programmation foncière **103**

6. Les 12 quartiers et leurs contributions pour le projet de la ville-territoire **107**

6.1. Mode d'emploi des fiches par quartier	111
6.2. Le quartier de La Rochelle	113
6.3. Le quartier de Surgères	117
6.4. Le quartier de Marans	121
6.5. Le quartier de Courçon	125
6.6. Le quartier d'Aigrefeuille	129
6.7. Le quartier de La Jarrie	133
6.8. Le quartier de Dompierre	137
6.9. Le quartier du Littoral Nord	141
6.10. Le quartier du Littoral Sud	145
6.11. Le quartier Sèvre et Marais	149
6.12. Le quartier Curé et Virson	153
6.13. Le quartier des Vallées bocagères	157

7. Glossaire du DOO **161**

1. Préambule

1.1. Proposition pour un DOO

"**Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)**¹ est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un **projet d'aménagement et de développement durables (PADD)**², Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'aménagement commercial, d'environnement..."

Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales

1.2. Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine :

- 1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;*
- 2° Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques ;*
- 3° Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.*

Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines. » (Art. L141-5 du Code de l'urbanisme)

Ces trois objectifs généraux doivent être déclinés selon les obligations ou possibilités définies par le Code de l'urbanisme qui les organise selon 9 sous-sections du (art. L141-6 à L141-22), soit :

- Gestion économe des espaces,
- Protection d'espaces agricoles, naturels et urbains,
- Habitat,
- Transports et déplacements,
- Équipement commercial et artisanal,
- Qualité urbaine, architecturale et paysagère,
- Équipements et services,
- Infrastructures et réseaux de communications électroniques,
- Performances environnementales et énergétiques.

1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) – voir glossaire page 174

2 Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) – voir glossaire page 172

1.3. Trajectoire bas carbone

La Stratégie Nationale Bas Carbone définit l'objectif d'une neutralité carbone en 2050 à l'échelle nationale et prévoit une division des émissions de gaz à effet de serre par six au moins d'ici cette date. Pour cela il est attendu une décarbonation totale des secteurs du bâtiment et des transports.

La loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat traduit les objectifs de cette stratégie au travers de quatre axes principaux dont deux majeurs pour les collectivités :

- La sortie progressive des énergies fossiles et le développement des énergies renouvelables : la réduction de 40% de la consommation d'énergies fossiles (par rapport à 2012) d'ici 2030 (contre 30% précédemment) ; le soutien à la filière hydrogène ; l'obligation d'installation de panneaux solaires sur les nouveaux entrepôts et supermarchés et sur les ombrières de stationnement ;
- La lutte contre les passoires thermiques (classes énergétiques F et G) avec l'objectif de les rénover toutes d'ici dix ans selon un plan pluriannuel et une obligation de rénovation en cas de location ou de vente à partir de 2028.

Au regard des impératifs climatiques et des injonctions réglementaires, tous les territoires devront participer à l'effort nécessaire pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'échelle nationale.

1.4. Trajectoire vers le « zéro artificialisation nette » (ZAN)

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite Loi Climat & Résilience) renforce significativement les obligations en matière de sobriété foncière, pour atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050. Elle demande aux SCoT :

- A l'horizon 2031, d'inscrire un objectif de réduction de la **consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers**³, de telle sorte que cette consommation ne dépasse pas, à l'échelle nationale, la moitié de la consommation foncière constatée durant les dix ans précédant l'adoption de la loi (moyenne annuelle 2011-2020), et
- De définir une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050.

Au-delà de l'objectif de réduire très significativement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon du SCoT (2040), la loi introduit également un changement d'approche, passant d'une comptabilisation des terrains naturels, agricoles ou forestiers « consommés » par l'urbanisation, à un bilan des terrains artificialisés (imperméabilisés) et désimperméabilisés (renaturés).

³ Consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers – voir glossaire page 165

1.5. Opposabilité du DOO et principe de compatibilité

Le SCoT est opposable aux PLUi, mais aussi aux [PDU](#)⁴ et [PLH](#)⁵ là où ils existent. En contrepartie, il ne peut être opposé directement aux permis de construire (qui doivent se conformer aux PLUi), sauf pour les grandes [opérations d'aménagement](#)⁶ (opérations d'aménagement > 5 000 m² de surface de plancher et [opérations foncières](#)⁷ > 5 ha). Il est également opposable aux Autorisations d'Exploitation Commerciale et Cinématographique.

Dans tous les cas, le SCoT s'applique selon le principe juridique de la compatibilité et non pas de la conformité. Il n'y a donc pas d'obligation de conformité des dispositions du PLUi avec les objectifs du SCoT, qu'ils soient exprimés sous forme qualitative ou quantitative. Il s'agit ici d'une différence importante avec les PLU dont le règlement s'applique selon le principe de conformité aux demandes de permis de construire.

A l'exception des cas limitativement prévus par la loi dans lesquels les SCoT peuvent contenir des normes impératives (en particulier les dispositions du [Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique - DAACL](#)⁸), le SCoT définit des objectifs généraux. Il existe ainsi une certaine marge d'appréciation pour appliquer les objectifs et orientations du SCoT à l'échelle des PLUi et des projets selon le contexte particulier des sites et des projets.

L'appréciation globale du respect du principe de compatibilité revient en dernier ressort au juge administratif. Cette appréciation doit restituer les objectifs du SCoT à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le juge administratif n'a pas à examiner l'adéquation du PLU à chaque disposition ou objectif particulier du SCoT, mais il lui appartient de « *rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert en prenant en compte l'ensemble des prescriptions du document supérieur, si le plan ne contrarie pas les objectifs qu'impose le schéma, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision* ».

⁴ Plan de Déplacements Urbains – voir glossaire page 171

⁵ Plan Local de l'Habitat – voir glossaire page 171

⁶ Opérations d'aménagement – voir glossaire page 170

⁷ Opérations foncières – voir glossaire page 170

⁸ DAACL – voir glossaire page 165

2. La "ville-territoire" La Rochelle Aunis

Un seul et même projet de territoire porte l'ensemble du Schéma de Cohérence Territoriale de La Rochelle Aunis, son Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), comme son Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Ce projet constitue la doctrine stratégique du territoire qui anime les orientations et objectifs qui suivent. Il est fondé sur trois convictions :

1. **Ce sont les flux quotidiens qui unifient de fait le territoire de La Rochelle Aunis, et le font fonctionner comme une “ville-territoire”, dans toute sa diversité.** Avec ici deux grands enjeux :
 - 1.1. La gestion durable de ces flux et circulations, dont le développement ne doit pas être exponentiel et qui doit opérer un [report modal](#)⁹ progressif mais majeur basé sur une logique des proximités.
 - 1.2. La structuration globale de la ville-territoire, qui ne doit pas devenir petit à petit une vaste nappe périurbaine banale en progression depuis La Rochelle, mais doit cultiver au contraire sa diversité, malgré la pression résidentielle, par une multipolarité hiérarchisée.
2. **Ce sont les centralités historiques, quelle que soit leur taille, qui font la base de l'identité, de l'ancrage et des repères du territoire : elles doivent demeurer résolument structurantes.** Avec ici deux autres grands enjeux :
 - 2.1. Le contrôle du développement, hors de ces centralités historiques, des grands équipements et des zones d'activités indispensables, qui ne doivent pas continuer à vider de leur substance les centralités héritées, afin de sortir des logiques du développement extensif et de s'inscrire dans un objectif de sobriété foncière.
 - 2.2. La montée en qualité des centralités, celles des villages, des bourgs et des petites villes, pour les rendre de nouveau désirables, par leur patrimoine, leurs espaces publics, leurs services de proximité, leur habitabilité aussi.
3. **C'est la décarbonation et la reconnaissance des ressources écologiques en tant que [biens communs](#)¹⁰ qui sont les défis fondamentaux de la ville-territoire pour la prochaine génération.** Avec trois grands enjeux encore :
 - 3.1. Les espaces agricoles, conchylicoles et ostréicoles, les marais, les bocages, les espaces naturels, forestiers, marins, leurs milieux vivants, leur biodiversité, leurs sols ou fonds marins, leurs cycles et échanges biochimiques, la circulation des eaux, le paysage qui en résulte, sont aussi nécessaires à la ville-territoire que les espaces bâtis actuels et futurs. Ces espaces ne sont pas le résidu des orientations qui précèdent : ils sont le cœur battant de la ville-territoire et doivent sortir gagnants de tous les arbitrages à venir.
 - 3.2. Le bilan carbone de la ville-territoire peut et doit tendre vers la neutralité à l'horizon 2050. Cet enjeu et son objectif sont fondamentaux au point qu'ils traversent tous les précédents.
 - 3.3. De ces deux premiers enjeux découlent l'amélioration du cadre de vie et de la santé publique au sens large, préoccupations primordiales des citoyens et des élus.

⁹ Report modal – voir glossaire page 173

¹⁰ Biens communs – voir glossaire page 164

3. Organisation du DOO

Le DOO est divisé en **dix thématiques** qui sont les suivantes :

- Armature multipolaire de la ville-territoire,
- Pôles d'emplois et parcs d'activités,
- L'habitat,
- Les mobilités et les transports,
- Les centralités et les polarités commerciales,
- La trame éco-paysagère et agricole,
- La sobriété énergétique,
- Les matériaux et la valorisation des déchets,
- Les ressources en eau,
- Les risques, la santé et la vulnérabilité climatique.

Deux sections spécifiques aux thématiques suivantes ont été intégrées :

- Conformément à l'article L.141-6 du Code de l'urbanisme, le **Document d'Aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)** : Il précise les règles d'implantation de certaines constructions et implantations commerciales, artisanales et logistiques.
- Conformément la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral - dite Loi Littoral, **un volet Loi Littoral**.

Chaque thématique est divisée en deux sous-sections : un rappel des objectifs du PADD relatifs à la thématique abordée et les orientations et objectifs retenus par le SCoT.

Les orientations et objectifs sont numérotés :

- de **1. à 105. pour les prescriptions**. Les prescriptions sont des objectifs avec lesquels les documents d'urbanismes inférieurs (PLU, PLUi, carte communale ...) **doivent être compatibles**, ainsi que certaines opérations de construction et d'aménagement (celles visées à l'article R.142-1 du code de l'urbanisme).
- De **b. à 0. pour les recommandations**. Les recommandations sont des objectifs moins prioritaires et ont pour but d'orienter ou alerter les collectivités sur les choix à mettre en place dans leurs documents d'urbanismes ou dans les opérations d'aménagements visées.

D'autre part, compte tenu du découpage en « quartiers » du territoire du SCoT, douze fiches quartiers ont été réalisées (voir chapitre 6. Les 12 quartiers et leurs contributions pour le projet de la ville-territoire page 107).

En dernier point et afin de faciliter la compréhension du document par l'ensemble des acteurs, **le DOO a été complété par un glossaire**. Les mots définis dans le glossaire sont identifiés par une note de bas de page et une couleur différente.

Par exemple :

- illustration du mot au sein du texte :

"Le schéma de cohérence territoriale¹ est un document..."

- note de bas de page avec un renvoi vers le glossaire du DOO :

¹ Schéma de cohérence territoriale - Voir glossaire page 174

4. Document d'Orientation et d'Objectifs

4.1. Au sujet de l'armature multipolaire de la ville-territoire

Le périmètre du SCoT La Rochelle Aunis correspond en grande partie à l'aire urbaine de La Rochelle. Il constitue un espace de vie partagé par ses habitants et les activités qu'il accueille : la ville-territoire qui se positionne comme une entité cohérente et fonctionnelle au cœur du pôle métropolitain Centre Atlantique (La Rochelle, Rochefort, Niort, Fontenay-le-Comte).

Il s'agit de structurer la politique urbaine, l'offre de mobilité et de services de la ville-territoire La Rochelle Aunis autour d'une armature dont le cœur d'agglomération, formé par la Ville de La Rochelle et ses communes périphériques (Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré), est le moteur, dont les axes de transport sont les chaînes et dont les villes de Surgères et Marans, et dans une moindre mesure les pôles d'Aigrefeuille-d'Aunis, de Châtelailon-Plage, de Courçon, de Dompierre-sur-Mer, de La Jarrie sont les courroies de transmission.

Cette armature multipolaire et la diversité des paysages qu'elle représente, est aussi le reflet d'une offre touristique diversifiée mais qui reste encore pour beaucoup cantonnée au littoral, notamment sur la ville-centre et la station balnéaire de Châtelailon-Plage.

4.1.1. Rappel du projet de PADD

Rappel du projet de PADD :

Affirmer la place du territoire de La Rochelle Aunis

Structurer le développement pour confirmer la place de La Rochelle dans le système territorial des régions de la Nouvelle Aquitaine et des Pays de la Loire, en tant que pôle universitaire, administratif et économique.

Affirmer le pôle métropolitain Centre Atlantique comme acteur structurant pour le développement à l'échelle de la Région Nouvelle-Aquitaine et des Pays de la Loire.

Organiser le développement en s'appuyant sur les axes de communication structurants, qui drainent le territoire et assurent les dessertes vers Nantes, Paris ou Bordeaux.

Structurer le développement à l'échelle de la ville-territoire

Valoriser le rôle de la ville-centre de La Rochelle comme noyau central de la ville-territoire et du pôle métropolitain.

Pérenniser le rôle d'accélérateur de développement du cœur d'agglomération (La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré).

Structurer la ville-territoire autour des pôles urbains :

- le cœur d'agglomération et en son sein la ville-centre de La Rochelle,
- 2 pôles structurants majeurs que sont Surgères et Marans,
- les pôles structurants intermédiaires (Aigrefeuille-d'Aunis, Courçon, La Jarrie, Dompierre-sur-Mer, Châtelailon-Plage).

Faire découvrir la ville-territoire dans toute sa richesse

- Préserver et magnifier les atouts qui font l'attractivité touristique de La Rochelle et du littoral : la ville port, le patrimoine naturel et bâti, ses pôles d'attraction majeurs, l'attractivité maritime et nautique ; consolider son positionnement pour un tourisme des quatre saisons.

Appuyer le développement touristique notamment sur les trois pôles de :

- Châtelailon-Plage, station balnéaire,
- Marans, porte sur le Marais poitevin,
- Surgères, cité médiévale,

et sur les complémentarités entre ces pôles et les différentes offres touristiques.

4.1.2. Orientations et objectifs pour le volet armature multipolaire de la ville-territoire

Structurer la ville-territoire

1. Pour structurer la ville-territoire autour du cœur d'agglomération¹¹ et des pôles urbains¹², ces espaces devront prioritairement accueillir :
 - les équipements structurants¹³ à l'échelle supra-communale,
 - les parcs d'activités économiques¹⁴ et les principaux pôles d'emplois,
 - la majeure partie de l'offre de logements à même de proposer un parcours résidentiel cohérent à l'ensemble de la population et permettant de réduire les contraintes de mobilités.

Développement territorial

2. Pour aller vers une atténuation des flux vers et depuis le cœur d'agglomération, et entre les pôles urbains, le **développement de l'emploi devra être favorisé dans les pôles urbains**. En particulier, il s'agira d'éviter une concentration des emplois tertiaires non présentsiels¹⁵ sur le seul cœur d'agglomération.

Pôle urbain

3. Pour répondre aux attentes des entreprises et de la population active, les pôles urbains devront permettre d'offrir un cadre de vie attractif pour les actifs résidents, les travailleurs, les entreprises et les visiteurs, dans les tissus urbains agglomérés des centres villes et centres-bourgs de ces pôles. À ce titre, les deux pôles structurants majeurs de Surgères et de Marans devront occuper une place prépondérante à l'échelle de la ville-territoire.

Hôpital

4. La zone artisanale des Cottes-Mailles à Aytré, située dans le cœur d'agglomération, va accueillir le nouvel hôpital de La Rochelle, sur le site dit "DBMA". Cette zone, déjà artificialisée, a vocation à accueillir sur 12 hectares l'ensemble de la future structure hospitalière, équipements hospitaliers actuellement présents sur le site Saint-Louis, nouveaux équipements à venir et infrastructures logistiques.

Le site retenu a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de "Prise en considération de la mise à l'étude du projet et de délimitation des terrains affectés par le projet" en date du 11 juillet 2024. Sur les bases de cet arrêté, l'emprise pour accueillir le futur centre hospitalier de La Rochelle devra être réservée.

¹¹ Cœur d'agglomération – voir glossaire page 164

¹² Pôles urbains – voir glossaire page 172

¹³ Équipements structurants – voir glossaire page 167

¹⁴ Parcs d'Activités Economiques – voir glossaire page 170

¹⁵ Emplois tertiaires non présentsiels – voir glossaire page 166

Offre de transports multimodale

5. L'armature multipolaire de la ville-territoire devra être soutenue par une **offre de transports multimodale attractive entre le cœur d'agglomération et les pôles urbains**, en cohérence avec le renforcement du développement économique et résidentiel de ces pôles. Cette offre de transport devra être organisée selon les 4 axes structurants qui relient les pôles et le cœur d'agglomération de la ville-territoire (cf. chapitre 4.4. Au sujet des mobilités et de l'offre de transports).

Le développement résidentiel devra être favorisé dans les territoires desservis (directement ou en [rabattement](#)¹⁶) par cette offre structurante en transport collectif. Une optimisation des développements résidentiels sera recherchée autour des nœuds de mobilité inscrits au sein des tissus urbains.

Offre touristique

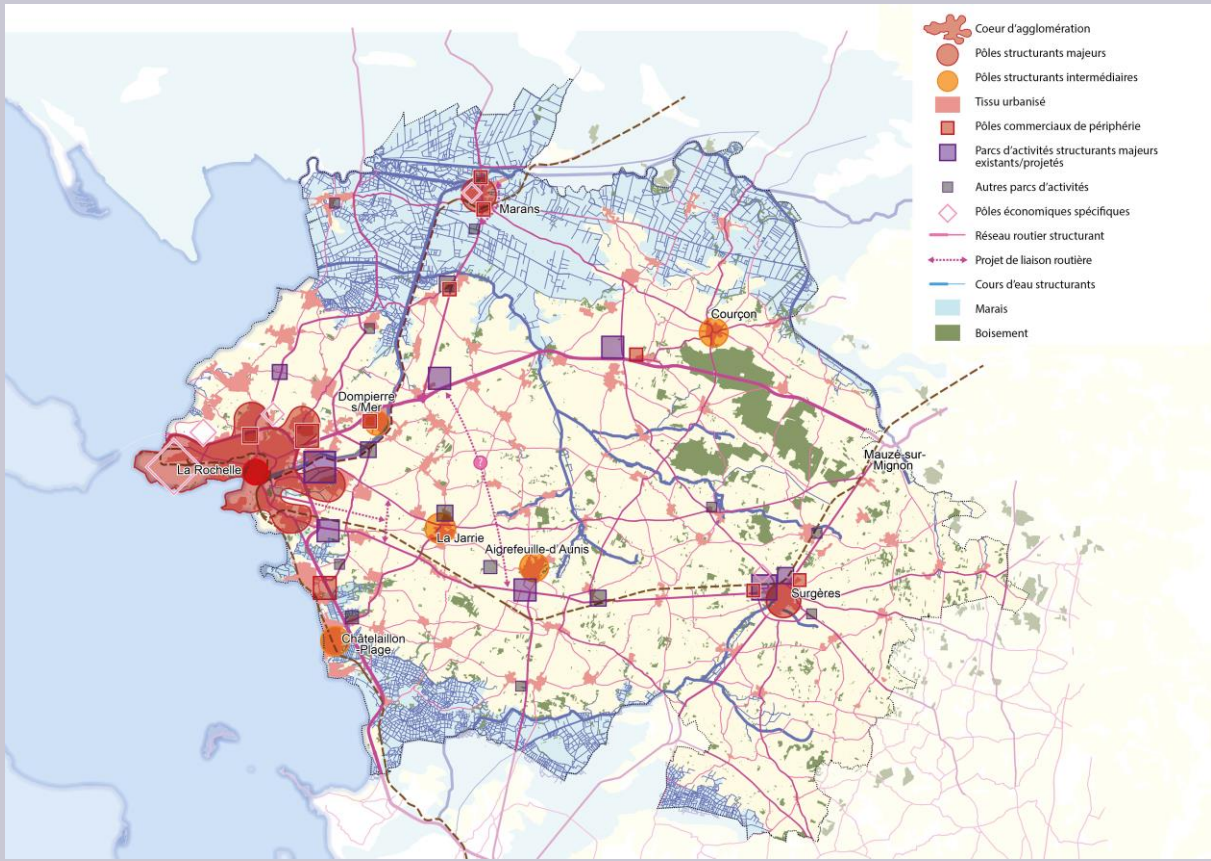
6. Le développement de l'offre touristique devra s'appuyer sur les complémentarités entre :

- la [ville-centre](#)¹⁷, destination historique, portuaire, littorale et de tourisme d'affaire,
- le littoral,
- la station balnéaire de Châtelailon-Plage,
- Surgères et sa cité médiévale,
- Marans porte d'entrée sur le Marais Poitevin,
- Une offre d'hébergement globale et équilibrée.

¹⁶ Rabattement – voir glossaire page 173

¹⁷ Ville-centre – voir glossaire page 176

L'armature territoriale



4.2. Au sujet des pôles d'emplois et parcs d'activités

L'offre d'accueil pour les entreprises doit répondre aux besoins des différentes entreprises. Elle doit accompagner et anticiper les transformations des filières structurantes (transformation agricole, construction navale...) et des modes de travail. Elle doit être structurée à l'échelle de la ville-territoire pour valoriser les complémentarités et les équilibres.

Plus que jamais, l'accessibilité, l'offre de services, de lieux de rencontre et de créativité sont les facteurs déterminants pour accueillir les activités à haute valeur ajoutée, les filières d'excellence et de l'innovation. Il s'agit ainsi d'optimiser l'organisation de la ville-territoire en cohérence avec l'armature formée par les pôles et les axes de déplacement.

4.2.1. Rappel du projet de PADD

Rappel du projet de PADD :

Pérenniser la dynamique économique de la ville-territoire en offrant des conditions favorables pour son développement

Réaffirmer les centralités urbaines et les secteurs des gares comme de véritables pôles de vie économique.

Préserver les potentiels de développement des grands pôles économiques spécifiques que sont le Grand Port Maritime, le port de pêche de La Rochelle et les grands sites industriels.

Favoriser l'optimisation, le renouvellement et la requalification des zones d'activités existantes, avant d'étendre ou de créer de nouveaux parcs, selon un objectif permanent de sobriété foncière.

Structurer l'offre des parcs d'activités pour la rendre plus lisible : organiser le développement de l'offre en parcs économiques au-delà du cœur d'agglomération, préciser les vocations des parcs économiques, anticiper les besoins à long terme tout en maîtrisant le développement à court terme.

4.2.2. Orientations et objectifs pour le volet pôles d'emplois et parcs d'activités

Entreprises tertiaires

7. Pour renforcer l'animation et l'attractivité des pôles urbains et du cœur d'agglomération, les **entreprises tertiaires** devront être implantées dans les tissus urbanisés de ces espaces et en priorité dans leurs centralités. D'autres localisations pourront toutefois être justifiées pour les grandes entreprises ayant des besoins fonciers qui dépassent les espaces disponibles au sein des centralités.

Parcs économiques

8. Les **parcs économiques** (hors secteurs d'implantation périphérique du commerce – SIP, cf. plus loin) devront être réservés aux activités qui sont incompatibles avec les fonctions urbaines et résidentielles des tissus urbains mixtes (génération de nuisances : trafic poids lourds, poussières, bruit, odeurs...). Ils devront se développer en complémentarité et à proximité du cœur d'agglomération et des pôles urbains, de sorte à être accessibles en modes doux et en transports collectifs.

Développement économique hors armature

9. **En dehors des pôles urbains et du cœur d'agglomération**, le développement économique devra se faire au sein des zones urbaines mixtes, prioritairement les centralités, et se focaliser sur les services à la population en cohérence avec les dispositions du volet commerce du DOO et du DAACL.

Optimisation foncière

10. **L'optimisation foncière**, par la mutualisation des besoins et par la réhabilitation des terrains sous-utilisés / sous-valorisés à l'intérieur des parcs d'activités déjà aménagés, doit être recherchée en priorité, avant la programmation de nouvelles opérations (transformations de tissus bâtis existants ou extensions). Au-delà d'études spécifiques sur les gisements fonciers et les capacités de densification des parcs d'activités, des solutions innovantes pourront-être recherchées pour favoriser l'optimisation des parcs (utilisation des surfaces de stationnement existantes, intégration des espaces de stationnement dans les volumes bâtis, mutualisation des équipements...).

Activités de production

- 11. Les activités de production** (industrie, artisanat de production) devront désormais davantage trouver leur place dans les parcs économiques identifiés à l'échelle des intercommunalités, afin de ne pas augmenter la pression sur les gisements fonciers des tissus urbains constitués, principalement du cœur d'agglomération, et permettre un rééquilibrage de l'offre d'emplois à l'échelle de la ville-territoire.

Atlanparc Sainte-Soulle

- 12.** Le parc économique d'**Atlanparc Sainte-Soulle** devra principalement être réservé pour des activités industrielles ou logistiques, exigeant la proximité des axes de desserte du territoire (routiers et ferrés à terme). En fonction de la mise en service effective d'une offre de transport public le long de la RN 11 (*cf. chapitre 4.4. Au sujet des mobilités et de l'offre de transport*), des activités de services, sans accueil de clientèle, pourront également être implantées sur ce parc.

Grands Champs à Aigrefeuille-d'Aunis

- 13.** L'évolution du site économique privé des **Grands Champs** à Aigrefeuille-d'Aunis devra être envisagée en complémentarité avec les autres parcs économiques, en restant dans son enveloppe urbanisée actuelle.

Renforcement desserte routière RN11 et RN 939

- 14.** Les perspectives de développement et l'aménagement des parcs économiques d'Atlanparc Sainte-Soulle, de Fief-Girard à Aigrefeuille-d'Aunis/Le Thou et de Croix-Fort à Saint-Christophe/Saint-Médard d'Aunis/Clavette devront tenir compte de l'éventuel renforcement de la desserte routière entre la RN 11 et la RD 939.

Activités de loisirs

- 15. Les activités de loisirs devront prioritairement être implantées dans les centralités.** Celles génératrices de nuisances incompatibles avec les tissus urbains des centralités ou nécessitant une emprise importante pourront être installées dans les parcs d'activités commerciaux (*cf. prescriptions : 39. Encadrer le développement du commerce en dehors des centralités page 49 et 40. Conditionner l'évolution du commerce hors des localisations préférentielles de commerce page 50- cf. chapitre 4.5. Au sujet des centralités et des polarités commerciales / DAACL*). Les activités de loisirs n'ont pas vocation à s'installer dans les parcs économiques accueillants des activités de production.

Développement économique hors enveloppes urbaines existantes

16. Pour répondre au besoin de développement économique et poursuivre l'accueil d'entreprises porteuses d'emplois, qui ne trouvent pas leur place au sein des enveloppes urbaines existantes, les espaces économiques dédiés sont différenciés en parcs structurants majeurs, parcs structurants intermédiaires et parcs de proximité. Ces parcs sont distincts des parcs d'activités commerciales (cf. chapitre 4.5. *Au sujet des centralités et polarités commerciales / DAACL*).

- **Parcs structurants majeurs** : destinés à accueillir les entreprises au rayonnement régional, national ou international, fortement génératrices de déplacements notamment lourds et nécessitant des surfaces foncières importantes ; les investissements en faveur d'une offre d'accueil de qualité (infrastructures, équipements, services) et de qualité environnementale (sobriété énergétique, ressource en eau, intégration paysagère) y sont prioritaires ;

Parcs structurants majeurs par EPCI

EPCI	Quartier de la ville-territoire	Commune(s)	Nom de la zone ou lieu-dit
Communauté d'agglomération de La Rochelle	La Rochelle	Aytré	Belle-Aire Nord et Sud/Varaize
	La Rochelle	Perigny	Parc Indus. de Périgny/Atlanparc
	La Rochelle	La Rochelle	La Pallice / chef de Baie
	La Rochelle	La Rochelle	Les Rivauds Nord
	La Rochelle	Lagord	Les Greffières /Atlantech
	Dompierre	Ste-Soulle/Vérines	Atlanparc
Communauté de communes Aunis Atlantique	Littoral Nord	St-Xandre	L'Aubreçay
	Courçon	St-Sauveur d'Aunis	ZA de Beaux Vallons
	Courçon	Ferrières / St-Sauveur	ZA de l'Aunis Ouest
	Marans	Marans	ZA St-François
	Marans	Marans	La Pénissière
Communauté de communes Aunis Sud	Marans	Marans	ZI Port
	Surgères	Surgères	PI Ouest I et II
	Surgères	Surgères	PI de la Combe
	Aigrefeuille	Aigrefeuille / Le Thou	PAE du Fief Girard

- **Parcs structurants intermédiaires** : constituent une offre complémentaire et non concurrente aux parcs structurants majeurs pour répondre aux besoins à l'échelle de l'EPCI, avec des réserves foncières moins importantes ;
- **Parcs de proximité** : permettent d'accueillir les petites et très petites entreprises avec une aire de chalandise locale à proximité de leurs clients, avec une offre foncière et immobilière favorisant les parcours économiques des entreprises.

Construction de nouvelles entreprises

17. L'ouverture à l'urbanisation de terrains destinés à la construction de nouvelles entreprises ne doit pas concurrencer les opérations en renouvellement, mutation, densification¹⁸ au sein des parcs existants. Ainsi, les intercommunalités devront analyser la capacité de densification et de mutation des espaces économiques.

¹⁸ Renouvellement, mutation, densification – voir glossaire page 173

Offre maximale de foncier économique

18. Afin de structurer le développement économique sur le territoire et d'assurer l'usage économe du foncier, l'offre maximale de foncier économique potentiellement consommable est répartie entre les intercommunalités, et par niveaux de parcs (cf. tableau ci-dessous).

Répartition de l'offre maximale de foncier économique potentiellement consommable par EPCI et type de parc, sous réserve des conditions énoncées ci-dessus en termes de fongibilité et des prescriptions détaillées dans le chapitre mise en œuvre du SCoT.

EPCI	Typologie des parcs	Objectifs de programmation*		
		2021-30	2031-40	2021-2040
Communauté d'agglomération de La Rochelle	Parcs structurants majeurs	48	37	85
	Autres parcs	26	7	33
	Ensemble	74	44	118
Communauté de communes Aunis Atlantique	Parcs structurants majeurs	23	16	39
	Autres parcs	3	-	3
	Ensemble	26	16	42
Communauté de communes Aunis Sud	Parcs structurants majeurs	25	9	34
	Autres parcs	17	6	23
	Ensemble	42	15	57
Ville-territoire	Parcs structurants majeurs	96	62	158
	Autres parcs	46	13	59
	Ensemble	142	75	217

*Données en hectares

Cette répartition peut être ajustée pour tenir compte de la réalité des demandes sur le territoire, à condition de respecter l'offre maximale de foncier économique potentiellement consommable définie par le SCoT, soit 142 ha pour la première décennie, puis 75 ha pour la seconde décennie, sous réserve des prescriptions détaillées dans le chapitre de mise en œuvre du SCoT.

Port Atlantique La Rochelle et de port de pêche

19. Les besoins de développement des ports, **Port Atlantique La Rochelle et de port de pêche**, devront être pris en compte pour préserver leur compétitivité et accompagner leurs évolutions. La possibilité de réaliser un **contournement ferré** pour la desserte du Port Atlantique La Rochelle devra être préservée dans les documents de planification sur la base des hypothèses de tracés connues.

4.3. Au sujet de l'habitat

Fort de son cadre de vie, la ville-territoire doit répondre à un développement résidentiel pérenne en valorisant la diversité de ses environnements. Pour mettre en cohérence les capacités d'accueil résidentiel avec l'armature des pôles et des axes de mobilité, il s'agit d'inverser la tendance d'un affaiblissement du rôle résidentiel du cœur d'agglomération et de limiter les incidences de la périurbanisation sur les espaces naturels et les déplacements quotidiens. Désormais, il s'agira de réorienter le développement sur le cœur d'agglomération et les pôles par une offre suffisante et accessible, de maîtriser le report des ménages, des jeunes actifs et des familles dans les zones périurbaines et rurales, et d'assurer une offre diversifiée et la mixité sociale sur tout le territoire.

Le développement urbain doit en priorité être absorbé par le renouvellement et l'intensification des espaces déjà urbanisés, pour préserver les espaces agricoles et naturels, mais aussi pour valoriser le patrimoine existant et redonner sens aux centralités anciennes. Pour cela, il est nécessaire d'exploiter les potentiels de réhabilitation des logements anciens et vacants, les potentiels de mutation et de densification des tissus existants, plutôt que de programmer des extensions urbaines, de renouveler les formes urbaines et (re-)qualifier les espaces publics, collectifs et les paysages bâtis et végétaux.

Aussi, il s'agira de doter les collectivités d'outils opérationnels pour maîtriser les projets pour ne pas subir un urbanisme dirigé par le marché immobilier au moindre coût. L'évolution des pratiques et l'expérimentation sont indispensables pour répondre aux enjeux des centralités.

4.3.1. Rappel du projet de PADD

Rappel du projet de PADD :

Valoriser l'attractivité résidentielle de la ville-territoire pour atténuer les disparités démographiques entre pôles et périphéries

Répondre aux besoins de la ville-territoire et de son attractivité résidentielle en produisant entre 30 000 et 40 000 logements (résidences principales) pour répondre au desserrement des ménages et accueillir 50 000 habitants supplémentaires en 20 ans, tout en intégrant un ralentissement de la croissance démographique résultant des projections récentes.

Différencier les objectifs de chaque territoire selon ses propres enjeux et avec l'ambition d'une cohérence d'ensemble :

- Recentrer le développement sur la ville-centre et le cœur d'agglomération afin d'inverser la tendance de l'éloignement entre lieux d'emplois et d'habitation,
- Maîtriser le développement résidentiel dans la couronne périurbaine de La Rochelle, tout en affirmant son rôle de premier territoire d'accueil en termes de croissance démographique,
- Maintenir une dynamique significative dans les bassins de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis, de Surgères et de Marans.

Donner la priorité au renouvellement et limiter la consommation d'espace

Donner la priorité au renouvellement et à l'intensification dans les enveloppes urbaines existantes.

Maîtriser la programmation et la qualité des projets pour assurer la diversité de l'offre et la mixité sociale, la qualité des logements et des espaces collectifs.

Réduire considérablement l'artificialisation des sols, par une réduction de 50% de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour chaque tranche de 10 ans par rapport à la décennie précédente (période de référence 2011-2020) pour s'inscrire dans une trajectoire permettant d'atteindre les objectifs nationaux en 2050 relatif à la lutte contre l'artificialisation des sols ; et lutter contre la fragmentation des espaces et le mitage des territoires agricoles, en concentrant le développement urbain au plus près des centralités (greffe urbaine), en poursuivant et renforçant l'évolution vers des formes urbaines plus compactes.

4.3.2. Orientations et objectifs pour le volet habitat

Besoin en logements

20. La ville-territoire doit répondre à un besoin de logements important et renforcer les capacités d'accueil des ménages prioritairement dans le cœur d'agglomération et les pôles urbains.

Pour faire face à l'attractivité de la ville-territoire de La Rochelle Aunis, au regard des évolutions passées et récentes, **le besoin de logements pour la période 2021-2030 est estimé à 17 500 logements supplémentaires en hypothèse basse¹⁹ et à 21 500 logements en hypothèse haute. Puis en cohérence avec les projections de l'INSEE²⁰, il pourra légèrement baisser à entre 12 500 logements supplémentaires (hypothèse basse) et 16 600 logements (hypothèse haute) pour la décennie suivante.** Ce besoin correspond à un taux de croissance annuel moyen de la population d'environ 0,85% (TCAM) pour la période 2021-2030, puis 0,80% pour la période 2031-2040. *La programmation des besoins en logements est déclinée par quartier de la ville-territoire (cf. tableau au point [24 page 36](#)).*

Le développement du parc de logements doit soutenir l'habitat dans le cœur d'agglomération et dans les pôles urbains pour renforcer les fonctions résidentielles à proximité des principaux pôles d'emplois, des services et des équipements structurants, tout particulièrement des quartiers de La Rochelle, de Surgères et de Marans.

L'augmentation du parc de logements doit servir la population résidente. Une augmentation du parc de résidences secondaires et des meublés de tourisme n'est pas souhaitée et doit être évitée autant que possible par la maîtrise du foncier et du parc, et l'utilisation d'outils de régulation.

Mixité des ménages

21. Favoriser la mixité et répondre aux besoins des ménages les plus fragiles dans toutes les parties de la ville-territoire.

Sur l'ensemble de la ville-territoire, l'augmentation de l'offre de logements locatifs sociaux doit favoriser les publics les plus précaires et répondre aux besoins des jeunes ménages et des familles monoparentales.

Accueil de gens du voyage

22. Pour répondre aux besoins d'accueil des Gens du voyage identifiés par le [Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage \(SDAHGV\)²¹](#) de Charente Maritime (2018-2024), approuvé en 2019, les collectivités devront tenir compte des préconisations du dit-schéma, notamment en ce qui concerne l'amélioration des conditions d'accueil pour les familles itinérantes et la réponse aux besoins d'un habitat adapté.

¹⁹ Cette projection n'intègre pas les logements programmés dans le cadre d'opérations de ZAC mises en chantier avant 2021, soit environ 800 logements.

²⁰ Institut nationale de la statistique et des études économiques (INSEE) – voir glossaire page 169

²¹ Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) – voir glossaire page 174

Étalement urbain**23. Pour limiter au maximum l'étalement urbain, protéger les espaces naturels et agricoles, renforcer l'animation et l'attractivité des centralités et tissus bâtis existants, le renouvellement et la densification des tissus déjà urbanisés doivent être favorisés.**

La densification et le renouvellement des tissus déjà urbanisés, et notamment des centralités, doivent être privilégiés à l'extension urbaine. La mobilisation des potentiels de densification, de renouvellement sur des friches et dans des bâtiments vacants doit être prioritaire à l'ouverture à l'urbanisation de terrains en extension urbaine. Ces potentiels doivent être localisés et quantifiés par les documents d'urbanismes inférieurs au SCoT.

En moyenne sur la ville-territoire, la part du nombre de logements à réaliser sur des terrains déjà urbanisés (« en renouvellement ») doit être de 65% au moins pour les 10 ans suivant l'approbation du SCoT, puis de 76% au moins pour la décennie suivante. Par conséquent, les collectivités doivent rechercher la maîtrise des fonciers stratégiques pour le renouvellement urbain, des projets de recyclage foncier et de renaturation.

Extensions urbaines**24. Les collectivités doivent limiter les terrains non bâtis ouverts à l'urbanisation et maîtriser l'ouverture à l'urbanisation en extension**

L'ouverture à l'urbanisation de terrains destinés à la construction de logements ne doit pas concurrencer les opérations en renouvellement. Elle doit être programmée uniquement en complément de l'engagement opérationnel des projets de renouvellement et de réhabilitation du parc dans les zones déjà urbanisées.

Pour répondre au besoin de 30 000 logements supplémentaires entre 2021 et 2040 (hypothèse basse, cf. ci-dessus point **20**), **l'extension urbaine²² pour le développement de l'habitat ne doit pas dépasser 210 ha pour la réalisation d'un total de 17 500 logements pour la période 2021-2030, puis de 125 ha** (115 hectares affectés par quartiers et 10 hectares en réserve – voir détail page suivante) **pour la réalisation d'un total de 12 500 logements pour la période 2031-2040.** *Les objectifs de production de logements et de programmation foncière associés pour chaque quartier de la ville-territoire sont présentés dans le tableau ci-dessous.*

Si le besoin de logements dépassait l'estimation de l'hypothèse basse, l'effort de production de logements supplémentaires devrait être porté prioritairement sur le cœur d'agglomération et les pôles urbains, **sans augmenter la consommation foncière en extension.**

²² Extension urbaine – voir glossaire page 168

Quartiers	Programmation de production de logements *				Programmation foncière (en ha) **	
	Hypothèse basse		Hypothèse haute		2021-2030	2031-2040
	2021-2030	2031-2040	2021-2030	2031-2040		
La Rochelle	9 500	6 300	11 500	8 500	45	30
Dompierre	1 900	1 800	2 400	2 400	20	15
Aigrefeuille	700	500	900	600	25	5
La Jarrie	900	700	1 100	900	15	5
Littoral Sud	1 300	700	1 600	900	20	10
Littoral Nord	600	700	800	900	10	10
Marans	800	500	1 000	700	20	10
Surgères	1 000	700	1 200	900	25	10
Courçon	300	200	400	300	15	5
Curé et Virson	200	100	200	200	5	5
Sèvre et Marais	200	200	300	200	5	5
Vallées Bocagères	100	100	100	100	5	5
Ville-territoire	17 500	12 500	21 500	16 600	210	115

* Hors logements programmés dans les opérations de ZAC mises en chantier avant 2021 (soit environ 400 logements dans chacun des quartiers Littoral Nord et Dompierre).

** La programmation foncière intègre la consommation déjà réalisée ou programmée par les opérations engagées avant l'approbation du SCoT.

Au-delà des 115 hectares programmés sur les quartiers pour la période 2031-2040, 10 hectares supplémentaires sont réservés pour la programmation foncière résidentielle.

L'enveloppe foncière résidentielle s'élève ainsi à :

125 hectares, dont 115 hectares territorialisés par quartiers et 10 ha de réserve foncière.

La réserve de 10 hectares a vocation à apporter une flexibilité dans la prise en compte des dynamiques et évolutions des territoires sur le long terme et de répondre aux éventuels besoins en équipements, pour le cœur d'agglomération, qui devront élargir sur les enveloppes résidentielles.

Elle pourra également permettre d'anticiper les évolutions des secteurs littoraux et des pôles structurants intermédiaires, desservis par les réseaux structurants de transport public. Dans cette logique, cette réserve foncière devra prioritairement être affectée sur les quartiers Littoral Sud et La Jarrie.

La répartition entre quartiers des objectifs de programmation de logements et de programmation foncière inscrite dans le tableau ci-dessus pourra faire l'objet d'évolutions, sur la base d'un principe de fongibilité entre quartiers, dans le respect des enveloppes foncières globales et après avis des instances en charge du suivi de la mise en œuvre du schéma de cohérence territoriale.

La répartition des objectifs entre les différentes vocations pourra être **ajustée pour tenir compte de l'évolution réelle des besoins**, selon les conditions détaillées dans le chapitre de mise en œuvre du SCoT, **à condition de respecter les objectifs globaux par décennies** (soit 400 ha pour la période 2021-2030, et 200 ha pour la période 2031-2040).

25. Pour respecter l'armature territoriale inscrite dans le SCoT et répondre à la diversité des situations, les objectifs de production en renouvellement et les densités à produire en extension sont différenciés selon la typologie des 12 quartiers de la ville-territoire (cf. tableau ci-dessous). Les « quartiers » sont détaillés au chapitre suivant : 6. Les 12 quartiers et leurs contributions pour le projet de la ville-territoire.

Les objectifs de la part de logements à réaliser en renouvellement et les objectifs de densité en extension présentent des moyennes à l'échelle de chaque quartier. Les collectivités doivent veiller à différencier ces objectifs en tenant compte des objectifs généraux ci-avant, et des particularités des territoires. En tout état de cause, au sein d'un même quartier :

- la priorité du renouvellement vis-à-vis de l'extension urbaine doit être appliquée dans tous les secteurs d'un quartier,
- les plus fortes densités doivent être produites dans le cœur d'agglomération et les pôles urbains,
- les extensions urbaines, doivent prioritairement favoriser la dynamique du cœur d'agglomération et des pôles urbains.

Quartiers	Densités moyennes (log/ha) *		Part de renouvellement (% de la production) **	
	2021-2030	2031-2040	2021-2030	2031-2040
La Rochelle	50	55	75%	75%
Dompierre Aigrefeuille La Jarrie	35	40	50%	60%
Littoral Sud Littoral Nord	30	40	40%	50%
Marans Surgères Courçon	25	35	35%	45%
Curé et Virson Sèvre et Marais Vallées Bocagères	20	30	30%	40%
Ville-territoire	32	40	46%	54%

* **Densités moyennes** résultant des densités différenciées qui pourraient s'appliquer à l'intérieur d'un quartier.

** **Part de renouvellement** : hypothèse de la part de logements réalisés sans extension, au sein des enveloppes urbaines.

4.4. Au sujet des mobilités et de l'offre de transport

Avec sa structure à la fois centrée sur La Rochelle et très multipolaire, du Vieux Port aux centres-bourgs, en passant par les pôles d'équipements et d'emplois, les besoins de mobilité sont forts et diversifiés. Les réponses doivent ainsi être multiples et portées par une forte ambition, à la fois pour assurer l'accessibilité de loin et de près, et pour favoriser le transfert modal sur les alternatives à la voiture individuelle. Dès lors, il s'agira à la fois d'assurer la performance des infrastructures routières et ferroviaires, et de faciliter l'intermodalité²³ avec les transports en commun et les déplacements à pied et à vélo.

Au-delà de l'offre de mobilité, la ville-territoire doit mettre en œuvre un urbanisme de proximité. Le développement de nouveaux modes de déplacement, de techniques d'information et de communication à distance doit être anticipé.

²³ Intermodalité – voir glossaire page 169

4.4.1. Rappel du projet de PADD

Rappel du projet de PADD :

Assurer l'accessibilité et maîtriser les temps de déplacement

Assurer l'accessibilité du territoire :

- Préserver l'accessibilité du territoire par les réseaux (inter-) régionaux et (inter-) national,
- Renforcer significativement l'offre de desserte ferrée régionale, sur l'axe Nantes/Bordeaux via La Rochelle,
- Renforcer les liaisons intercommunales en s'appuyant sur l'amélioration du réseau départemental existant,
- Réaliser le contournement de Marans et permettre une requalification de son centre-ville,
- Travailler à une desserte nord-sud pour le trafic routier de transit en dehors des axes existants, dont la rocade de La Rochelle (RN 137 – RN 237),
- Améliorer la desserte ferrée du Grand Port Maritime par la réalisation du contournement ferroviaire.

Développer un réseau de transport interne plus performant pour assurer la mobilité pour tous :

- Assurer une offre de desserte en transports publics par un maillage fin sur l'ensemble du territoire,
- Favoriser la [multimodalité](#)²⁴ et le transfert modal sur les transports en commun,
- Hiérarchiser et compléter le réseau de voiries pour assurer l'accessibilité des centralités, des pôles d'équipements et des pôles d'emplois, tout en améliorant le cadre de vie et l'usage des modes actifs,
- Aménager des itinéraires cyclables attractifs, sécurisés et continus dans l'ensemble de la ville-territoire,
- Préserver une offre de stationnement suffisante pour l'accès aux centralités, pôles d'équipements et d'emplois.

Anticiper l'évolution des techniques de communication et modes de déplacement :

- Développer et exploiter les nouvelles techniques de communication, notamment du numérique,
- Anticiper l'évolution des modes de déplacement et des besoins d'aménagement qui en résultent.

Faire découvrir la ville-territoire dans toute sa richesse

- Favoriser le développement du cyclotourisme.

²⁴ Multimodalité – voir glossaire page 169

4.4.2. Orientations et objectifs pour le volet mobilités et offre de transport

Axes structurants

- 26.** Pour soutenir l'armature multipolaire de la ville-territoire, l'offre de transports en commun devra être organisée selon les **4 axes structurants** qui relient le cœur d'agglomération aux pôles urbains de la ville-territoire, soit :
- **l'axe La Rochelle – Surgères – Niort**, avec notamment une offre TER desservant la gare de Surgères (futur **Pôle d'échange multimodal - PEM²⁵**) et les haltes de La Jarrie et d'Aigrefeuille-d'Aunis - Le Thou, ainsi qu'une éventuelle future halte à Aytré / Belle Aire,
 - **l'axe La Rochelle – Marans – Luçon**, avec notamment la remise en service d'une offre TER, la réouverture d'une gare / halte à Marans et les éventuelles haltes de Périgny, Dompierre-sur-Mer, Sainte-Soulle et Andilly-les-Marais,
 - **l'axe La Rochelle – Châtelailon-Plage – Rochefort**, avec notamment une offre TER desservant la gare de Châtelailon-Plage et la halte d'Angoulins-sur-Mer, ainsi qu'une éventuelle future halte au Marouillet à Yves,
 - **l'axe La Rochelle – Niort**, sur lequel une offre structurante de transport collectif de car régional est mise en place, à titre expérimental depuis septembre 2024. Cette ligne dessert les parcs économiques situés le long de l'axe et des arrêts à vocation de rabattement (avec priorité aux mobilités douces) ou de pôles multimodaux. Elle relie la gare routière de La Rochelle à Niort, en passant par les zones d'emplois d'Atlanparc Périgny (deux arrêts), d'Atlanparc Sainte-Soulle, et la zone d'activité de l'Aunis à Ferrières. Sur le Niortais, elle dessert le parc des Cheracles à Mauzé-sur-le-Mignon, et sur Niort même les secteurs de Bessines, du Pôle Atlantique, de Sellier et du Pôle universitaire. La fréquence est d'un car par heure sur les plages horaires 6h - 7h30 le matin et 18h - 20h le soir, du lundi au vendredi toute l'année.

Halte de Marans et gare de Surgères

- 27.** Pour renforcer l'attractivité des pôles urbains structurants, la future gare / halte **de Marans et la gare de Surgères** devront être développées comme de **véritables points de centralités** (emplois, services, commerces, habitat...) inscrits dans le projet de renouvellement urbain et non comme de simples points d'échanges multimodaux.

Haltes secondaires

- 28.** Les haltes TER existantes de **La Jarrie et d'Aigrefeuille-Le Thou**, ainsi que les éventuelles futures haltes de **Ste Soulle - Dompierre-sur-Mer, d'Andilly-les-Marais et du Marouillet** devront constituer des points multimodaux favorisant le rabattement et l'interconnexion, reliés aux pôles urbains, bourgs ou quartiers situés à proximité par des liaisons douces sécurisées et attractives, et offrant aux usagers des services pour une attente confortable (s'abriter, se connecter, se réunir, s'alimenter...). Ces **haltes de rabattement ne devront pas accueillir des commerces ou services de proximité** dont l'implantation devra être privilégiée dans les centralités existantes situées à proximité. Elles n'ont pas vocation à évoluer vers des polarités urbaines, le développement de l'habitat et des activités devra prioritairement être localisé dans et autour des centralités existantes.

²⁵ Pôle d'échange multimodal (PEM) – voir glossaire page 172

29. Les gares ou haltes urbaines, intégrées aux centralités de Châtelailon-Plage et d'Angoulins-sur-Mer, ou les éventuelles futures haltes desservant les parcs économiques de Périgny et d'Aytré - Belle Aire, devront offrir une desserte multimodale, notamment pour les modes doux et les transports urbains.

Axe la Rochelle - Niort

30. Les éventuels futurs arrêts à vocation de [rabattement](#)²⁶ localisés sur l'axe La Rochelle – Niort devront être accessibles depuis les bourgs proches par des liaisons douces sécurisées et attractives pour les déplacements du quotidien. En dehors du cœur d'agglomération, des pôles urbains et des pôles économiques structurants, il n'est pas envisagé de développement urbain autour de ces futurs arrêts de rabattement.

Renforcement des parcs relais

31. Pour faciliter l'accès au cœur d'agglomération et le transfert modal vers le réseau de transports urbains de l'agglomération de La Rochelle voire les réseaux interurbains et ferrés, l'offre de **parcs relais devra être renforcée **en périphérie du cœur d'agglomération**. En particulier, des « **points de jonction** » en amont des secteurs de saturation du réseau routier devront être aménagés comme de véritables pôles d'échanges multimodaux, avec une offre de services comparables aux haltes de rabattement.**

Halte de la Porte Dauphine

a. Afin de favoriser l'accessibilité au cœur d'agglomération, la desserte ferrée vers La Rochelle pourrait être prolongée au-delà de la gare de La Rochelle-Ville jusqu'à la **halte de La Porte Dauphine.**

Usage des mobilités douces et des EDPM

32. Le développement de l'usage des mobilités douces et des [engins de déplacements personnels motorisés](#)²⁷ (EDPM) pour les déplacements du quotidien doit être une priorité de l'aménagement des voiries partout dans la ville-territoire. L'aménagement de liaisons cyclables sécurisées et attractives devra en priorité être réalisé pour l'accès aux équipements scolaires et aux pôles d'échanges multimodaux, ainsi qu'aux pôles urbains et d'emplois, pour assurer leur accessibilité depuis les bourgs situés à proximité dans un rayon d'environ 5 km.

Des équipements sécurisés pour le stationnement des cycles devront venir compléter ces dispositifs.

²⁶ Rabattement – voir glossaire page 173

²⁷ Engins de déplacements personnels motorisés – voir glossaire page 166

Itinéraires cyclables et pédestres de loisirs

- 33.** Renforcer et qualifier les **itinéraires cyclables et pédestres à vocation de loisirs** en s'appuyant sur les itinéraires européens et nationaux et en les complétant par des itinéraires locaux de sorte à mettre en réseau les différents sites du territoire, et accompagner le développement d'une offre d'excursion « zéro-émission ».

Contournement de Marans

- 34.** La réalisation du **contournement de Marans** doit être accompagnée par un projet urbain d'ensemble de renouvellement du centre-ville et d'apaisement de la circulation en faveur des mobilités douces. Les incidences du projet de contournement sur l'environnement et sur l'agriculture doivent être évitées au maximum par le choix du tracé, puis être limitées et en dernier lieu compensées. **Le projet devra s'inscrire dans un objectif de sobriété foncière en limitant l'artificialisation des sols naturels et agricoles, et en réutilisant autant que possible les voies déjà existantes.**

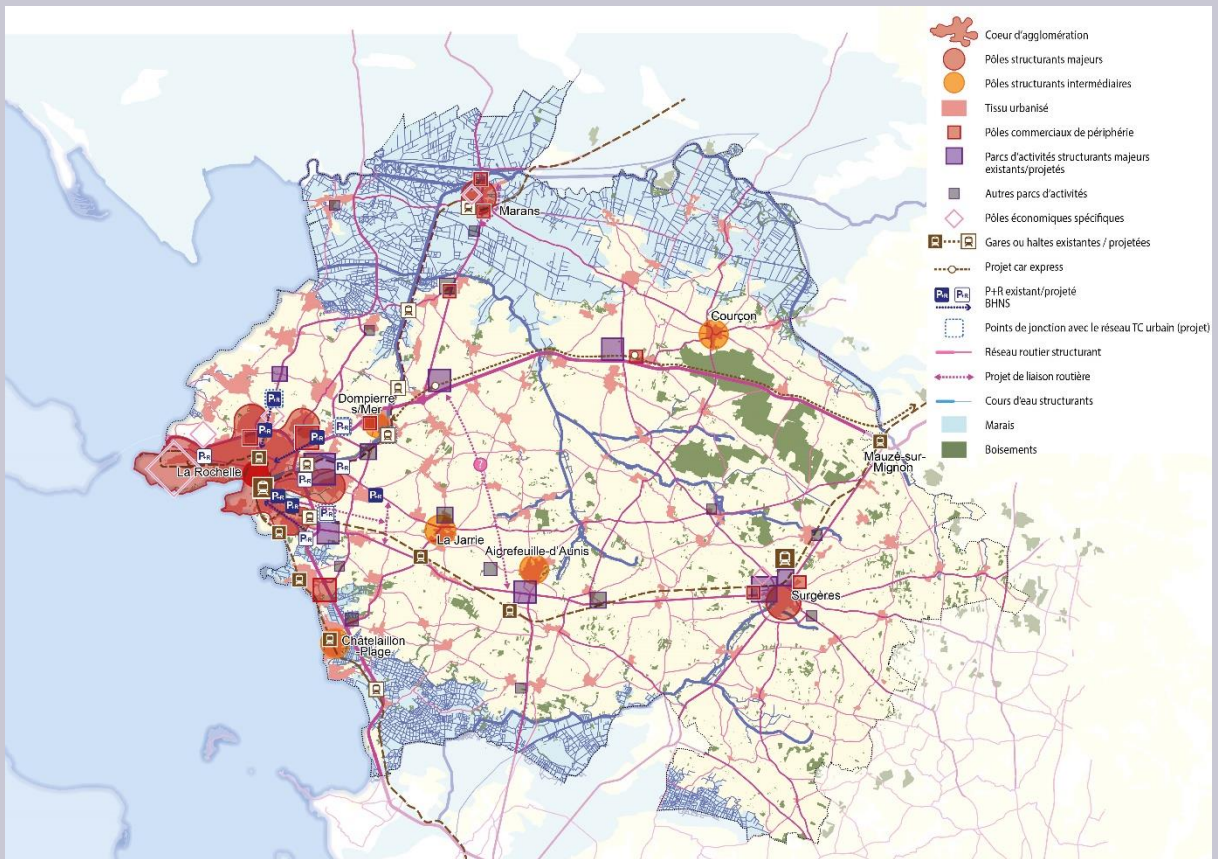
Mise en œuvre de la stratégie de mobilités

- 35.** La **mise en œuvre de la stratégie de mobilités** de la ville-territoire devra être accompagnée par des politiques publiques portant notamment :
- une gouvernance à l'échelle de la ville-territoire,
 - une unité tarifaire (à l'échelle de la ville-territoire voire du pôle métropolitain),
 - des informations et outils facilitant le changement de comportement (planificateur d'itinéraires multimodaux...),
 - une gestion de l'offre de stationnement dans le cœur d'agglomération favorisant le transfert modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle, sans toutefois pénaliser les ménages les plus défavorisés,
 - le développement de stations et de bornes de recharges électriques, en cohérence avec le programme de déploiement départemental,
 - le développement d'une « culture vélo », d'une « filière vélo » complète, y compris l'incitation financière.

Offre routière renforcée

- 36.** L'**offre routière du territoire devra être renforcée** par l'étude, puis la réalisation, d'un itinéraire de transit nord-sud, évitant les principaux axes de desserte existants dont la rocade de La Rochelle (RN 137 – RN 237), et par une alternative à la RD 939, entre La Jarne et l'avenue Simone Veil en entrée est de la Rochelle. **Le projet devra s'inscrire dans un objectif de sobriété foncière en limitant l'artificialisation des sols naturels et agricoles, et en réutilisant autant que possible les voies déjà existantes.**

Les mobilités



4.5. Au sujet des centralités et des polarités commerciales

L'attractivité de la ville-territoire repose largement sur l'attractivité de ses centralités urbaines comme lieux d'intensité de la vie quotidienne. Face aux dynamiques héritées des dernières décennies qui trop souvent ont reporté le développement dans les périphéries et délaissé les centralités, il s'agira de reconquérir les centralités délaissées par une stratégie délibérée d'intensification et de revitalisation des centralités existantes.

Ces centralités sont souvent anciennes, parfois plus récentes, rarement nouvelles ; mais elles s'inscrivent toujours dans la complémentarité entre elles. Elles concentrent les différentes fonctions urbaines et se distinguent par les qualités d'usage, paysagères et architecturales. Il s'agira d'y anticiper l'évolution des modes d'habiter, de travailler et de consommer, et ainsi d'apporter à l'échelle de la ville-territoire une réponse concrète aux enjeux de la transition énergétique par la « ville des courtes distances ».

À l'échelle du SCoT, désormais à peine 44% de l'activité commerciale est implantée en centralité. Cet effet de dilution des activités commerciales a pour conséquences de pénaliser la lisibilité des espaces commerciaux et de favoriser un commerce de flux et non un commerce de centralité multifonctionnelle, favorable aux déplacements à pied et à vélo. Au regard des profondes mutations des habitudes de consommation, il s'agit de promouvoir un nouveau modèle de développement commercial qui met davantage l'accent sur le développement qualitatif plutôt que quantitatif en réaffirmant le rôle des centralités et en encadrant le développement commercial sur les autres espaces.

4.5.1. Rappel du projet de PADD

Rappel du projet de PADD :

Renouveler l'attractivité de toutes les centralités, valoriser le patrimoine et le cadre de vie

- Localiser le développement dans et au plus près des centralités pour faire de la proximité et de la mixité des fonctions urbaines une qualité de vie,
- Favoriser les facteurs qui renforcent l'animation et le cadre de vie dans les centralités (« qualité d'usage »),
- Valoriser les spécificités qui font l'identité vécue au quotidien de chaque territoire (« l'espace signifiant »).

Soutenir l'attractivité commerciale des centralités

- Affirmer les centralités urbaines comme les espaces prioritaires pour l'implantation et le développement du commerce, des services et des équipements de proximité,
- Maîtriser le développement des polarités commerciales périphériques en s'appuyant sur les parcs commerciaux existants,
- Pour préserver le tissu commercial des centralités, réserver le développement commercial en périphérie pour les formats de commerce ne pouvant pas trouver leur place dans ces centralités.

Préalable - les activités commerciales concernées par les dispositions commerce du DOO et du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) :

Champ d'application du volet commerce du DOO et du DAACL	Activités exclues
<p><i>Sont incluses dans le champ d'application des règles du volet commerce du SCoT et du DAACL les activités de commerce de détail c'est-à-dire toute prestation avec un acte final d'achat d'un service ou d'un bien impliquant une transaction financière en direct ou dématérialisée (incluant les drives). Sans caractère d'exhaustivité, il est possible de distinguer les filières de commerces suivantes :</i></p> <p>Alimentaire : commerces d'alimentation générale, épicerie, fruits et légumes, vins et spiritueux, crèmerie, fromagerie, cafés, bonbons, poissonneries, boucheries, charcuteries, traiteurs, boulangeries.</p> <p>Culture-loisirs : fleurs, tabac, presse, librairie, photographe, jardinerie, informatique, sport.</p> <p>Hygiène-santé-beauté : coiffeur, institut de beauté, parfumerie, opticien, pharmacie et parapharmacie.</p> <p>Équipement de la maison : électroménager, tv-hifi, décoration, art de la table, linge de maison, bricolage, quincaillerie, meubles, brocantes.</p> <p>Équipement de la personne : vêtements, chaussures, bijouterie, maroquinerie, horlogerie, mercerie, dépôt vente.</p> <p>Les services aux particuliers : pompes funèbres, pressing, cordonnerie, toilettage pour chien, tatouage, agence immobilière, banque, assurance, auto-école, location et réparations diverses.</p> <p>Activités de loisirs : cinéma.</p> <p>Les sites logistiques (distributeurs automatiques, casiers) destinés à desservir une clientèle de particulier et générant des flux de véhicules particuliers ou de deux roues ayant un effet sur le dimensionnement des voiries ou générant des besoins en stationnement. Les entrepôts de e-commerce ne présentant pas de point de retrait, les dark-stores, dark-kitchens, ne rentrent pas dans la classification du commerce comme ils ne génèrent pas de flux de particuliers.</p>	<p><i>Sont exclues du champ d'application des règles du volet commerce du SCoT et du DAACL les activités suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les café-hôtel-restaurant y compris les campings, • Le commerce de gros ayant principalement comme clientèle des professionnels, • La vente directe de produits agricoles domiciliée sur le lieu de production, • Les stations de distribution de carburants, • Les concessionnaires automobiles, camping-car, garages, nautisme, accastillage, motocycles et motoculture de plaisance, • Les pépinières avec espace de production. • Activités de loisirs : bowling, parc de loisirs, salle de fitness (ces activités font l'objet d'orientations spécifiques dans le chapitre <u>4.2. Au sujet des pôles d'emplois et parcs d'activités</u> du DOO). <p><i>L'exclusion de ces activités est justifiée dans la mesure où elles répondent à des logiques d'implantation différentes et considérées comme ayant moins d'impact en termes d'aménagement du territoire.</i></p>

La traduction dans le PLUi des activités concernées par le champ d'application du DAACL correspond, au sein de la destination « commerce et activité de services », aux sous-destinations suivantes : « Artisanat et commerce de détail », « Cinéma » et « Activité de service ou s'effectue l'accueil d'une clientèle ».

4.5.2. Orientations et objectifs pour le volet centralités et polarités commerciales

Centralités urbaines

37. La préservation des **centralités urbaines**²⁸ doit être la priorité de l'ensemble des stratégies d'aménagement commercial.

La centralité urbaine est définie comme un espace resserré autour d'un centre-ville, centre-bourg, centre de village ou centre de quartier. Elle se différencie ainsi de la notion d'**enveloppe urbaine**²⁹ et du territoire communal.

La notion de centralité est différente de celle de pôle. Cette dernière renvoie à la hiérarchie de l'armature urbaine, tandis que des centralités se trouvent dans tous les bourgs, villages et quartiers. Une centralité d'un pôle urbain pourra accueillir des fonctions ayant un rayonnement intercommunal, tandis que les centralités des autres bourgs et villages accueilleront les fonctions ayant un rayonnement communal ou infra-communal.

Sous le terme centralité s'entend « secteur central » (centre-ville, centre-bourg) d'une commune, caractérisé de façon cumulative par une certaine densité du bâti (espaces les plus denses de la commune), la présence d'équipements publics et médicaux, l'existence d'espaces de socialisation publics (lieu de culte, plage, place, espace public...), la mixité des fonctions (habitat, commerces, équipements) ; le tout, c'est-à-dire le périmètre de centralité, s'appréciant dans une logique de déplacement piéton.

La stratégie de développement commercial repose sur le confortement du commerce en centralité : le **commerce de proximité**³⁰ maintient la vitalité des centres-bourgs et des centres villes et un service de proximité au plus près de l'habitat. Afin de pérenniser ce dynamisme local, toute évolution commerciale amoindrissant la diversité du tissu commercial et l'attractivité des centralités de quartier, de ville, de bourg et de village devra être évitée. Pour cela, l'offre commerciale doit prioritairement s'inscrire dans des centres villes, centres de quartiers et centres-bourgs valorisés et attractifs, combinant attractivité urbaine et commerciale.

Chaque PLUi définit spatialement le plus précisément possible le(s) périmètre(s) de centralité(s). Les centralités peuvent inclure des secteurs de centre-bourg mais aussi de village ou de nouveaux quartiers. Chaque commune a ainsi la capacité de disposer de plusieurs centralités (cf. *carte des centralités existantes au moment de l'approbation du SCoT page 54*).

Les centralités sont destinées à recevoir tous les formats de commerces sous réserve du respect des règles urbaines. Le SCoT ne définit ni seuils plancher ni seuils plafond pour l'implantation de commerces dans les centralités afin d'alléger les contraintes d'implantation des commerces dans les centralités. Des seuils maximums de surface de plancher par **unité commerciale**³¹ (soit l'espace bâti dédié à une activité commerciale) pourront toutefois être définis dans les PLUi au regard des enjeux spécifiques à chaque sous-territoire intercommunal.

²⁸ Centralités urbaines – voir glossaire page 164

²⁹ Enveloppe urbaine – voir glossaire page 166

³⁰ Commerce de proximité – voir glossaire page 164

³¹ Unité commerciale – voir glossaire page 176

Stratégie de confortement du commerce en centralité

38. La stratégie de confortement du commerce en centralité est indissociable du confortement des 4 fonctions qui constituent le socle de son attractivité. De fait, la préservation des centralités ne se résume pas seulement à la protection du commerce mais également au renforcement de leur mixité fonctionnelle.

Au sein de ces centralités urbaines, le développement et la préservation de l'activité commerciale sont ainsi intimement liés au confortement des **4 fonctions d'un centre-ville** : économie / commerce, service ou équipement public / de santé, habitat dense / renouvelé, identité / qualité des espaces publics et ambiance d'achat.

Pour affirmer cette vocation multifonctionnelle des centralités, les conditions de réussite suivantes doivent être respectées :

- Définir un projet urbain à l'échelle du périmètre de centralité qui permette d'augmenter le volume d'habitants prioritairement sur ce périmètre, renforçant ainsi le potentiel du commerce accessible à pied (ceci doit conduire à avoir une proportion plus importante d'habitants en centre-ville et centre-bourg en comparaison à la situation lors de l'approbation du SCoT) ;
- Créer, le cas échéant, des aménagements spécifiques dans les parties des centres à vocation commerciale, pour la valorisation du patrimoine local, la sécurisation de la place du piéton, et pour la création d'espaces de sociabilité, d'équipements structurants, et d'espaces dédiés au stationnement pour les mobilités douces et actives ;
- Favoriser la concentration et la polarisation du commerce de proximité, afin de favoriser les effets d'entraînement, et en éviter la dilution ;
- Favoriser les conditions d'accueil des nouveaux commerces (surfaces commerciales minimum au travers de remembrement, stationnement de proximité) ;
- Protéger l'affectation des pieds d'immeuble sur des linéaires ciblés et pertinents afin d'éviter la transformation de commerces en habitat ;
- Rechercher prioritairement des solutions d'implantation des professions médicales, paramédicales et de santé au sein des périmètres de centralité ;
- Privilégier l'implantation d'activités de loisirs, d'activités tertiaires et artisanales, compatibles avec les autres fonctions des centralités, notamment en ce qui concerne la génération de flux automobiles et la cohabitation avec l'habitat.

Les centralités sont schématiquement localisées sur la carte de l'armature territoriale du DAACL (*page 54*). Il appartiendra aux documents de planification de rang inférieur, PLUi ou PLU, d'en définir la délimitation.

Evolution des centralités

b. Afin de tenir compte de la dynamique démographique du territoire et de sa vocation résidentielle, **de nouvelles centralités pourront être aménagées et définies dans les documents d'urbanisme si elles répondent aux critères de définition d'une "centralité"** (non représentées sur la carte de l'armature du DAACL [page 54](#)).

Ces nouvelles centralités pourraient se développer en complémentarité des centralités existantes, autour d'une polarité structurante, notamment commerciale ou de mobilités, à condition :

- que leur développement ne fragilise pas les fonctions d'autres centralités à proximité, notamment les centralités traditionnelles ;
- que dans le cas de nouvelles polarités commerciales, d'équipements ou de services, ces dernières ne puissent raisonnablement pas trouver place dans un projet de renouvellement ou de renforcement d'une centralité traditionnelle à proximité ;
- qu'elles s'inscrivent dans un projet urbain global intégrant les 4 fonctions de la centralité.

Commerces hors centralités

39. Encadrer le développement du commerce en dehors des centralités

Afin de répondre au développement des concepts marchands hors des centralités sans déstabiliser les centralités, le SCoT identifie, en plus des centralités, des [secteurs d'implantation périphérique \(SIP\)](#)³² dans lesquels l'implantation du commerce est conditionnée.

Les SIP sont des secteurs localisés dans le prolongement de l'enveloppe urbaine ou à l'écart. Ces secteurs ont souvent un fonctionnement déconnecté des zones d'habitat et ne présentent pas d'autres fonctions urbaines que celles relevant de l'économie et du commerce ou du loisir plus spécifiquement.

L'implantation en SIP est uniquement réservée aux commerces et autres activités de loisirs dont le format ou les conditions de fonctionnement seraient incompatibles, du fait de leur taille, avec leur localisation en centralité. Pour différencier les formats de commerces ayant vocation à s'installer au sein des SIP, le SCoT définit des seuils qui ont vocation à préserver le commerce traditionnel ou de proximité au sein des centralités. Ces seuils sont précisés au sein du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL).

En conséquence, seuls peuvent s'implanter dans les SIP les commerces dont les surfaces de vente et/ou de plancher sont supérieures à celles définies dans le DAACL (ci-après). L'unité de mesure est la surface individuelle d'une [unité commerciale](#)³³.

³² Secteur d'Implantation Périphérique (SIP) – voir glossaire page 175

³³ Unité commerciale – voir glossaire page 176

Les secteurs d'implantation périphérique (SIP) sont les suivants :

- **Au sein de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle : 4 SIP**
 - SIP de Lagord - Fief Rose,
 - SIP de Puilboreau - Beaulieu,
 - SIP d'Angoulins-sur-Mer,
 - SIP de Dompierre-sur-Mer (ZAC multisite de la gare).

- **Au sein de la Communauté de Communes Aunis Sud : 2 SIP**
 - **Surgères :**
 - SIP Jean-Philippe Rameau,
 - SIP Entrée Ouest

- **Au sein de la Communauté de Communes Aunis Atlantique : 4 SIP**
 - **Ferrières - Saint-Sauveur d'Aunis :**
 - SIP Zone commerciale de l'Aunis.
 - **Andilly-les-Marais :**
 - SIP Bel-Air.
 - **Marans :**
 - SIP Entrée Nord,
 - SIP Saint-François.

Afin de traduire le parti d'aménagement retenu, le développement du commerce devra se faire préférentiellement sur les périmètres actuels des SIP et dans les enveloppes définies dans le DAACL uniquement. **Ainsi la création de nouveau SIP est exclue sur la durée d'application du SCoT.** La localisation de chaque SIP et leurs modalités d'extension sont précisées dans le DAACL.

Evolution des commerces hors localisations préférentielles

40. Conditionner l'évolution du commerce hors des localisations préférentielles de commerce

Afin de permettre un bon fonctionnement des activités commerciales existantes, **la commercialité d'un local situé hors localisations préférentielles de commerces reste acquise. Son évolution, sa cession, son développement seront possibles si d'éventuels travaux d'agrandissement restent mesurés et limités à un seuil défini par chaque PLUi.** Le SCoT estime ce seuil dans un intervalle limité à 10 % de la surface de plancher. Ce seuil maximum étant rattaché au bâtiment, il ne sera autorisé qu'une seule fois sur la durée d'application du SCoT.

Les changements d'activités commerciales ne nécessitant pas de travaux seront possibles dans la mesure où ils n'induisent pas d'augmentation significative des flux routiers et de personnes.

La mutation d'une activité commerciale en activité non commerciale est encouragée. À ce titre les documents d'urbanisme pourront supprimer toute interdiction de changement de destination des locaux commerciaux.

4.6. Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique

Dans la continuité des règles du DOO, le DAACL définit deux types d'espaces d'implantation préférentielle du commerce afin de répondre aux objectifs fixés :

- / Les **centralités**, destinées à recevoir tous les formats de commerces sous réserve du respect des règles urbaines.
- / Les **SIP (secteurs d'implantation périphérique)**, privilégiés pour la création et le développement des plus grands commerces, dont le fonctionnement et la dimension peuvent être incompatibles avec les centralités.

Ces deux typologies d'espaces sont les seuls lieux pouvant accueillir du commerce. Des règles spécifiques sont définies dans le volet commerce du DOO pour les commerces déjà implantés en dehors de ces espaces afin de préserver leur pérennité tout en respectant les objectifs du SCoT.

Le DAACL définit un seuil au-delà duquel les équipements commerciaux sont susceptibles d'impacter l'organisation territoriale et sont considérés comme des commerces « d'envergure ». Ces commerces font l'objet de prescriptions spécifiques.

4.6.1. Règles pour le DAACL

Commerce de proximité

41. Préserver le commerce de proximité

Pour préserver l'offre commerciale en centre-ville et centre-bourg, les commerces doivent être priorités dans les centralités, au plus près des lieux de vie.

La création de locaux commerciaux inférieurs à 300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher est interdite en dehors des périmètres de centralité (création ou transformation de bâtiment existant).

Pour les projets mixant plusieurs cellules commerciales, **la surface de plancher associée à chaque cellule commerciale** (au sens de cellule avec accès différencié à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment) **devra respecter ce seuil.**

Ces restrictions d'implantation commerciale ne s'appliquent pas aux [showroom](#)³⁴ ou aux [magasins d'usine](#)³⁵ avec atelier de production, ou d'assemblage, qui s'appuient sur une [activité artisanale](#)³⁶ ou industrielle. Les produits commercialisés au sein de cet espace de vente devront être issus de l'activité qui lui est rattachée.

Afin d'éviter des transformations de locaux non commerciaux en commerce au sein des SIP, ces seuils sont applicables à toutes les nouvelles constructions qu'elles soient commerciales ou non.

Maîtrise du développement commercial existant

42. Maîtriser le développement commercial au sein des espaces existants

Les secteurs d'implantation périphérique (SIP) ont vocation à accueillir les activités commerciales qui ne peuvent trouver leur place dans les centralités du fait de la taille des surfaces de vente et/ou des conditions de stockage et/ou des nuisances générées pour les habitants-riverains.

La localisation, leur éventuelle enveloppe d'extension ainsi que les orientations spécifiques à ces 10 secteurs d'implantation périphérique (SIP) sont définies au travers des fiches sectorielles ci-après.

La mutation d'une activité commerciale en activité non commerciale est encouragée. À ce titre les documents d'urbanisme pourront supprimer toute interdiction de changement de destination des locaux commerciaux.

³⁴ Un showroom – voir glossaire page 175

³⁵ Les magasins d'usine – voir glossaire page 169

³⁶ Activité artisanale – voir glossaire page 163

Les secteurs d'implantation périphérique (SIP) sont les suivants :

- **Au sein de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle : 4 SIP**
 - SIP de Lagord - Fief Rose,
 - SIP de Puilboreau - Beaulieu,
 - SIP d'Angoulins-sur-Mer,
 - SIP de Dompierre-sur-Mer (ZAC multisite de la gare).

- **Au sein de la Communauté de Communes Aunis Sud : 2 SIP**
 - **Surgères :**
 - SIP Jean-Philippe Rameau,
 - SIP Entrée Ouest

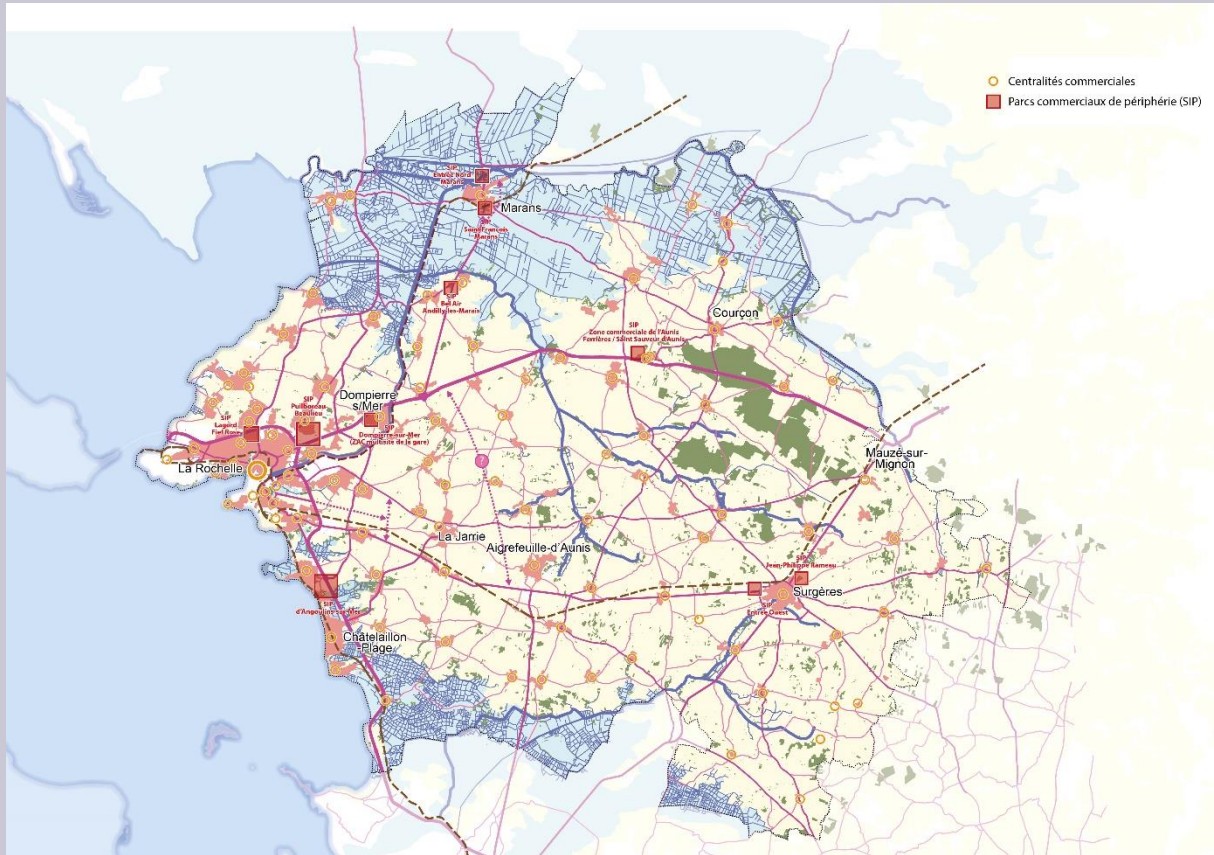
- **Au sein de la Communauté de Communes Aunis Atlantique : 4 SIP**
 - **Ferrières - Saint-Sauveur d'Aunis :**
 - SIP Zone commerciale de l'Aunis.
 - **Andilly-les-Marais :**
 - SIP Bel-Air.
 - **Marans :**
 - SIP Entrée Nord,
 - SIP Saint-François.

Pour accompagner la traduction de ces règles dans les documents d'urbanisme, **l'exploitation des friches existantes** (réhabilitation, destruction/reconstruction) devra être favorisée avant d'autoriser des constructions ou aménagements entraînant une nouvelle artificialisation des sols.

Le nombre des espaces en SIP est limité à cette liste ; charge à chaque document d'urbanisme de traduire le périmètre défini dans le DAACL à l'échelle du cadastre et d'y associer éventuellement des règles plus restrictives. C'est cette méthode, basée sur la définition de périmètre resserré, qui permettra de limiter la taille maximale des unités de commerce.

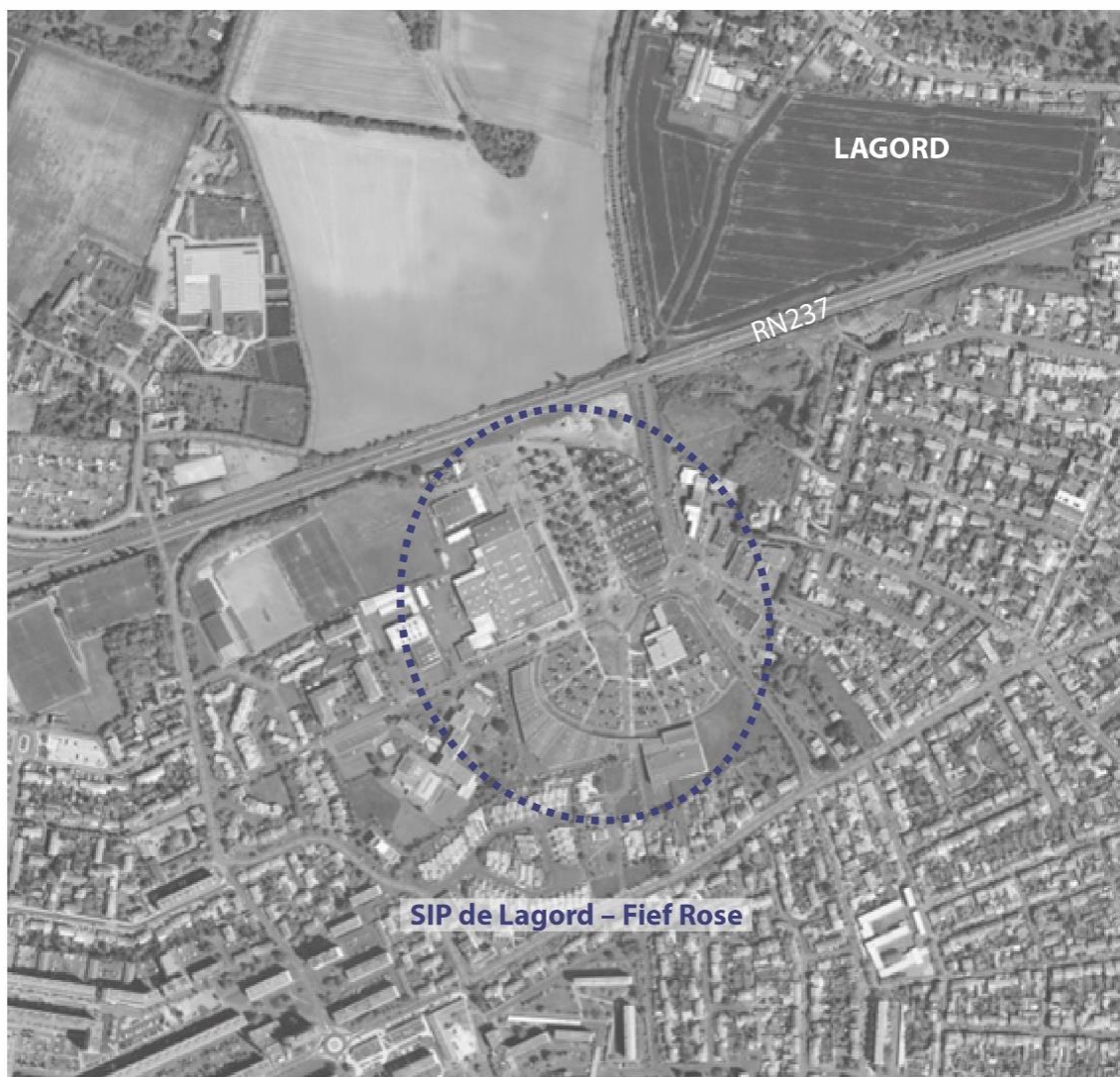
4.6.2. Localisation des centralités et des SIP (secteurs d'implantation périphérique)

Armature territoriale du DAACL



Communauté d'Agglomération de La Rochelle : SIP de Lagord – Fief Rose

SCoT La Rochelle-Aunis - Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du commerce



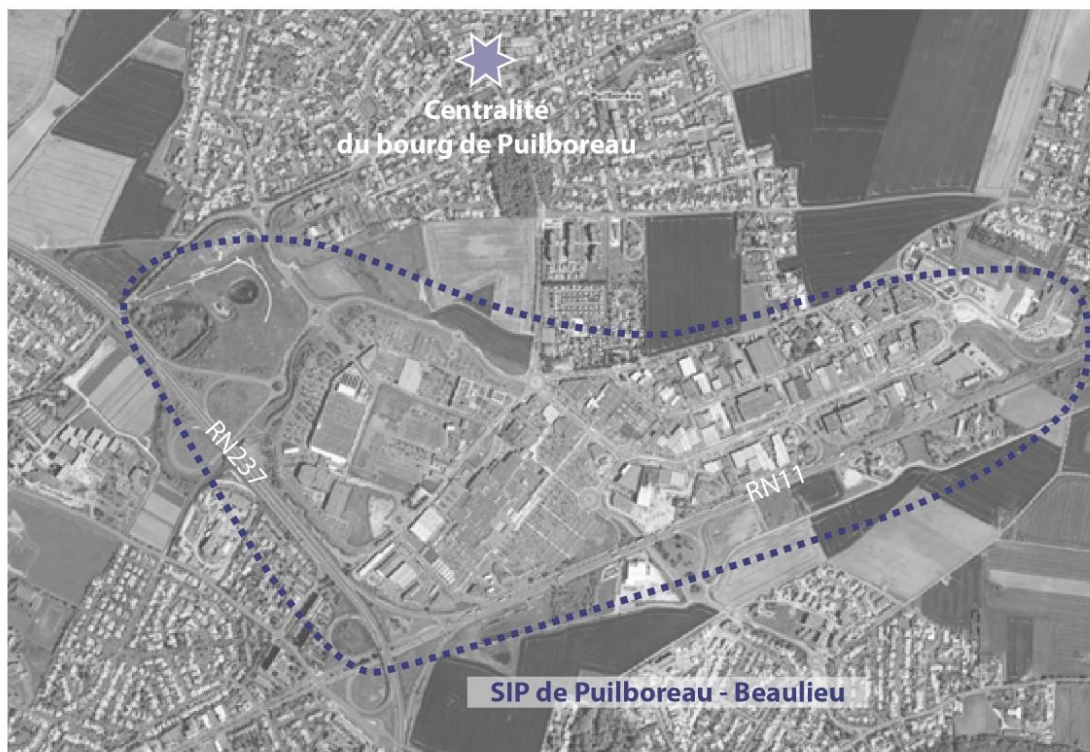
Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

La création de surface de vente se fait uniquement par densification ou renouvellement urbain sur les emprises foncières actuelles. Aucune extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique n'est possible.

Le **format minimal** des unités commerciales est fixé à **300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher**.

Communauté d'Agglomération de La Rochelle : SIP de Puilboreau – Beaulieu

SCoT La Rochelle-Aunis - Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du commerce



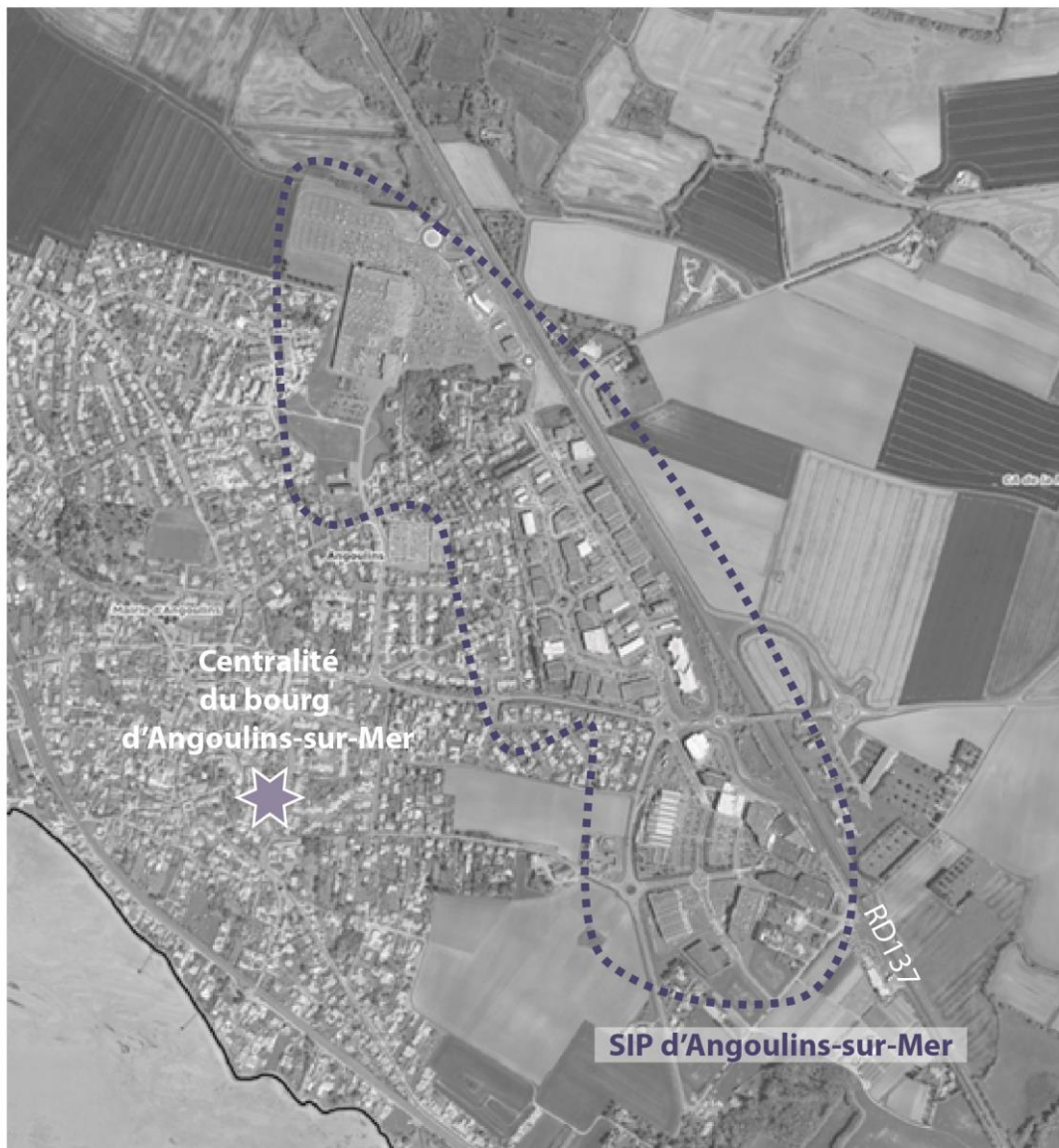
Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

La création de surface de vente se fait prioritairement par densification ou renouvellement urbain sur les emprises foncières actuelles. L'extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique **ne pourra excéder 2 ha.**

Le format minimal des unités commerciales **est fixé à 300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher.**

Communauté d'Agglomération de La Rochelle : SIP d'Angoulins-sur-Mer

SCoT La Rochelle-Aunis - Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du commerce



Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

La création de surface de vente se fait prioritairement par densification ou renouvellement urbain sur les emprises foncières actuelles. L'extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique **ne pourra excéder 2 ha.**

Le format minimal des unités commerciales est fixé à **300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher.**

Communauté d'Agglomération de La Rochelle : SIP de Dompierre-sur-Mer (ZAC multisite de la gare)

SCoT La Rochelle-Aunis - Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du commerce



Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

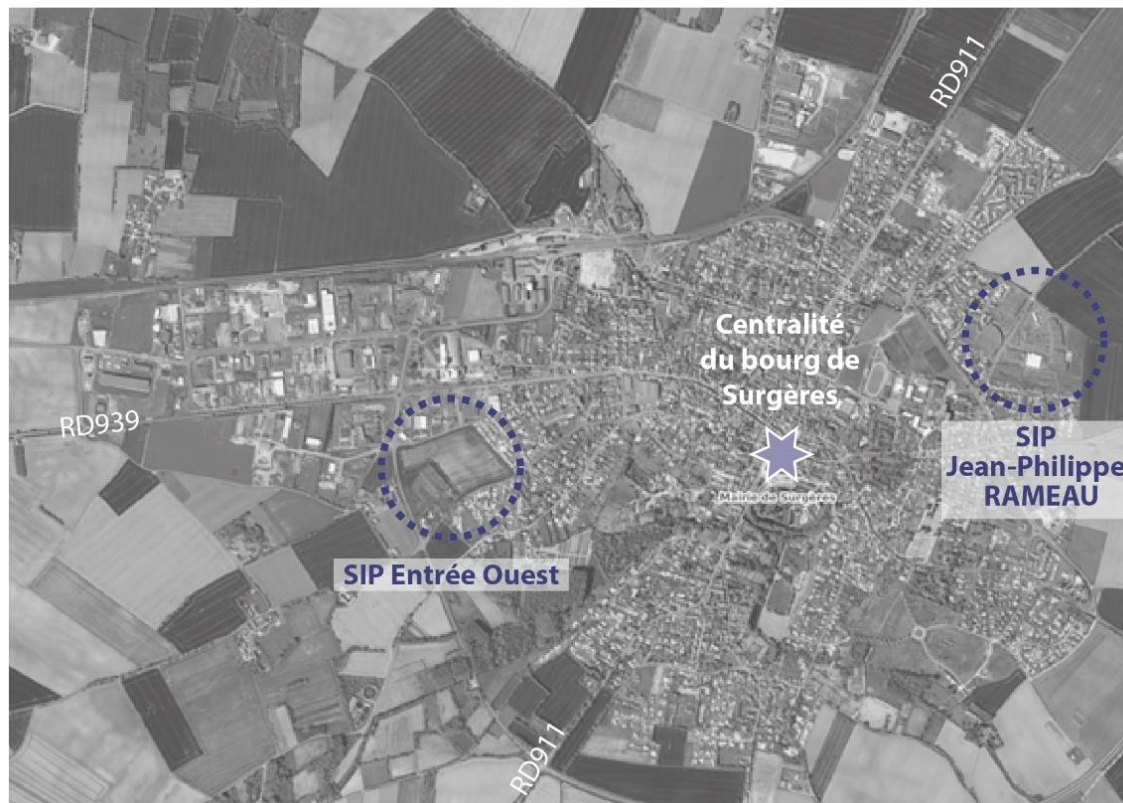
Le SIP de Dompierre-sur-Mer s'inscrit dans le projet de ZAC multisite de la gare. Il vise à accueillir **une offre commerciale de proximité capable de répondre au programme de logements qui lui est associé.**

La création de surface de vente se réalisera sur une **emprise foncière** qui sera précisée dans le PLUi et **qui ne pourra excéder 2 ha.**

Le **format minimal** des unités commerciales est fixé à **300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher.**

Communauté de communes Aunis Sud : SIP Jean-Philippe Rameau et SIP Entrée Ouest à Surgères

SCoT La Rochelle-Aunis - Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du commerce



Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

La création de surface de vente se fait prioritairement par densification ou renouvellement urbain sur les emprises foncières actuelles.

Seul le **SIP Entrée Ouest** pourra accueillir des surfaces de vente par une extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique qui **ne pourra excéder 4 ha** (zone de la Perche).

Le **format minimal** des unités commerciales est fixé à **300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher**.

Communauté de communes Aunis Atlantique : SIP zone commerciale de l'Aunis – Ferrières / Saint-Sauveur d'Aunis

SCoT La Rochelle-Aunis - Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du commerce

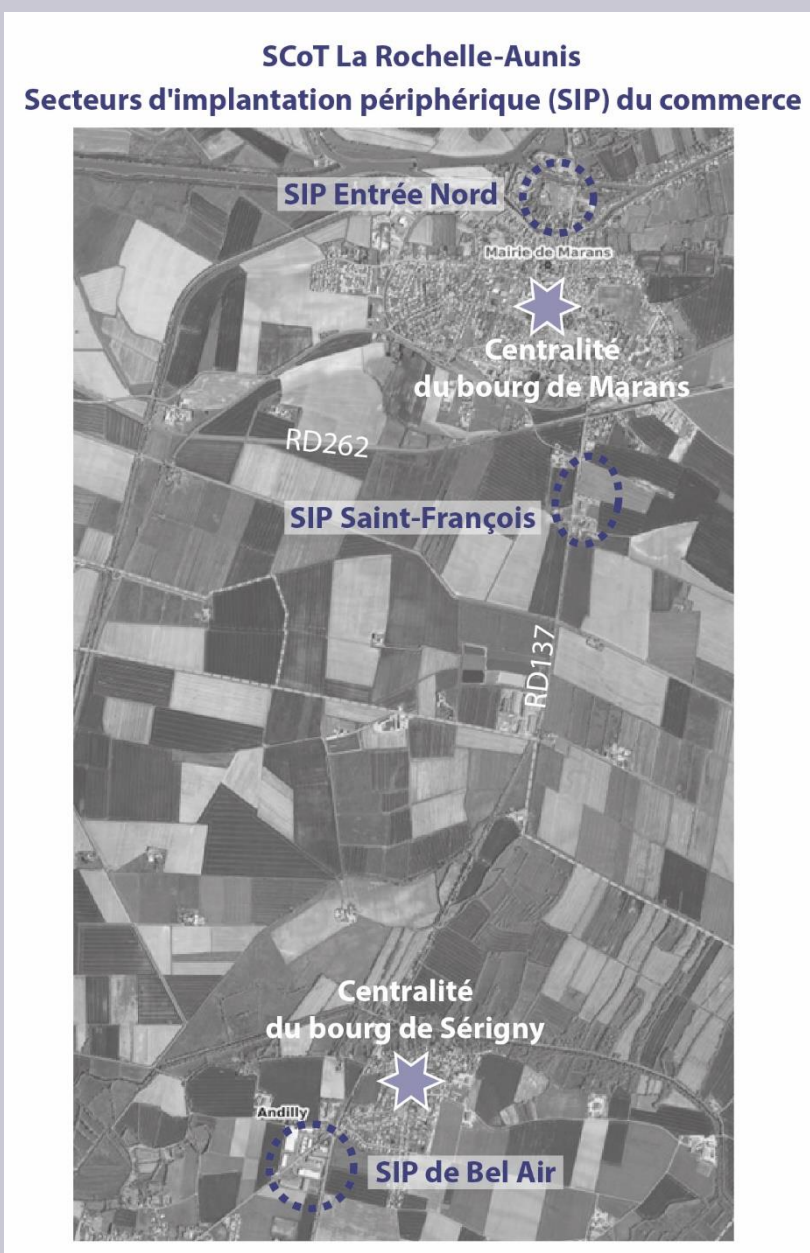


Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

La création de surface de vente se fait prioritairement par densification ou renouvellement urbain sur les emprises foncières actuelles. L'extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique **ne pourra excéder 2 ha.**

Le **format minimal** des unités commerciales est fixé à **300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher.**

Communauté de communes Aunis Atlantique : SIP Bel Air – Andilly-les-Marais ; SIP Entrée Nord – Marans ; SIP Saint-François – Marans



Objectifs chiffrés de mobilisation du foncier :

La création de surface de vente se fait prioritairement par densification ou renouvellement urbain sur les emprises foncières actuelles.

Seul le **SIP Saint-François à Marans** pourra accueillir des surfaces de vente par une extension de l'emprise foncière du secteur d'implantation périphérique qui **ne pourra excéder 2 ha**.

Le **format minimal** des unités commerciales est fixé à **300 m² de surface de vente ou 400 m² de surface de plancher**.

Commerce durable**43. Promouvoir un commerce respectueux de l'environnement**

Pour tendre vers un territoire bas-carbone, la ville-territoire de La Rochelle Aunis souhaite agir pour une meilleure prise en compte des facteurs environnementaux dans les espaces et bâtiments dédiés au commerce. Ainsi, **tout nouveau projet de création d'une surface de plus de 400 m² de surface de plancher ou conduisant à dépasser 300 m² de surface de vente devra se conformer aux règles suivantes :**

CONCERNANT L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ GLOBALE DES SITES COMMERCIAUX

- Limiter l'impact des flux de transport générés (véhicules légers et poids lourds) tant du point de vue de l'accès que des déplacements internes ;
- Développer des liaisons sécurisées et continues pour les modes actifs (cheminements piétons, itinéraires cyclables), depuis les lieux de vie (habitat, emploi) et les centralités les plus proches ainsi que, le cas échéant, depuis les arrêts de transports en commun mais aussi sur la zone elle-même et depuis les autres commerces ;
- Mutualiser le stationnement entre les enseignes ;
- Prioriser les stationnements en ouvrage intégrés au bâti (sous-sol, toiture, silo...) ; à défaut, les aires de stationnement devront intégrer une production d'énergies renouvelables (EnR) ;
- Prévoir un nombre minimum de places de stationnement pour vélos et un nombre maximal pour les voitures ;
- Favoriser l'intégration de bornes de recharge pour l'électromobilité, et l'imposer pour les commerces de plus de 1000 m² de surface de vente.

CONCERNANT L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DE L'INTÉGRATION ECO-PAYSAGÈRE DES ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX

- Assurer une intégration paysagère, architecturale et urbaine de grande qualité des bâtiments et des parkings (impact visuel, volumes...), et des espaces extérieurs (végétalisation, revêtements, signalétiques et enseignes) ;
- Préserver les fonctionnalités écologiques du site et de ses abords (haie-talus-fossé, habitats de biodiversité, continuités écologiques, choix de la palette végétale...).

CONCERNANT L'ENJEU ENERGETIQUE

Prévoir des **dispositifs d'économie d'énergies** pour toute nouvelle construction :

- En intégrant les besoins **bioclimatiques des bâtiments**³⁷ et en optimisant le confort d'hiver et d'été afin de limiter les besoins en chauffage et en climatisation ;
- En agissant sur la conception et l'enveloppe du bâtiment (isolation, toiture végétalisée, casquette en toiture, double-vitrage peu émissif...) ;
- En économisant et en optimisant le rendement des dispositifs d'éclairage, de refroidissement, de chauffage, d'équipements frigorifiques, etc. ;
- En optimisant les apports de lumière naturelle (puits de lumière, toiture type shed...) et en privilégiant un système d'éclairage peu énergivore.

Prévoir des **dispositifs de production d'énergies renouvelables** pour toute construction nouvelle en intégrant, dans la conception du bâtiment, l'installation de dispositifs de production d'énergie renouvelable permettant de produire autant ou plus que l'énergie consommée (photovoltaïque, petit éolien, **micro-cogénération**³⁸, production d'hydrogène ou de méthane réinjecté sur le réseau...).

CONCERNANT LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Le développement de tout équipement commercial devra être en adéquation avec la ressource en eau disponible et contribuer à la préservation de la ressource en eau par :

- La gestion des eaux de pluie en diminuant les surfaces imperméabilisées et en favorisant l'infiltration et la rétention des eaux pluviales (noue, bassins en surface ou enterrés, toiture végétalisée...), et en maximisant les revêtements de surface, les aménagements hydrauliques ou les dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols ;
- Le traitement des eaux usées via un système d'assainissement performant ; la capacité du milieu à recevoir les rejets après épuration sans porter atteinte au maintien ou à la restauration de son bon état devra être également pris en compte ;
- La récupération et la réutilisation des eaux pluviales ;
- Le recours à des systèmes sobres en eau pour la construction des bâtiments (ex : filière sèche, matériaux biosourcés, matériaux de réemploi et recyclage, etc...).

³⁷ Bâtiment bioclimatique – voir glossaire page 164

³⁸ Micro-cogénération – voir glossaire page 169

Logistique commerciale

44. Organiser la logistique commerciale

La logistique commerciale concerne les équipements de stockage qui permettent la livraison des commerces et/ou la livraison des consommateurs finaux du territoire. Leur organisation spatiale est nécessaire afin d'optimiser les flux de véhicules et les conséquences sur l'espace urbain, l'air et l'environnement qui peuvent en résulter.

Les entrepôts liés au e-commerce doivent ainsi répondre pleinement aux objectifs poursuivis. En particulier, leur implantation ne doit pas perturber la circulation et ne doit pas générer de nouveaux flux significatifs. Leur implantation sera autorisée au regard des conditions d'accès et de stationnement.

Sur les sites concernés, l'autorisation d'implantation de lieux de retrait d'achats dématérialisés sera soumise aux mêmes règles que les autres activités commerciales.

Les drives se définissent comme des points de retrait de produits achetés par voie dématérialisée. Leur implantation n'est autorisée qu'au sein des localisations préférentielles de commerces (centralité et SIP) en s'appuyant sur les accès et les aménagements existants. Plus largement, tous les points de retrait de produits achetés par voie dématérialisée **devront répondre aux mêmes objectifs que les autres formes de commerces** : ils ne devront pas s'implanter en dehors des espaces préférentiels de commerce ; leur implantation ne devra pas perturber la circulation et ne devra pas générer de nouveaux flux ; leur implantation est autorisée au regard des conditions d'accès et de stationnement.

Les points de vente de producteurs déconnectés du lieu de production se définissent comme des espaces de vente regroupant un ou plusieurs exploitants agricoles situés à l'écart de l'exploitation agricole. Ces lieux de vente répondent à des fonctions de proximité en particulier alimentaire et doivent s'intégrer dans une logique commerciale au regard des flux qu'ils génèrent et du service qu'ils apportent. De fait **leurs fonctions correspondent à celles associées aux centralités, ils devront ainsi prioritairement y trouver leur place.**

Les « dark store » ou centres de stockage de proximité du commerce rapide (« quick commerce ») ont vocation à alimenter un service de livraison à domicile. Ces espaces, qui ne sont pas destinés à accueillir des clients, sont de véritables espaces de logistique urbaine qui s'appuient sur un service de préparation de commandes prises en ligne. Compte tenu de leur spécificité, ces espaces ont vocation à s'installer en zone urbaine pour assurer un délai de livraison court. Pour autant, leur implantation ne devra pas pénaliser la continuité des linéaires commerciaux, et ils ne sont donc pas assimilés à des commerces (impliquant un changement de vocation du lieu). Dans l'hypothèse de l'instauration d'un périmètre de sauvegarde commercial au sein du PLUi, ils ne pourraient pas s'installer au sein de ce périmètre sauf à ce que leurs modèles intègrent un service de récupération de commande par la clientèle (avec comptoir de retrait des marchandises). Ils pourront en revanche s'implanter en dehors des localisations préférentielles en respectant les dispositions des PLUi. Ainsi les PLUi pourront réglementer plus strictement ces espaces en interdisant ou en soumettant « à conditions particulières » la sous-destination « entrepôt » dans un secteur délimité par le PLUi (R. 151-33).

Les casiers sont définis comme des consignes automatiques permettant aux clients la récupération d'achats dématérialisés. Ils ont vocation à s'implanter sur les lieux bénéficiant d'un accès automobile et de stationnement. Ils devront accompagner la dynamique des localisations préférentielles de commerce et donc s'implanter au sein des deux types d'espaces de localisation préférentielle du commerce que sont les centralités et les SIP.

Les distributeurs automatiques sont des automates permettant la vente d'un produit sans intervention d'un vendeur. Leur éventuelle implantation n'est pas régie par le présent DAACL.

4.7. Au sujet de la trame éco-paysagère et agricole

La diversité des formes que prennent l'eau et l'arbre constitue le socle des paysages et des fonctionnalités écologiques de la ville-territoire. Paysages littoraux, paysages de marais, paysages de plaines ou encore paysages boisés et de vallées bocagères, ces paysages modelés par l'homme et ses activités sont pour certains reconnus et valorisés tels que la côte atlantique ou le Marais Poitevin tandis que d'autres, moins attractifs ou plus communs font l'objet de moins d'attention et s'appauvrissent parfois. La ville-territoire s'engagera dans la valorisation de cette diversité de paysages et veillera à renforcer les fonctionnalités écologiques de chacun d'entre eux, au regard des fragilités connues mais également des celles induites par le réchauffement climatique.

La Rochelle, la côte littorale, les espaces agricoles, mais aussi des villes comme Surgères ou Marans sont autant de paysages habités qui participent à la mise en lumière de l'histoire, des activités anciennes et actuelles des hommes. Le patrimoine remarquable ou plus ordinaire constitue des traceurs pour découvrir la richesse de la ville-territoire. Cette dernière veillera tout à la fois à leur préservation, leur réhabilitation et leur valorisation, mais également à leur nécessaire évolution au regard des conséquences du changement climatique.

La mise en lumière de ce patrimoine et de ces paysages par des actions de préservation, de valorisation, de gestion ou encore de sensibilisation sera soutenue.

4.7.1. Rappel du PADD

Rappel du projet de PADD :

Un patrimoine paysager fédérateur, porteur d'une identité commune forte

- Affirmer les marqueurs naturels du territoire et mettre en scène ces marqueurs pour les faire découvrir,
- Préserver les ouvertures des paysages naturels et agricoles sur la mer,
- Valoriser les silhouettes urbaines et les entrées de ville,
- Protéger et valoriser le patrimoine qui forge l'identité locale.

Soutenir un projet écologique au service du territoire et de ses habitants

- Protéger durablement l'intégrité des milieux écologiques à forts enjeux pour la protection de la biodiversité et la santé publique,
- Maintenir des liaisons écologiques fonctionnelles entre les réservoirs de biodiversité, indispensables à leur sauvegarde à long terme,
- Favoriser la restauration des milieux écologiques sensibles ou dégradés (zones humides, corridors arborés en milieux ouverts...), tout en permettant leur valorisation paysagère et leur connaissance par le public,
- Renforcer les synergies existantes entre les activités anthropiques et la protection du capital nature,
- Renforcer les espaces de nature en ville, multifonctionnels et nourriciers,
- Promouvoir la réalisation de projets urbains qui renforcent la place du végétal et de l'eau, porteurs de nombreuses aménités (biodiversité, qualité du cadre de vie, confort climatique, régulation du ruissellement...).

Soutenir des projets agricole et conchylicole durables

- Pérenniser l'activité agricole en favorisant l'autonomie de la production et les activités de proximité au service du territoire, en lien avec les objectifs du projet alimentaire de territoire,
- Préserver une filière conchylicole dynamique comme composante économique, identitaire, environnementale et paysagère du littoral,
- Développer de manière durable les filières pêche,
- Associer l'agriculture, la conchyliculture et la pêche comme acteurs majeurs pour répondre aux enjeux de protection environnementale sur le territoire,
- Favoriser les projets agricoles qui participent à une re-végétalisation des territoires de l'Aunis, à la lutte contre le ruissellement pluvial, à la protection de la qualité des masses d'eau et à la production énergétique locale,
- Promouvoir les projets agricoles en lien avec les objectifs du [projet alimentaire territorial \(PAT\)](#)³⁹ et des [plans climat air énergie territoriaux \(PCAET\)](#)⁴⁰.

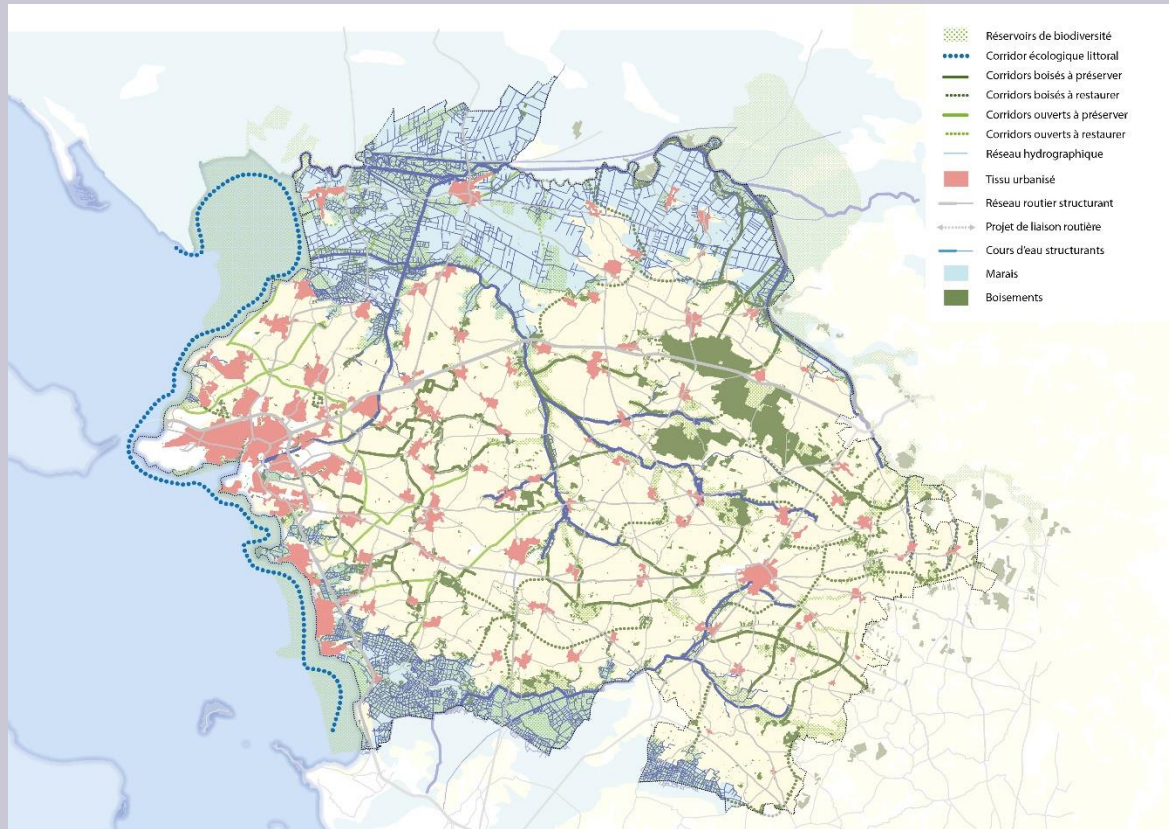
Faire découvrir la ville-territoire dans toute sa richesse

- Valoriser les potentiels touristiques des territoires ruraux et des marais,
- Valoriser les différents littoraux et organiser la cohabitation des différents usages.

³⁹ *Projet Alimentaire Territorial (PAT) – voir glossaire page 172*

⁴⁰ *Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) – voir glossaire page 170*

La trame verte et bleue



4.7.2. Orientations et objectifs pour le volet Trame éco-paysagère et agricole

Trame Verte et Bleue (TVB)

45. Les documents d'urbanisme déclineront et affineront la Trame Verte et Bleue (TVB)⁴¹ du SCoT à l'échelle de leur territoire, en lien avec les acteurs locaux, en s'appuyant sur la TVB identifiée par le SCoT et les connaissances locales.

Les réservoirs de biodiversité⁴² **doivent être préservés et renforcés** en limitant l'urbanisation et l'artificialisation de ces espaces aux stricts besoins d'aménagements ou installations ne pouvant pas raisonnablement être localisés ailleurs.

Les corridors écologiques⁴³ **doivent être préservés et renforcés** en respectant un principe de continuité des milieux. Il s'agit de définir des conditions d'occupation ou d'utilisation des sols permettant de garantir la préservation de leur fonctionnalité écologique.

Valorisation des paysages et du patrimoine

46. Les projets d'aménagement devront valoriser les paysages et le patrimoine propres à chacun des quartiers de la ville-territoire, en préservant les qualités patrimoniales présentes mais aussi en anticipant leur probable évolution face au changement climatique (*cf. les fiches individualisées des 12 quartiers*).

Portes d'entrée du territoire

47. La qualité paysagère des portes d'entrées du territoire par divers modes de déplacement sera préservée et renforcée : portes d'entrées routières, ferroviaire, maritime, aéroportuaire. Ces portes et espaces d'interfaces devront faire l'objet d'une mise en valeur paysagère par des aménagements qualitatifs et la préservation des vues sur le grand paysage.

Place de l'arbre

48. La place de l'arbre au sein du territoire, et plus particulièrement au sein des plaines céréalières et des marais desséchés, doit ainsi être renforcée, notamment par les approches suivantes :

- Le maintien des espaces forestiers et des bois, participant à la fois à la dynamique paysagère des plaines céréalières et au maintien des corridors écologiques forestiers ;
- Le maintien et le renforcement de la diversité paysagère et écologique des vallées principalement boisées mais aussi bocagères ;
- Le traitement végétalisé des axes support des portes d'entrées sur le territoire ;

⁴¹ Trame Verte et Bleue (TVB) – voir glossaire page 161

⁴² Réservoirs de biodiversité – voir glossaire page 173

⁴³ Corridors écologiques – voir glossaire page 165

- La plantation de nouveaux espaces boisés à l'Est de la plaine d'Aunis, en lieu et place de la forêt historique, la Sylve d'Argenson, une forêt aux multiples fonctions économiques (stockage carbone, production de bois d'œuvre et matériaux de construction, production énergétique) et de loisirs mais aussi écologiques et paysagères ;
- La végétalisation des voies routières et ferroviaires, particulièrement le long des voies ayant eu ou possédant toujours des alignements d'arbres ;
- La végétalisation le long des axes de liaisons douces ;
- L'accompagnement de l'expérimentation de **l'agroforesterie**⁴⁴ dans les plaines agricoles alliant production forestière et céréalières, et le réinvestissement des modes de production alliant vergers et élevages en complément des systèmes historiques bocage-élevage en déshérence particulièrement dans les marais desséchés.
- Le maintien du caractère arboré des berges et du marais mouillé par la plantation de frênes, éléments paysagers culturels et par le choix d'essences nouvelles, en lien avec les crises sanitaires biologiques et climatiques connues et à venir, et les prescriptions du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin.

Mise en valeur des paysages du territoire

49. Les paysages et les vallées intimistes des plaines céréalières, les canaux du marais desséché, doivent être valorisés, en conciliant activités économiques, gestion paysagère et attractivité touristique, notamment par :

- Le développement d'activités de découverte des milieux aquatiques (biodiversité, histoire, culture, patrimoine...) tels que les randonnées (à pied, à vélo ou sur l'eau), les parcours pédagogiques, en veillant à limiter les perturbations pour la biodiversité et l'équilibre des milieux naturels souvent fragiles ;
- Le développement d'activités de restauration et d'hébergement en appui du patrimoine existant, dans le respect des fonctionnalités écologiques ;
- La mise en valeur des ouvrages patrimoniaux liés à la construction des marais (digues notamment) et des traces paysagères et géologiques des anciennes limites de la côte (côtes mortes, îles, presqu'îles...) ;
- L'accompagnement de l'évolution de la partie Nord du marais desséché de Rochefort en pleine transition du fait d'une déprise agricole, par le renforcement d'activités agricoles adaptées en lien avec la préservation et la valorisation des milieux naturels et agro-naturels remarquables, et par le renforcement d'activités de valorisation ;
- Les aménagements de valorisation et de reconquête des zones humides, et une gestion adaptée des milieux naturels remarquables, en veillant à réduire les flux touristiques et de loisirs sur certains sites majeurs à certaines périodes de l'année, voire en permanence ;
- Des installations et aménagements légers mettant en valeur le paysage d'eau comme la création de lieux d'observation et de contemplation ou la création d'œuvres artistiques de type land-art.

⁴⁴ Agroforesterie – voir glossaire page 163

50. La diversité des paysages littoraux de la côte d'Aunis doit être maintenue. Un juste équilibre doit être recherché entre le nécessaire maintien du cadre paysager, la protection des fonctionnalités écologiques et le développement des activités de valorisation induites par l'attractivité de ces paysages côtiers naturels remarquables.

L'alternance entre les baies envasées, les pointes et falaises calcaires devra être préservée tant dans leur fonction paysagère reconnue que dans les fonctionnalités écologiques induites, offrant une diversité de milieux naturels pour la faune et la flore.

Les vues et panoramas portant à plusieurs kilomètres, mettant en lumière le pertuis Breton depuis la Baie de l'Aiguillon et le pertuis d'Antioche depuis la côte au sud seront valorisés pour le visiteur en randonnées, en train ou en voiture. Les vues et panoramas depuis l'espace côtier vers l'espace terrestre souvent marécageux feront l'objet d'une attention forte. De plus, la ville-territoire mettra en exergue la qualité paysagère et patrimoniale des villes balnéaires traversées par les visiteurs.

Aménagements des ports et zones conchylicoles

51. Les activités liées à la mer, la pêche, la conchyliculture, la plaisance et le transport maritime, constituent des facteurs identitaires forts du littoral, qu'il convient de protéger pour sécuriser l'économie locale et patrimoniale. **L'aménagement des ports et des zones conchylicoles doit ainsi valoriser l'histoire et qualifier les ambiances**, notamment par :

- Un développement raisonné d'accueil du public en vue de valoriser les sites paysagers, les productions et la culture maritime du territoire, intégrant les risques de submersion et la sensibilité des milieux ;
- Le respect et la réhabilitation des ambiances patrimoniales, culturelles et paysagères (matériaux, couleurs, formes des bâtiments...), et la limitation de la visibilité des activités connexes (stockage, gestion des déchets...).

Développement d'une agriculture diversifiée

52. Le développement d'une agriculture diversifiée au sein de la plaine céréalière et des marais desséchés doit être recherché de façon à disposer d'une mosaïque paysagère riche et d'ensembles naturels variés, mais également d'accompagner le développement d'une agriculture diversifiée à proximité des pôles urbains en lien avec les besoins alimentaires des populations environnantes.

Les espaces privilégiés pour le développement de cette agriculture locale de proximité devront prioritairement être localisés sur les espaces suivants :

- Les espaces de transition ville-campagne et particulièrement les coulées vertes et coupures urbaines ; ces espaces agricoles font l'interface entre la ville et la campagne et constituent pour certains des ensembles agricoles intégrés de façon plus ou moins complète à la trame urbaine ;
- Les espaces agricoles situés dans les périmètres de captages d'eau potable et à proximité de captages pouvant faire l'objet d'une ouverture ou réouverture à terme ;
- Les réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue à vocation agricole ; ces espaces concernent principalement les vallées, les marais et les zones bocagères denses ;
- Les friches agricoles et agro-naturelles à proximité du tissu urbain ; elles concernent notamment les anciennes prairies souvent humides, qui par moindre intérêt économique ont été délaissées lors des dernières décennies. Les anciens vergers et les anciennes vignes peuvent également être concernées ;
- Les délaissés de voiries viables à la production agricole ; ces espaces mités suite aux aménagements routiers, situés à proximité des grands axes, de leurs carrefours et voies de dessertes, peuvent parfois représenter de vastes étendues perdues pour l'agriculture.

Dans ces espaces, les aménagements et équipements nécessaires à une production alimentaire durable, locale et de qualité seront autorisés sous réserve de maintenir la qualité paysagère et écologique des espaces agricoles, particulièrement dans le cas des serres (plateforme de stockage, commerce, unité de transformation...).

Ces espaces pourront faire l'objet de protections renforcées au travers des documents de planification, PLUi ou tout document en tenant lieu, **voire bénéficier de [périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains \(PAEN\)](#)**⁴⁵, dont l'établissement public porteur du SCoT pourra assurer la maîtrise d'ouvrage à la demande des collectivités, lorsqu'une maîtrise foncière est recherchée et un programme d'actions envisagé.

Le développement de l'agriculture urbaine destinée principalement à l'auto-consommation devra être favorisé (potagers, vergers, jardins partagés...), en lien avec les objectifs de renforcement de la nature en ville. Dans le tissu urbain, le développement de l'agriculture urbaine devra privilégier des modes de culture de pleine terre (par opposition aux cultures hors sol), notamment au sein du cœur d'agglomération.

Les projets d'extension urbaine devront tenir compte d'un diagnostic agricole, notamment pour limiter les incidences sur les exploitations agricoles, en recherchant à optimiser l'organisation parcellaire (regroupement...), à éviter les terres de forte qualité agro-économique, et à préserver ou substituer les itinéraires agricoles.

⁴⁵ Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PAEN) – voir glossaire page 170

Transition entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles et naturels

53. En raison des mutations agricoles et des extensions urbaines de plusieurs décennies, les espaces de transition entre « ville et campagne » ont largement disparu et les silhouettes urbaines se sont banalisées. Ainsi, **les zones de contact entre parcelles agricoles et tissus urbanisés, en particulier les lisières des bourgs dans la plaine agricole, doivent favoriser l'intégration paysagère et privilégier une agriculture de proximité, les usages de loisirs**, notamment par :

- La qualification des limites de l'urbanisation par la plantation d'arbres de haute taille et la plantation d'arbres « signal » dans le tissu urbain, arbres fédérateurs pour les usages et structurants pour les silhouettes urbaines ;
- Le développement de productions diversifiées, vertueuses et nourricières en périphérie des villes, bourgs et villages (vergers, vignes, maraîchage, jardins partagés ou familiaux), en complément des espaces verts, chemins paysagers, et autres aménagements favorables à la biodiversité et à la gestion des eaux pluviales.

Nature en ville

54. La nature en ville devra être renforcée par les politiques d'aménagement à l'intérieur des tissus urbanisés, en particulier ceux du cœur d'agglomération et des pôles urbains structurants de la ville-territoire. Le renforcement de la nature en milieu urbain visera à réduire les **îlots de chaleur urbains**⁴⁶, à lutter contre l'artificialisation des sols et à renforcer la (re)perméabilisation des ensembles minéralisés, et plus globalement à améliorer le bien-être, la qualité de vie des habitants, des usagers de la ville. Les fonctions écosystémiques des sols en milieu urbain devront être préservées.

Les aménagements et la palette végétale envisagés pour favoriser la nature en ville devront être adaptés aux identités paysagères des sites et quartiers.

⁴⁶ *Ilots de chaleur urbains – voir glossaire page 169*

4.8. Au sujet de la sobriété énergétique

Au regard des impératifs climatiques et des injonctions réglementaires, la ville-territoire souhaite participer à l'effort nécessaire pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'échelle nationale d'ici 2050. Pour atteindre cet objectif la ville-territoire s'engage sur deux objectifs :

- *Elle se donne les moyens de renforcer la sobriété en ressources énergétiques particulièrement dans les secteurs du bâtiment, notamment attachés aux secteurs résidentiel, touristique et tertiaire, et des transports (cf. chapitre 4.4. Au sujet des mobilités et de l'offre de transport). Elle s'attachera en premier lieu à privilégier les mesures ne nécessitant pas le recours aux ressources énergétiques puis, à développer des solutions d'efficacité, réduisant les besoins en énergie.*
- *Elle vise une production d'énergies renouvelables permettant de répondre au mieux aux besoins en électricité et de ses besoins en chaleur à usage domestique et tertiaire.*

La ville-territoire veillera à développer un mix énergétique large s'appuyant sur toutes les énergies renouvelables selon une répartition équilibrée de chaque typologie d'énergie entre les 12 quartiers et en fonction des potentiels nets de développement de chacun. Ce déploiement devra se traduire à toutes les échelles : bâtiments, opérations urbaines, territoire. Pour cela, la ville-territoire se dotera d'un scénario de production des énergies renouvelables partagé assurant une production équilibrée entre quartier et une mixité énergétique large.

Pour compenser les émissions de gaz à effet de serre énergétiques et non-énergétiques restantes, la ville-territoire veut également renforcer sa capacité à stocker du carbone via des actions fondées sur la nature en appui des milieux agro-naturels, agricoles et boisés nombreux et variés (cf. plus avant chapitre 4.7. Au sujet de la trame éco-paysagère et agricole).

4.8.1. Rappel du PADD

Rappel du projet de PADD :

Atteindre la neutralité carbone à l'échelle de la ville-territoire

- Engager la ville-territoire dans une trajectoire zéro carbone,
- Alléger l'« empreinte énergétique » du territoire et diminuer les émissions de gaz à effet de serre,
- Intensifier la production d'énergie renouvelable, en visant une diversification du mix énergétique, dans une logique de concertation et coopération intercommunale,
- Lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur, au sein des tissus bâtis constitués mais aussi lors de la conception de nouvelles opérations d'aménagement.

4.8.2. Orientations et objectifs sur le volet sobriété énergétique

Rénovation thermique des bâtiments

55. La rénovation thermique des bâtiments devra prioritairement porter sur les bâtiments pavillonnaires et tertiaires des années 1960 à 2000, les équipements publics et les bâtiments anciens. Les caractéristiques patrimoniales significatives, historiques, culturelles ou architecturales, devront être préservées.

Aménagement des quartiers

56. L'aménagement de quartiers anciens et nouveaux devra intégrer les principes bioclimatiques et favoriser les formes urbaines moins énergivores par surface de plancher, notamment les constructions à étage, en mitoyenneté, l'habitat intermédiaire, collectif...

Aménagement des parcs d'activités économiques

57. L'aménagement des parcs d'activités économiques devra satisfaire, autant que possible, les principes d'une **démarche Écologique Industrielle et Territoriale** à savoir la transformation de déchets produits localement en ressources utiles aux processus industriels du secteur économique. Pour se faire, les aménagements devront intégrer les éventuels équipements nécessaires à cette reconfiguration (réseaux, lieux de stockage, équipements d'assainissement, production d'énergie...).

Expérimentation de solutions exemplaires sur les volets énergétiques, climatiques et environnementaux

58. L'expérimentation de solutions exemplaires sur les volets énergétiques, climatiques et environnementaux devra être **privilegiée**, notamment dans les secteurs de grands équipements ou zones économiques et/ou commerciales.

Déploiement des énergies renouvelables

59. Le déploiement des énergies renouvelables devra favoriser une **production destinée à la consommation locale**. À ce titre, les installations destinées à l'autoconsommation devront être favorisées tant pour le secteur résidentiel, tertiaire, économique qu'agricole (éoliennes de moyenne capacité, panneaux solaires, biomasse...).

Toutefois, dans le cas des **exploitations agricoles**, les revenus induits par le déploiement des énergies renouvelables ne devront pas constituer la source majoritaire du modèle économique de l'exploitation agricole.

Déploiement des énergies éoliennes

60. Dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables en la matière, Le déploiement des énergies éoliennes de grande capacité devra être favorisé sur l'ensemble de la ville-territoire sous réserve de veiller à réduire les incidences environnementales et sanitaires et privilégier les zones de sensibilité moindre.

La production d'énergies éoliennes à l'échelle du bâtiment, de la zone résidentielle, économique ou commerciale ou de l'exploitation agricole sera encouragée sous réserve d'une bonne intégration paysagère, écologique et patrimoniale.

Développement de la production d'énergie solaire

61. Le développement de la production d'énergie solaire devra être encouragé fortement pour la production d'électricité et/ou de chaleur. À ce titre, les installations de production d'énergie solaire devront être envisagées **sur toutes les toitures ou ombrières d'une surface conséquente**, sous réserve de veiller à leur bonne intégration paysagère et patrimoniale.

Dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables en la matière, le développement de fermes solaires dans les zones agricoles ou naturelles doit prioritairement être orienté sur les secteurs de moindre qualité agronomique et de moindre sensibilité écologique, paysagère ou patrimoniale, sous réserve de ne pas artificialiser les sols et de permettre le maintien d'une activité de production agricole significative.

Développement de la production d'énergies biogaz et biomasse

62. Le développement de la production d'énergies biogaz et biomasse, ou d'hydrogène devra être soutenu. Les installations de production énergétique devront être réalisées prioritairement à proximité directe des sites de consommation de l'énergie produite, en privilégiant les sites à moindre incidences environnementales :

- **Au sein des exploitations agricoles** si le site vise une production à destination de l'exploitation agricole elle-même ou des activités agricoles et résidentielles proches (serres, hameaux...) ;
- **Dans les parcs d'activités économiques ou à proximité des zones résidentielles** si le site vise une production de chaleur, d'électricité ou d'agrocarburant à destination des ensembles urbains et des modes de transports ;
- **À proximité des aires de mobilité** (pôle d'échange multimodal, aires de covoiturage, aire d'autoroute...) si la production vise à bénéficier aux besoins en carburant des modes de transports...

Par ailleurs, les sites d'installations de production d'énergie et les transports induits devront veiller à limiter les incidences environnementales et sanitaires particulièrement vis-à-vis de la ressource en eau.

Déploiement des réseaux de chaleur

63. Le déploiement des réseaux de chaleur au sein des zones résidentielles, tertiaires et industrielles devra être soutenu, selon leurs faisabilités technique et financière : géothermie, chaufferie bois, usine de méthanisation, récupération de chaleur de traitement des déchets, récupération d'énergie liée aux eaux usées, récupération des **énergies fatales**⁴⁷ ..., en favorisant une mixité énergétique large et prioritairement décarbonée.

Déploiement des énergies marines

64. Le déploiement des énergies marines devra être privilégié au fur et à mesure des avancées technologiques, en limitant les impacts des installations sur les milieux écologiques et les paysages côtiers et en veillant à la pérennité de ces derniers au regard des conséquences du changement climatique. Les installations (câbles, transformateurs...) nécessaires à leur déploiement devront prioritairement s'implanter dans les sites à moindre incidence environnementale.

⁴⁷ *Energies fatales – voir glossaire page 166*

4.9. Au sujet des matériaux et de la valorisation des déchets

Les besoins en matériaux dans le cadre de projets urbains, touristiques et économiques sont importants et de moins en moins disponibles localement : ciment, béton, plastique... Par ailleurs, les modes de consommations répondant aux modes de vie actuels sont une source conséquente de besoins en matériaux. Ces modes de développement mais également de consommation induisent une production conséquente de déchets de toute nature dont la gestion peut s'appuyer sur des équipements locaux adaptés pour le tri et la valorisation.

Si la logique de tri puis de valorisation peut être entendue en termes de quantité et de variétés de types de déchets, la ville-territoire souhaite limiter ses besoins en ressources à la source et reconsidérera la notion de déchet, où l'objet doit pouvoir être réparé et ainsi avoir une seconde vie et les matériaux transformés et réutilisés. Les déchets produits devront alors être valorisés localement à travers le déploiement d'une stratégie d'économie circulaire ambitieuse.

Cette logique de réduction des besoins en ressources, en matériaux, en sols et des productions de déchets s'appliquera aux secteurs de la construction et de l'aménagement selon une logique d'urbanisme circulaire. Cela se traduit par une optimisation des espaces déjà artificialisés, la réduction des espaces dédiés à la voirie, l'efficacité des bâtiments résidentiels, économiques et commerciaux et la préférence pour des aménagements peu enclins à favoriser l'usage de matériaux, particulièrement de matériaux non-valorisables.

4.9.1. Rappel du PADD

Rappel du projet de PADD :

Préserver les ressources primaires, les sols et les sous-sols

- Renforcer les capacités de valorisation des déchets de toute nature,
- Accompagner la mise en place de la gestion séparée des biodéchets,
- Préserver les gisements des sous-sols pour les générations futures.

4.9.2. Orientations et objectifs pour le volet matériaux et de valorisation des déchets

Valorisation des déchets

65. La valorisation des déchets des ménages et des entreprises devra être facilitée par une optimisation et une adaptation des centres de tri et de traitement au regard des considérations réglementaires et des objectifs de transition écologique. Les sites de valorisation devront privilégier le recyclage matière ou le compost avant d'envisager une valorisation énergétique. Les besoins fonciers et leur localisation devront être identifiés et réservés.

Implantation locale de structures

66. L'implantation locale de structures favorables à la réduction et la valorisation des déchets : repair-café, [tiers-lieux](#)⁴⁸, matériauuthèque, fablab... devra être soutenue de façon à faire émerger les initiatives locales favorables aux prêts et aux échanges de matériels, à la deuxième vie des objets et à la réutilisation des matériaux.

Evolutivité et réversibilité des bâtiments

67. L'évolutivité et la réversibilité des bâtiments devront être favorisées, en anticipant d'éventuelles futures extensions, rehaussements ou mutations pour les adapter aux besoins du territoire.

Usage de matériaux biosourcés, recyclés et valorisables

68. L'usage de matériaux biosourcés, recyclés et valorisables devra être privilégié pour réduire l'empreinte écologique et énergétique des constructions et en vue de faciliter à terme le recyclage global des bâtiments.

Extraction future des ressources du sous-sol

69. La possibilité d'extraction future des ressources du sous-sol devra être préservée, pour répondre aux besoins à long terme.

⁴⁸ Tiers-lieux – voir glossaire page 175

4.10. Au sujet des ressources en eau

Marqueur des paysages de marais et littoraux, l'eau se fait plus discrète en plaine d'Aunis visible essentiellement au sein de vallées boisées ou bocagères. Cette ressource indispensable à la vie, connaît des fragilités nombreuses. Tant elle peut au travers de ses usages : eau potable, eau d'irrigation, eaux usées, eau pour usage économique et industrielle...être un vecteur fondamental des modes de vie, tant sa raréfaction peut représenter un danger pour la biodiversité et pour l'homme.

La ville-territoire veillera d'une part à renforcer la qualité de chacune des masses d'eaux et d'autre part à économiser la ressource en eau, soumise à l'intensification des usages et à une raréfaction induite par la crise climatique. Selon une stratégie de résilience et de sobriété, elle conduira une politique de gestion des conflits éventuels, et à la protection et au maintien de la disponibilité de l'eau potable à moyen et long terme pour le territoire.

4.10.1. Rappel du PADD

Rappel du projet de PADD :

Composer avec la ressource en eau, porteuse de richesses mais aussi de vulnérabilités

- Organiser un développement compatible avec la ressource en eau disponible, superficielle et souterraine, afin d'améliorer la qualité des milieux et de pouvoir répondre aux différents besoins futurs, démographiques, économiques, agricoles et conchylicoles, mais aussi à ceux des territoires qui partagent cette même ressource (solidarité interterritoriale),
- Rechercher une urbanisation visant à limiter l'imperméabilisation des sols, favoriser la désimperméabilisation et la renaturation, et maintenir des espaces de pleine terre au sein des espaces urbains,
- Favoriser les solutions de récupération et réutilisation des eaux grises et usées.

4.10.2. Orientations et objectifs pour le volet eau

Qualité des masses d'eau superficielles et souterraines

70. Pour assurer la bonne qualité de l'ensemble des masses d'eau superficielles et souterraines dans le respect des dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)⁴⁹ et schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)⁵⁰ en vigueur :

- **les connaissances devront être renforcées** et le suivi et l'évaluation en matière de composition des masses d'eau et de leur qualité devront être assurés, notamment au travers des documents d'urbanisme,
- **la restauration hydromorphologique et des fonctionnalités écologiques des hydrosystèmes continentaux** (Marais poitevin, marais de Rochefort, petites zones humides, cours d'eau...) devront être assurées. Particulièrement, il s'agira d'abaisser ou effacer les obstacles pour restituer les écoulements libres, de renaturer les lits des cours d'eau et de reconquérir les espaces de mobilité des cours d'eau et des petites zones humides,
- **pour lutter contre les risques d'amplification des périodes d'étiage**⁵¹ **et d'eutrophisation**⁵², les têtes de bassins versants devront être identifiées et protégées, et la ripisylve⁵³, la végétation du réseau hydrographique devront être maintenues voire renforcées afin d'offrir de l'ombrage et de lutter contre les intrants des milieux inhérents à ceux-ci (berges, ensembles bocagers, zones humides, espaces agricoles...).

Ils devront respecter **les dispositions des SAGE en vigueur** (SAGE Charente, Sèvre-Niortaise et Boutonne) et devront prioriser les reconquêtes des fonctionnalités écologiques et la renaturation.

Qualité des masses d'eau littorales et de transition

71. La qualité des masses d'eau littorales et de transition, portant sur les marais rétro-littoraux en lien pour certains avec les estuaires de la Charente et la Sèvre Niortaise, et le pertuis d'Antioche, devra être préservée. Il s'agira notamment d'assurer un équilibre des usages pour le maintien de la qualité physico-chimique et écologique de cette bande littorale fragile.

⁴⁹ Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) – voir glossaire page 174

⁵⁰ Schémas d'Aménagement et de Gestions des Eaux (SAGE) – voir glossaire page 174

⁵¹ Etiage – voir glossaire page 167

⁵² Eutrophisation – voir glossaire page 168

⁵³ Ripisylve – voir glossaire page 173

Bonne qualité de traitement des eaux usées

72. La bonne qualité de traitement des eaux usées devra être garantie à travers un parc épuratoire collectif et non collectif efficient. Ainsi, les travaux d'aménagement et de développement du parc épuratoire pourront être autorisés sous réserve d'assurer un rejet adapté aux caractéristiques physico-chimiques et écologiques du milieu récepteur.

Le développement urbain devra être conditionné à la capacité du système d'assainissement collectif à traiter de manière conforme les eaux usées, ou à minima sous réserve de justifier d'une gestion adéquate, au fur et à mesure de l'avancement des projets urbains. La conformité de l'assainissement non collectif industriel et économique devra être assurée de façon à lutter contre les pollutions diffuses.

Bon fonctionnement des stations d'épuration

73. Pour garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, la part des eaux pluviales rejetée dans le réseau devra être la plus réduite possible. À cet effet, dans les nouvelles opérations d'aménagement, la part du sol imperméabilisé devra être limitée et la récupération des eaux de pluie devra être encouragée.

Afin de mieux maîtriser l'écoulement des eaux de pluie, des ruissèlements, et de réduire la dégradation des milieux aquatiques par les temps de pluie, les schémas directeurs des eaux pluviales devront être réalisés ou mis à jour. Dans le cas où ces schémas ne sont pas encore réalisés, une gestion à la parcelle ou à l'opération devra être recherchée, en encourageant la récupération des eaux de pluie à l'échelle de la parcelle ou de l'opération.

En réponse au bouleversement climatique, les réseaux et systèmes épuratoires devront être adaptés de façon à limiter l'entrée d'eaux parasites et la dégradation des équipements.

74. La disponibilité et la qualité de l'eau potable devront être maintenues. Pour atteindre cet objectif, il s'agira d'inscrire la sobriété des besoins et la sécurisation des ressources en eau dans les projets d'aménagement, selon les objectifs suivants :

- **Garantir une urbanisation économe en eau potable** en renforçant notamment la récupération des eaux pluviales pour les usages non conventionnels et à ce titre favoriser le déploiement de [bâtiments à double-réseaux d'eau](#)⁵⁴, de citernes intégrées, et la réduction des besoins en eau dans la gestion des espaces publics et des espaces verts publics ou privés.
- **Protéger strictement les captages d'eau potable** en disposant d'une occupation des sols et d'une gestion en adéquation avec la nécessité de maintenir la qualité et la quantité des ressources disponibles. En particulier, la ville-territoire soutiendra les projets visant à renforcer la capacité des bassins versants à s'auto-épurer : projets de renaturation des cours d'eau, mise en défens des bords des cours d'eau, renforcement des fonctionnalités des zones humides.... Cette protection des captages d'eau potable devra s'inscrire dans des démarches et stratégies pluridisciplinaires (chartes de bonne gestion, périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEAN) ...).
- **Face à l'urgence climatique, participer à renforcer et à sécuriser l'accès à l'eau potable**, en encourageant notamment les mesures visant à renforcer l'interconnexion des réseaux et la recherche de nouveaux captages d'eau ou en protégeant strictement les anciens captages d'eau potable afin de permettre une éventuelle remise en service.
- **Dans le cas des réseaux submergés ou régulièrement soumis aux crues**, adapter le réseau d'eau potable pour éviter l'entrée d'eau parasite.

75. La bonne qualité des eaux de loisirs (sites de pêche, sites de baignade...) devra être assurée. Pour cela, il s'agira d'identifier précisément les éventuelles sources de pollution et de conditionner le développement urbain à la capacité du milieu récepteur à prendre en charge les eaux rejetées par les stations d'épuration. Aussi, la mise en conformité des bâtiments agricoles et industriels devra être assurée à proximité des sites fragiles, tout comme la gestion durable des rebus des activités conchylicoles et portuaires.

c. Favoriser les solutions pour la réutilisation éventuelle des eaux traitées de station d'épuration pour l'agriculture, voire pour des usages domestiques.

⁵⁴ Bâtiment à double-réseaux d'eau – voir glossaire page 163

4.11. Au sujet des risques, de la santé et de la vulnérabilité climatique

La ville-territoire est à divers titres, particulièrement vulnérable à la crise climatique. La hausse des températures de l'air et de l'eau, l'élévation du niveau de la mer, l'augmentation du nombre de jours de forte chaleur, l'évolution de la saisonnalité des précipitations annuelles... sont autant de changements à même de questionner les modes de vie, particulièrement en zones littorales, en zones de marais et au sein de l'espace urbain dense.

Face aux risques naturels et leurs évolutions relativement imprévisibles, en conséquence de la crise climatique, le principe de résilience doit guider le développement et l'adaptation des espaces urbains, agricoles, forestiers et naturels. Cela concerne directement les différents risques naturels : inondation, mouvements de terrain, feux de forêt et aléas gonflement-retrait des argiles et indirectement certains risques technologiques et industriels soumis aux risques précédents. La ville-territoire devra se doter d'une stratégie de résilience territoriale qui aboutira à la définition d'une stratégie de recomposition foncière.

Le principe de résilience favorisera également la santé, le bien-être et la qualité de vie des populations : allergies, développement d'agents pathogènes, pollution de l'air... tout en anticipant les conséquences du changement climatique sur celle-ci.

4.11.1. Rappel du PADD

Rappel du projet de PADD :

Promouvoir une urbanisation résiliente qui se prémunit des risques et nuisances

- Concevoir un projet de développement qui n'accentue pas les phénomènes de risques naturels prédominants sur le territoire du SCoT, valorisant les espaces sensibles au risque d'inondation par des usages compatibles, notamment liés à la **Trame Verte et Bleue**⁵⁵ et à l'agriculture,
- Anticiper l'évolution des phénomènes de submersion marine et d'érosion du trait de côté à travers un retrait stratégique des espaces menacés,
- Assurer la protection des personnes et des biens en intégrant la gestion des risques technologiques et nuisances comme guides à la conception de projets d'aménagement durables,
- Préserver durablement les populations vis-à-vis des risques technologiques et du transport de matières dangereuses,
- Offrir un environnement sonore apaisé aux habitants et usagers du territoire.

Faire découvrir la ville-territoire dans toute sa richesse

- Diversifier l'offre d'hébergement, la rendre plus résiliente aux risques climatiques et l'adapter aux évolutions en cours.

⁵⁵ Trame Verte et Bleue (TVB) – voir glossaire page 175

4.11.2. Définitions

LES ZONES IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÉES	LES ZONES RÉGULIÈREMENT ENDOMMAGÉES
<p><i>Zones qui sous l'effet du changement climatique, seront endommagées à moyen ou long termes, de façon continue au point de nécessiter un repli. Il s'agit de zones où aucune mesure pérenne de réhabilitation ou de consolidation ne peut être envisagée. Cela concerne les risques d'inondation et de submersion, de mouvement de terrain, de cavités souterraines, d'aléas gonflement-retrait des argiles et d'érosion de la côte.</i></p> <p><i>Les zones concernées, si elles peuvent être identifiées dans les grandes lignes, ne peuvent pas être définies précisément par manque d'études sur le sujet : montée du niveau de la mer, argiles, mouvements de terrain, inondation, feux de forêt...</i></p>	<p><i>Zones qui sous l'effet du changement climatique, seront endommagées régulièrement au point de justifier un éventuel repli, à minima une adaptation du tissu constitué. Cela concerne les risques d'inondation et de submersion, de mouvement de terrain, de cavités souterraines, d'aléas gonflement-retrait des argiles et d'érosion de la côte.</i></p> <p><i>Ces zones sont étudiées et identifiées dans le cas des inondations via les PPRI/PPRL approuvés ou en cours d'élaboration (aléas 2100). (Les PPRT n'intègrent pas encore l'enjeu climatique tandis que les autres risques naturels ne font pas l'objet de PPR).</i></p> <p><i>L'aléa 2100 sera remis à jour à chaque révision des PPR dont les PPRI et PPRL en fonction des connaissances nouvelles.</i></p>

4.11.3. Orientations et objectifs pour le volet risques, santé et vulnérabilité

Principe de résilience

76. Le principe de résilience devra être un pilier du développement de la ville-territoire. En appui de l'expertise et la mise à jour régulière des connaissances acquises, l'application de ce principe devra reposer sur les 3 objectifs prioritaires ainsi :

- Eviter autant que possible le développement de nouveaux ensembles urbains dans les espaces où les risques sont connus et projetés (au regard de l'état des connaissances acquises et projetées) ;
- Interdire les ouvrages de lutte contre les risques dans l'objectif de rendre constructible un espace non-urbanisé mais permettre la construction ou l'aménagement de tels dispositifs pour lutter contre les risques d'espaces déjà urbanisés ;
- Permettre l'adaptation des espaces urbains déjà soumis à des risques avérés ou à venir à condition d'être compatible avec les risques avérés.

Lutte contre les inondations

77. En matière de lutte contre les inondations, la ville-territoire appliquera les prescriptions des plans de prévention des risques (PPRI⁵⁶ et PPRL⁵⁷) et les programmes d'actions de prévention (PAPI)⁵⁸ de façon à réduire les risques pour les populations et les biens. Dans le cas où de tels plans ne seraient pas adoptés, la ville-territoire soutiendra leur élaboration particulièrement dans les zones à risques connus, les zones irrémédiablement endommagées et les zones particulièrement endommagées, en conséquence du changement climatique.

Les incidences attendues des inondations (crue, submersion et remontée de nappe) devront être réduites, autant pour les populations et que pour les biens en privilégiant des **solutions fondées sur la nature (SFN)⁵⁹** en accord avec les **PPR⁶⁰** lorsqu'ils existent mais aussi, en accord avec la **trame verte et bleue⁶¹** et les objectifs de gestion naturelle du cycle de l'eau.

Ainsi, le renforcement de la protection, de la restauration et de la bonne gestion des espaces de lutte contre les inondations devra être programmé : marais, zones humides, zones d'expansion des crues et de submersion marine, dunes, zones de sur-inondation... ainsi que l'aménagement et la gestion d'espaces assurant un rôle régulateur : espaces prairiaux, boisements, mise en défens de cours d'eau... En complément, les sources de fragilité des espaces naturels ou agro-naturels participant à lutter contre les inondations devront être réduites : sur-piétinement, surpâturage...

⁵⁶ Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) – voir glossaire page 171

⁵⁷ Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) – voir glossaire page 171

⁵⁸ Programme d'Actions de Prévention des Inondations – voir glossaire page 172

⁵⁹ Solutions fondées sur la nature (SFN) – voir glossaire page 175

⁶⁰ Plan de Prévention des Risques (PPR) – voir glossaire page 171

⁶¹ Trame verte et Bleue (TVB) – voir glossaire page 175

Face aux conséquences de la hausse du niveau de la mer et de l'évolution du trait de côte mais aussi, face aux conséquences de l'évolution des inondations par crue, **la ville-territoire encouragera les stratégies de repli des zones irrémédiablement endommagées vers des zones plus adaptées :**

- En ce qui concerne les submersions marines, les quartiers littoraux et de marais notamment (quartiers Littoral Nord, La Rochelle, Marais, Sèvre et Marais puis Littoral Sud) peuvent comprendre des zones irrémédiablement endommagées. Dans ces quartiers, des zones de repli devront être identifiées dans les espaces à moindre risque au sein même du quartier ou dans les quartiers rétro-littoraux et voisins ;
- La relocalisation des sites d'hébergement touristique, notamment de plein air, devra s'inscrire dans une stratégie d'équilibre touristique, de diversification de l'offre et des produits. Elle devra répondre d'un tourisme bas-carbone et écoresponsable. Elle favorisera la valorisation des patrimoines dans leur diversité, y compris dans les territoires rétro-littoraux ;

En ce qui concerne les inondations par crues des cours d'eau, une stratégie de repli devra être étudiée de façon à identifier des zones de repli adaptées au sein même du quartier.

Dans les deux cas, les zones de repli seront identifiées en respectant les principes de la sobriété foncière (zéro artificialisation nette).

Dans les zones irrémédiablement endommagées, les constructions et aménagements à venir devront pouvoir être déconstruits sans laisser d'impacts pour l'environnement (pollutions, artificialisation...), quelle que soit l'activité ou la vocation concernée : résidentielle, loisirs, touristique, industrielle, économique, commerciale ou agricole.

Retrait-gonflement des argiles

78. En matière de retrait-gonflement des argiles, d'effondrement de cavités souterraines et de mouvements de terrain, le principe de résilience devra être appliqué conformément aux [plans de prévention des risques](#)⁶² approuvés ou à défaut des connaissances acquises.

Pour réduire les dommages pour les populations et les biens du fait des aléas retrait-gonflement des argiles, d'effondrement de cavités et de mouvements de terrain, les solutions fondées sur la nature seront proposées lorsque cela est possible : réflexion sur la perméabilité des zones, sur les végétaux présents... A défaut, les solutions techniques seront facilitées : renforcement des fondations, de la structure du bâti...

⁶² Plan de Prévention des Risques (PPR) – voir glossaire page 171

Suivi des espaces forestiers

79. Un suivi des espaces forestiers devra permettre d'évaluer les conséquences du bouleversement climatique sur le renforcement de la fréquence et l'intensité des feux de forêt. Les documents de planification, PLU et PLUi ou tout document en tenant lieu, ne devront pas permettre une augmentation des populations soumises au risque de feux de forêt, que ce soit par l'extension ou l'adaptation des constructions existantes ou par la création de nouvelles constructions.

La gestion des forêts devra participer à la réduction des risques (entretien, essences plantées, surfréquentation...).

Lutte contre les risques industriels et technologiques

80. La lutte contre les risques industriels et technologiques devra être poursuivie en implantant les activités économiques à risque et les transports induits éloignés des habitants et des quartiers résidentiels, en mettant en œuvre notamment les prescriptions des différents **PPRT**⁶³ approuvés.

Développement des quartiers résidentiels

81. Le développement des quartiers résidentiels existants et à venir devra éviter ou réduire l'exposition aux nuisances et pollutions de façon à respecter la santé des populations :

- **Dans les zones urbaines existantes**, les aménagements visant à réduire les nuisances à la source devront être favorisés ;
- **Dans les zones urbaines à venir**, les espaces où les nuisances sont limitées devront être privilégiés ou à défaut, des mesures de réduction des nuisances mises en œuvre.

Dans le cas de sites pollués ou potentiellement pollués, les risques pour la santé devront être évités en favorisant le développement d'activités adéquates ou en favorisant la dépollution naturelle ou technique.

⁶³ Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) – voir glossaire page 171

82. La santé des populations devra être respectée à tous les niveaux :

- **Articuler l'urbanisation et les transports** de façon à réduire les sources de bruit et les sources de polluants atmosphériques ;
- **Réduire les effets des canicules** attendues dans les prochaines années, d'une part en adaptant les tissus urbains denses à ce contexte nouveau et d'autre part en favorisant l'adaptation des logements et bâtiments économiques. Des solutions dites naturelles devront être privilégiées en vue de rafraîchir l'air, au détriment de solutions mécaniques nécessitant l'usage de ressources superflues en énergie ou en eau : bioclimatisme, végétalisation, reperméabilisation, arborescence, brise-soleil pour bâtiment ou rue... Pour atteindre cet objectif, l'expérimentation et l'innovation urbaine devront être encouragées : ombrage, choix des matériaux, colorimétrie des façades et toitures... de sorte à faire émerger un réseau de zones de fraîcheur à disposition et à proximité des habitants et salariés ;
- **Lutter contre les vecteurs de maladies** qui devraient se renforcer dans les années à venir, notamment contre les risques liés aux eaux stagnantes, sources de prolifération des moustiques, dans un contexte climatique plus chaud et humide. Par anticipation, les aménagements et modes de gestion des espaces urbains, naturels et agricoles devront s'inscrire dans cet objectif : gestion naturelle des eaux pluviales en ville, lutte contre l'eutrophisation des cours d'eau et des marais, gestion des espaces verts... ;
- **Réduire les sources d'allergènes** en veillant à disposer d'une palette végétale adaptée, notamment à proximité des sites sensibles (écoles, crèches, EHPAD - établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes, équipements de loisirs ou sportifs...).

4.12. Au titre de la Loi Littoral

Rappel du cadre réglementaire :

Protéger et valoriser l'espace littoral

- Interdire toutes constructions dans la bande des 100 mètres (Articles L.121-16 à L.121-18 du code de l'urbanisme),
- Assurer la préservation et la mise en valeur des espaces littoraux remarquables (Articles L.121-23 à L.121-26 du code de l'urbanisme),
- Identifier les espaces naturels présentant le caractère de coupure d'urbanisation (Articles L.121-22 du Code de l'urbanisme).

Encadrer l'urbanisation dans les communes littorales

- Permettre l'urbanisation et le développement des agglomérations, et des villages et envisager la densification des secteurs déjà urbanisés (Articles L.121-3, L.121-8 et L.121-9, L.121-14 et L.121-18 du code de l'urbanisme),
- Limiter l'urbanisation au sein des Espaces Proches du Rivage (Article L.121-13 du code de l'urbanisme).

Précisions sur le rôle du SCoT en matière de déclinaison de la loi « littoral », au travers notamment des nouvelles dispositions introduites par la Loi ELAN.

L'article L.121-3 du code de l'urbanisme prévoit que : « Le schéma de cohérence territoriale précise, en tenant compte des paysages, de l'environnement, des particularités locales et de la capacité d'accueil du territoire, les modalités d'application des dispositions du présent chapitre. Il détermine les critères d'identification des villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés prévus à l'article L.121-8, et en définit la localisation ». Cela confère au SCoT l'obligation de donner la définition des secteurs urbanisés en vue d'en permettre la densification et l'extension. Dans le cadre de son appréciation, l'autorité administrative doit s'assurer de la conformité de l'autorisation avec les dispositions du code de l'urbanisme, en prenant en compte le contenu du SCoT. Le caractère constructible d'un terrain soumis à la loi Littoral doit donc tenir compte de la localisation et des critères d'identification des villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés résultant du SCoT. Ainsi, pour être pris en compte dans le cadre de l'application de la loi Littoral à une décision d'urbanisme, le contenu du SCoT doit être suffisamment précis et compatible avec les dispositions de l'article L.121-8 du code de l'urbanisme. Les projets implantés sur le territoire d'une commune littorale sont déjà soumis, d'une part, au plan local d'urbanisme, mais aussi et surtout systématiquement aux dispositions législatives de la loi Littoral. Le contenu du SCoT complète le droit applicable, cela traduit la portée juridique du SCoT.

Rappelons également que certains projets ne sont pas soumis aux règles d'urbanisme particulières au littoral. Ces projets sont évoqués aux articles L.121-4 et L.121-5 du code de l'urbanisme. Cela concerne : « les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ». De plus, « à titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées par dérogation ».

Dix communes de la ville-territoire sont concernées par l'application de la Loi Littoral (neuf appartiennent au périmètre de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, et une à celui d'Aunis Atlantique), du nord au sud :

- Charron
- Esnandes
- Marsilly
- Nieul-sur-Mer
- L'Houmeau
- La Rochelle
- Aytré
- Angoulins-sur-Mer
- Châtelailon-Plage
- Yves.

La loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral - dite **Loi Littoral**, a défini des principes généraux (espaces naturels remarquables, coupures d'urbanisation, urbanisation en continuité, urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage...) dont la déclinaison locale est réalisée par la combinaison d'interprétations menées dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme (SCoT et PLUi), du contrôle des services de l'Etat et d'interventions du juge administratif à l'occasion des nombreux contentieux auxquels la loi donne lieu dans ses applications locales. **La Loi Littoral s'impose aux documents d'urbanisme dans un rapport de compatibilité ainsi qu'aux autorisations d'urbanisme dans un rapport de conformité.**

4.12.1. Orientations et objectifs pour le volet loi littoral

Protéger et valoriser l'espace littoral

L'objectif est de préserver d'une urbanisation excessive cet espace particulièrement sensible dans lequel **le principe de protection de l'environnement doit primer sur les principes d'aménagement**.

La loi Littoral fixe la règle de **l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante**. **A ce titre, elle demande aux documents d'urbanisme de localiser et délimiter les agglomérations, villages et Secteurs déjà Urbanisés existants, dont la définition et la localisation vont être précisés ci-après**. Toutefois, cette règle connaît trois exceptions (qui seront admises qu'avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, après avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) s'il est admis que les constructions ou installations envisagées ne sont pas de nature à porter atteinte à l'environnement ou aux paysages) :

- pour les constructions et installations liées à des activités agricoles ou forestières incompatibles avec le voisinage des zones habitées,
- pour la réalisation de travaux de mise aux normes des exploitations agricoles, à condition que les effluents d'origine animale ne soient pas accrus,
- pour les éoliennes lorsqu'elles sont incompatibles avec le voisinage des zones habitées.

Dans l'objectif de séparer les différentes parties agglomérées et empêcher l'urbanisation de l'intégrité du front de mer, **les coupures d'urbanisation majeures de l'espace littoral doivent faire l'objet de protections**. Il s'agit de préserver une structure urbaine discontinue et de contribuer à la protection de la biodiversité et aux déplacements des espèces dans ces espaces. Une coupure d'urbanisation est un espace qui présente des caractéristiques naturelles et/ou agricoles qui sépare les espaces urbanisés, suffisamment étendu pour permettre sa pérennité. La vocation des coupures d'urbanisation identifiées au SCoT est de permettre une aération et une structuration du tissu urbain, de remplir des fonctions récréatives, de contribuer au maintien et au développement de l'activité agricole (y compris des bâtiments agricoles) et principalement, de conserver des espaces ouverts sur la mer, en évitant un front urbain continu. L'existence de constructions isolées en son sein n'enlève pas le caractère de coupure d'urbanisation à l'espace concerné.

Interdire toute construction dans la bande des 100 mètres*Bande inconstructible de 100 mètres*

83. Le SCoT localise un tracé indicatif de la bande des 100 m sur la [Carte de mise en œuvre de la Loi Littoral du DOO page 102](#). Cette limite a été définie à partir du trait de côte établi dans le cadre des études menées après la tempête Xynthia. Celle-ci est établie le long de la mer, mais aussi des ports et chenaux lorsqu'ils sont suffisamment importants, et exclue les espaces urbanisés.

Le tracé de la bande des 100 mètres est indicatif. Les PLUi la délimiteront plus finement, notamment pour exclure les [espaces urbanisés](#)⁶⁴ et assureront sa protection par des règles adaptées.

Pour établir cette délimitation, les PLUi devront prendre en compte par anticipation un éventuel recul du trait de côte.

84. En dehors des espaces urbanisés, les [constructions et installations](#)⁶⁵ sont interdites sur une bande de 100 mètres à compter de la limite haute du rivage.

Seules sont autorisées les constructions ou installations définies aux articles L.211-4 et 5 du code de l'urbanisme et celles nécessaires au fonctionnement des services publics portuaires ou à des activités économiques nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

Ainsi, les types de constructions ou installations autorisées sont les constructions directement liées à l'aquaculture, la conchyliculture, les ateliers de mareyage, ainsi que les ouvrages de raccordement aux réseaux publics de transport ou de distribution d'électricité des installations marines utilisant les énergies renouvelables. Les ouvrages portuaires sont également autorisés dans la bande des 100 m.

Les espaces réservés à l'activité aquicole représentés sur la Carte de mise en œuvre de la Loi Littoral ([page 102](#)) sont repérés à titre indicatif. Les PLUi les délimiteront plus finement et assureront la mise en place de règles adaptées à ces espaces, à la fois pour garantir la pérennité économique des entreprises, tout en conciliant la nécessaire protection de ces espaces et la prise en compte du risque submersion.

85. Au sein des espaces urbanisés, et dans la bande des 100 mètres, peuvent être autorisées de nouvelles constructions et des extensions des constructions existantes, à la condition de ne pas entraîner une densification significative de ces espaces.

Les PLUi devront identifier les espaces urbanisés (agglomération, village, SDU) concernés par la bande des 100 mètres, au sein desquels peuvent s'envisager de nouvelles constructions ou des extensions des constructions existantes. Ils en fixeront alors les limites pour répondre à cet objectif.

⁶⁴ Espaces urbanisés au sens de la Loi Littoral – voir glossaire page 167

⁶⁵ Constructions et installations au sens de la Loi Littoral – voir glossaire page 165

Assurer la préservation et la mise en valeur des espaces littoraux remarquables

Espaces littoraux remarquables

86. Le SCoT localise, à son échelle, les grands Espaces Naturels Remarquables sur la Carte de mise en œuvre de la Loi Littoral ([page 102](#)). Il s'agit des espaces :

- présentant un caractère remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral, et
- nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

Les PLUi délimiteront plus finement ces espaces et assureront leur protection par des règles adaptées. Avec l'appui des analyses et inventaires réalisés à leur échelle, les PLUi pourront proposer des espaces supplémentaires, et le cas échéant en exclure certains, à la condition d'apporter les justifications nécessaires à ces adaptations.

87. Aucune urbanisation nouvelle n'est possible dans les Espaces Naturels Remarquables (ENR). Seuls les **aménagements légers** peuvent y être implantés, à condition qu'ils ne portent pas atteinte aux sites et à la qualité des milieux écologiques (aquatiques comme terrestres), ou lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, mise en valeur, conservation, protection ou à leur ouverture au public.

88. La réfection des bâtiments existants est possible, ainsi que l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques, au sein d'un espace remarquable.

Identifier les espaces naturels présentant le caractère de coupure d'urbanisation

Coupure d'urbanisation

89. Le SCoT identifie les coupures d'urbanisation majeures du territoire sur la carte de mise en œuvre de la Loi Littoral ([page 102](#)).

Les coupures d'urbanisation, sont considérés comme des espaces de respiration entre les espaces urbanisés, elles permettent d'éviter une urbanisation linéaire et continue et contribue à maintenir un paysage naturel propice au développement de continuités écologiques.

Le SCoT a identifié 12 coupures d'urbanisation, orientées majoritairement de manière perpendiculaire au littoral :

1. La zone de marais au nord de Charron
2. Entre la limite sud de Charron et le nord d'Esnandes
3. Entre la limite sud d'urbanisation d'Esnandes et nord de Marsilly
4. Entre les équipements sportifs au sud du bourg de Marsilly et le chemin blanc en limite nord de Nieul-sur-Mer
5. Entre la limite sud du bourg de Nieul-sur-Mer et la limite nord du bourg de L'Houmeau
6. Entre la limite sud du bourg de L'Houmeau et la limite nord du secteur économique Chef de Baie à La Rochelle
7. Entre la limite sud d'Aytré et la limite nord du bourg d'Angoulins-sur-Mer
8. Entre Angoulins-sur-Mer et Châtelailon-Plage

9. Au Sud de Châtelailon-Plage, entre le bourg et les Boucholeurs

10. La Réserve Naturelle entre Les Boucholeurs et Le Marouillet

11. Et l'ensemble formé par les marais, la falaise et les terres hautes agricoles entre Le Marouillet et le Bourg d'Yves

12. Au sud du bourg d'Yves.

90. Les PLUi doivent assurer leur préservation. Ils en précisent les limites, leur classement et leur vocation (agricole, paysager ou de loisirs).

Les PLUi peuvent en identifier d'avantage que celles repérées par le SCoT.

91. Aucune construction nouvelle n'est possible dans les coupures d'urbanisation (hormis les infrastructures agricoles aux abords des sièges d'exploitation existants). Seuls les aménagements légers mentionnés à l'article R.121-5 du code de l'urbanisme peuvent y être implantés, à condition qu'ils ne portent pas atteinte aux sites et à la qualité des milieux, et n'entraînent pas une imperméabilisation importante des sols avec une artificialisation importante des milieux (aires naturelles de camping, espaces de jeux...), en particulier lorsque ces coupures d'urbanisation sont par ailleurs des corridors écologiques.

Encadrer l'urbanisation dans les communes littorales

Permettre l'urbanisation et le développement des agglomérations, et des villages et envisager la densification des secteurs déjà urbanisés (SDU)*Secteurs Déjà Urbanisés*

92. Le SCoT précise les notions d'« agglomérations », de « villages » et de « secteurs déjà urbanisés », au regard de la loi Littoral, de la jurisprudence et du contexte local. Ce sont des espaces qui structurent l'organisation urbaine des communes littorales et qui seront les seuls secteurs susceptibles d'accueillir de nouvelles constructions en conformité à l'application de la Loi Littoral.

1. **Un espace urbanisé** doit répondre à l'ensemble des critères suivants :
 - existence d'un noyau traditionnel,
 - nombre de constructions significatif en faisant un ensemble urbanisé constitué,
 - organisation urbaine autour d'une centralité et de voiries, lieu de vie collectif existant ou ayant existé.
2. **L'agglomération** est un ensemble urbanisé répondant à l'ensemble des critères énoncé ci-avant dont la taille excède celle des villages et des secteurs déjà urbanisés (SDU). Il peut s'agir de villes ou de bourgs.
3. **Le village** est un ensemble urbanisé répondant à l'ensemble des critères énoncé ci-avant d'une taille plus modeste que l'agglomération. Ce qui caractérise le village en termes de composition c'est son unité. Unité par la continuité du bâti, par son organisation et son implantation spatiale le long des voies et des espaces publics.
4. **Le secteur déjà urbanisé (SDU)** est un espace urbanisé répondant à ces caractéristiques :
 - composé au moins d'une cinquantaine de constructions,
 - présentant une compacité du bâti (ne pas dépasser 50 voire 80 m entre les espaces construits),
 - structuré autour de voies publiques et desservis par les réseaux d'eaux, d'électricité et de collecte des déchets,
 - présentant un potentiel constructible inférieur à l'existant.

Le Secteur Déjà Urbanisé (SDU) se distingue des **villages**, par une densité plus faible que ceux-ci.

Agglomérations au sens de la Loi Littoral

93. Le SCoT identifie les agglomérations au sens de la Loi Littoral sur les communes littorales de la ville-territoire sur la carte de mise en œuvre de la Loi Littoral ([page 102](#)) :

- **zone agglomérée de La Rochelle - Aytré**, depuis la zone aéroportuaire au Nord jusqu'au Marais d'Aytré-Angoulins-sur-Mer au Sud,
- **zone agglomérée d'Angoulins-sur-Mer**, allant jusqu'à Saint-Jean des Sables à Châtelailon-Plage,
- **zone agglomérée de Châtelailon-Plage.**

Villages au sens de la Loi Littoral

94. Le SCoT identifie les villages au sens de la Loi Littoral sur les communes littorales de la ville-territoire sur la carte de mise en œuvre de la Loi Littoral (page 102) :

- Bourg de **Charron**,
- Bourg de **Bourg-Chapon** à Charron,
- Bourg **d'Esnandes**,
- Bourg de **Marsilly**,
- Bourg de **Nieul-sur-Mer**,
- Bourg de **L'Houmeau**,
- Village de **Lauzières** à Nieul-sur-Mer,
- Village des **Boucholeurs** à cheval sur Châtelailon-Plage et Yves,
- Village de **Voutron** à Yves,
- Village du **Marouillet** à Yves,
- Bourg de **Yves.**

Secteurs Déjà Urbanisés au sens de la Loi Littoral

95. Le SCoT identifie les Secteurs Déjà Urbanisés (SDU) au sens de la Loi Littoral sur les communes littorales de la ville-territoire sur la carte de mise en œuvre de la Loi Littoral (page 102) :

- **Le Payaud** à Nieul-sur-Mer,
- **La Genillière** à L'Houmeau,
- Secteurs de **La Métairie et du Clos Noël** à Esnandes,
- Le hameau de **l'Aubreçay** à cheval sur Nieul-sur-Mer et Marsilly.

96. Les PLUi pourront délimiter les agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés listés ci-avant. L'ensemble de ces espaces a vocation à accueillir des opérations de densification au sein de leur zone urbanisée, priorité étant donnée aux agglomérations et villages. Une densification de l'urbanisation consiste en une ou des constructions à l'intérieur du tissu urbain existant (dent creuse), l'utilisation du foncier mutable (friche), par des opérations de démolition/reconstruction et par des surélévations des bâtiments existants.

97. Les secteurs déjà urbanisés ne peuvent accueillir que des nouvelles constructions à des fins d'amélioration de l'offre de logement, d'hébergement ou d'implantation de services publics, hors espaces proches du rivages (EPR) et lorsque ces constructions et installations n'ont pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti.

Les constructions existantes peuvent bénéficier d'autorisation d'extension limitée ou de changement de destination, dans la mesure où le projet s'insère de manière harmonieuse dans son environnement.

Extension de l'urbanisation au sens de la Loi Littoral

98. Sauf exceptions et dérogations prévues par la loi, et hors le cas des secteurs déjà urbanisés, les PLUi ne peuvent prévoir, sur les communes littorales, des constructions nouvelles qu'en continuité des agglomérations et villages existants identifiés au SCoT.

Toutefois, l'ensemble des villages identifiés au SCoT n'a pas vocation à s'étendre. Les PLUi devront circonscrire les enveloppes de certains villages, notamment pour assurer la protection de l'environnement ou de la biodiversité, mais également pour prendre en compte le phénomène du risque de submersion ou d'inondation.

L'extension de l'urbanisation⁶⁶ des villages dans les Espaces Proches du Rivage (EPR) s'envisage de manière limitée sous réserve de s'accorder aux dispositions de protection de l'environnement, de la biodiversité et des paysages. L'extension de l'urbanisation est généralement qualifiée de « limitée » lorsqu'elle est similaire à celle des espaces voisins, lorsqu'elle est en rapport avec l'existant, nombre de logements et superficie de la zone, et à condition que le niveau d'équipement et de service de la zone ou à proximité soit suffisant.

L'extension d'un bâtiment existant dans un espace urbanisé ne constitue pas, sous certaines conditions, une extension de l'urbanisation.

⁶⁶ Extension de l'urbanisation au sens de la Loi Littoral – voir glossaire page 168

99. L'extension à partir de formes d'habitat isolé est proscrite. Aucune construction ne peut être autorisée dans les zones d'urbanisation diffuse. Seule l'adaptation et l'évolution du bâti existant est autorisée sous conditions.

100. Le principe de l'extension de l'urbanisation⁶⁷ en continuité de l'agglomération s'applique pour les terrains de camping ou de stationnement de caravanes. Les terrains de camping existants dans les communes littorales ne pourront donc s'étendre que si ces extensions sont elles-mêmes en continuité d'une agglomération ou d'un village.

⁶⁷ *Extension de l'urbanisation au sens de la Loi Littoral – voir glossaire page 168*

Limiter l'urbanisation au sein des Espaces Proches du Rivage

Espaces Proches du Rivage

Le développement urbain des communes littorales est encadré de manière fine au sein des Espaces Proches du Rivage (EPR). Cinq critères ont été mis en évidence par la jurisprudence pour définir les espaces proches du rivage :

- la distance par rapport au rivage,
- la covisibilité ou visibilité par rapport au rivage,
- la nature de l'espace environnant (tel que l'influence maritime),
- la présence de zone urbanisée entre le rivage et le secteur concerné,
- la topographie entre le rivage et le secteur concerné.

Ces critères sont analysés de manière combinée mais non cumulative.

Le SCoT souhaite limiter **l'extension de l'urbanisation**⁶⁸ dans les Espaces Proches du rivage.

101. Le SCoT localise à son échelle la limite des espaces proches du rivage (EPR) sur la carte de mise en œuvre de la Loi Littoral ([page 102](#)). Cette limite est indicative. Les PLUi délimiteront plus finement les espaces proches du rivage et assureront leur protection par des règles adaptées.

102. Dans les espaces proches du rivage (EPR), les extensions d'urbanisation⁶⁸ **doivent être limitées et justifiées.** La notion d'extension limitée doit se comprendre aussi bien en termes de nouvelles surfaces urbanisées, qu'en termes de formes urbaines, dans l'objectif de préserver les paysages. L'extension de l'urbanisation doit respecter une proportion avec l'urbanisation existante, tout en prenant en compte les besoins présents et futurs des populations et doit également prendre en compte les risques liés au changement climatique (érosion du littoral, submersion marine, élévation du niveau de la mer...).

Ainsi, les extensions peuvent s'apprécier de manière différenciée selon que le secteur concerné est une **agglomération ou un village. Mais l'extension sera toujours limitée par les coupures d'urbanisation** et sera réalisée de manière préférentielle en profondeur (en arrière de l'agglomération par rapport au rivage) et en lien avec l'ambiance des lieux (relief, paysage...) pour une bonne insertion dans l'environnement.

103. Dans les espaces proches du rivage (EPR), les PLUi privilégieront par ordre de préférence :

- une densification à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante (agglomérations, villages, secteurs déjà urbanisés-SDU, identifiés par le SCoT),
- les extensions de l'urbanisation en continuité des agglomérations,
- les extensions de l'urbanisation en continuité des villages.

Ces développements devront s'insérer dans le paysage naturel/urbain.

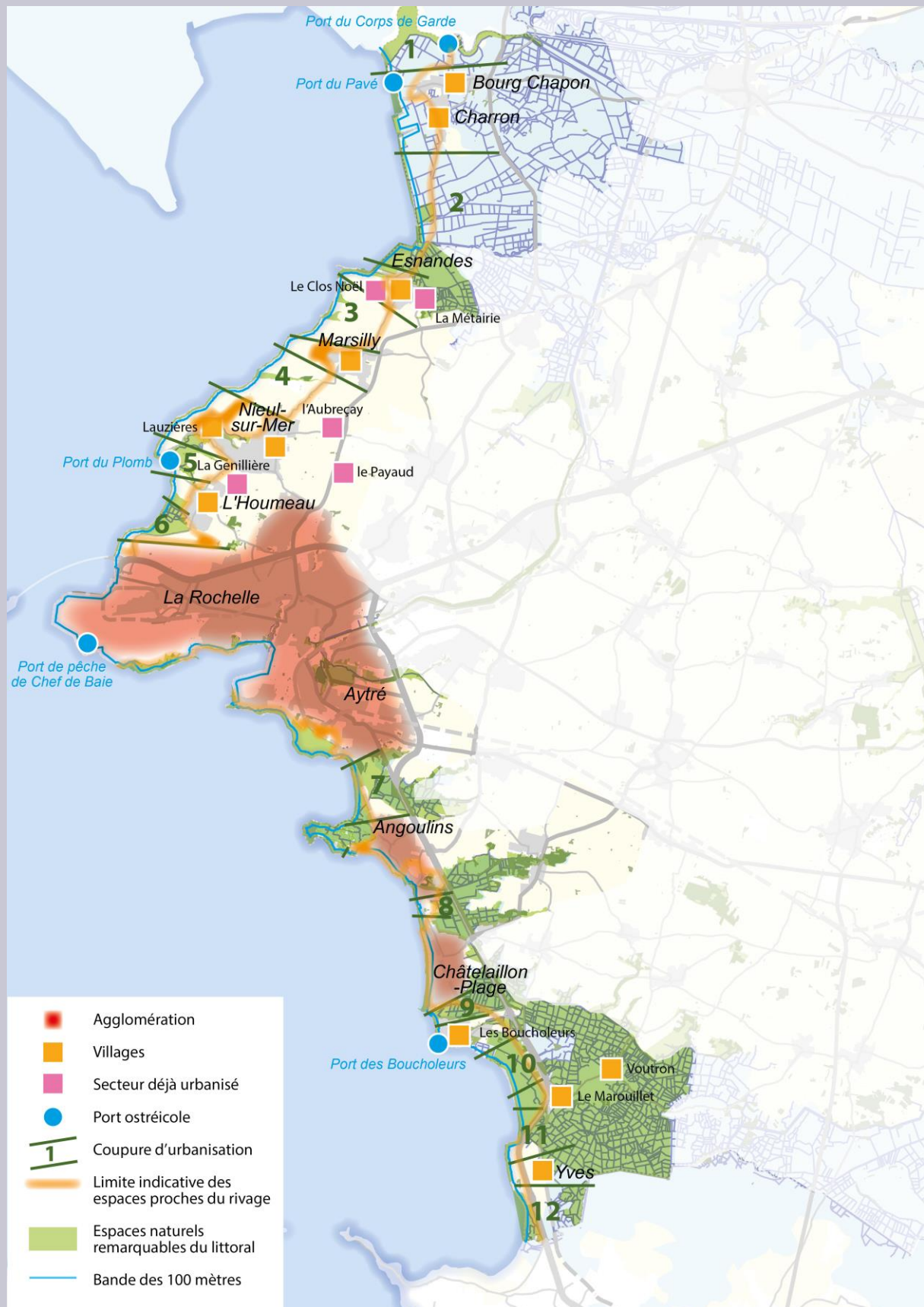
⁶⁸ Extension de l'urbanisation au sens de la Loi Littoral – Voir glossaire page 168

104. Dans les espaces proches du rivage (EPR), les activités conchylicoles et portuaires seront maintenues et pourront se développer, si leur présence à proximité immédiate de l'eau est liée et nécessaire à l'activité.

De nouvelles constructions ou installations nécessaires pour l'exercice de ces activités pourront être autorisées à condition de ne pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces proches du rivage.

105. Dans les espaces proches du rivage (EPR) à la condition de ne pas porter atteinte à la sauvegarde de ces espaces, la pérennité des bâtiments d'exploitations agricoles existants sera admise, via notamment la possibilité d'aménagement visant leur mise aux normes y compris ceux pouvant nécessiter des extensions des bâtiments existants. Aucune nouvelle construction ou installation à usage agricole ne sera autorisée.

Carte de mise en œuvre de la Loi Littoral



5. Synthèse des objectifs de programmation foncière

Les travaux d'élaboration du SCoT ont été conduits avec un objectif de réduction de la consommation foncière et tendent à s'inscrire dans l'objectif du ZAN « Zéro Artificialisation Nette » d'ici 2050. Ainsi, **la ville-territoire s'engage à réduire au global la consommation d'espace agricole et naturel au regard du rythme observé sur la dernière décennie.**

L'effort est d'avantage porté par le **développement résidentiel**, pour lequel la ville-territoire propose une ambition élevée en matière de renouvellement urbain et de densification des enveloppes urbaines existantes, couplée à des objectifs chiffrés de densité ambitieux pour les extensions urbaines. Pour le **développement économique**, la ville-territoire retient un objectif clair d'orienter le développement des emplois en priorité sur les tissus urbains mixtes et les potentiels d'optimisation des fonciers déjà artificialisés dans les parcs économiques existants. Mais la ville-territoire souhaite également pouvoir répondre aux besoins des entreprises qui ne peuvent pas s'installer dans ces espaces et leurs proposer un terrain adapté à leurs besoins par une offre structurée dans les différentes parties du territoire. L'offre maximale de foncier économique potentiellement consommable tient ainsi compte du besoin d'une offre de foncier économique supérieure aux aménagements réellement effectués. Aussi, une stratégie commune sera mise en place à l'échelle de la ville-territoire pour assurer une réelle coordination des implantations, sans concurrence entre les territoires.

Le **développement du commerce** est fortement encadré : les nouvelles implantations devront être localisées au sein des centralités ou des SIP (Secteurs d'Implantation Périphériques) définies par le DAACL.

Concernant les **équipements et infrastructures**, l'objectif foncier devra permettre la réalisation des équipements majeurs, soit les projets d'infrastructure du département, principalement le contournement de Marans, qui est d'ores et déjà programmé, et les échangeurs sur la RN11, la RN137 / 237, ainsi que le futur hôpital.

Concernant le futur hôpital, le site dit "DBMA", situé dans la zone d'activités des Cottés Mailles à Aytré, qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de « prise en considération de la mise à l'étude » en date du 11 juillet 2024 est réservé pour son implantation. Ce site étant déjà artificialisé, il n'est pas inclus dans l'enveloppe foncière destinée aux équipement majeur sur la période 2031-2040.

Les aménagements des itinéraires cyclables et les projets de renforcement de liaisons intercommunales ou la réalisation d'une desserte nord-sud pour le trafic routier de transit, s'ils devenaient opérationnels, ne devraient pas engendrer de consommation supplémentaire d'espaces agricoles, naturels ou forestiers.

Le développement d'autres équipements, communaux ou intercommunaux qui seront rendus nécessaires pour accompagner le développement démographique et économique (station d'épuration, équipements scolaires et de formation, équipements culturels, sportifs, etc.) sont considérés compris dans les enveloppes foncières prévues pour le développement résidentiel et économique.

Ainsi, alors que sur la période 2011-2020, 801 ha⁶⁹ ont été consommés sur les espaces naturels et agricoles, **la ville-territoire s'engage à une double réduction de 50% de sa consommation d'espace par pas de 10 ans**, soit une programmation de 400 ha sur 2021-2030 puis de 200 ha sur la décennie suivante, **dont environ 50 % dédiés au résidentiel et 35 % au développement économique.**

Tableau de synthèse des enveloppes foncières inscrites dans le SCoT :

	2021-2030	2031-2040
Résidentiel	210	125
Développement économique	142	75
Commerce	15	-
Equipements majeurs	35	7
Ville-territoire	402	207

Données en hectares

La répartition des objectifs entre les différentes vocations pourra être **ajustée pour tenir compte de l'évolution réelle des besoins**, selon les conditions détaillées dans le chapitre de mise en œuvre du SCoT, **à condition de respecter les objectifs globaux par décennies** (soit 400 ha pour la période 2021-2030, et 200 ha pour la période 2031-2040).

⁶⁹ Voir Tome 4 du Rapport de Présentation relatif à l'analyse de la consommation d'espace

6. Les 12 quartiers et leurs contributions pour le projet de la ville-territoire

La ville-territoire de La Rochelle Aunis est vaste : avec 245 000 habitants sur 1 230 km², c'est l'équivalent de la population de la ville de Lille sur la superficie de l'arrondissement de Saint-Jean-d'Angély. Sa configuration et son fonctionnement ne sont pas ceux d'une ville ou ceux d'une campagne, mais précisément ceux de leur entremêlement.

Tout comme la ville ou la campagne ont leurs quartiers, la ville-territoire aussi a les siens, mais ils ne sont pas à la même échelle, puisque la ville-territoire est à la fois une ville et une campagne. Ils sont supra-communaux, par grappe de quelques communes, et rassemblent des zones non bâties autant que des zones bâties. Ils sont composés d'espaces habités, de centralités, de zones de développement (équipements, services, activités), et d'espaces agricoles, conchylicoles et ostréicoles, naturels, forestiers, marins, selon leur localisation dans la ville-territoire.

Ces quartiers sont d'abord des réalités vécues, des constats partagés. Ce qui les définit est résolument empirique, comme pour un quartier classique : les limites ne sont pas rigides et chacun peut en avoir des appréciations diverses, mais il y a des raisons (géographiques, héritées, fonctionnelles, paysagères...) d'estimer que ces douze quartiers pluricommunaux structurent de fait la ville-territoire.

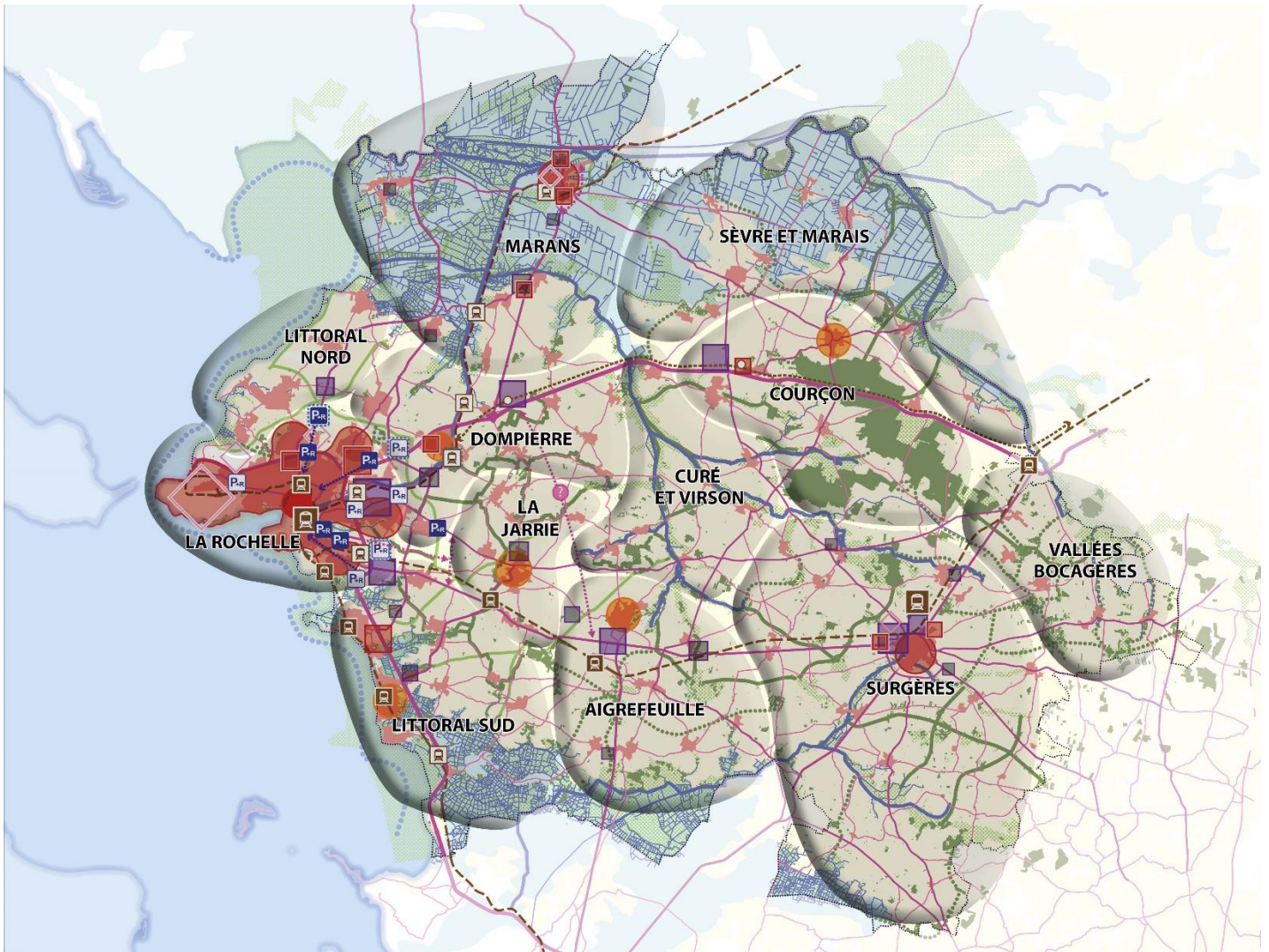
Comme dans une ville ou dans une campagne, le quotidien amène ses habitants à quitter leur quartier de résidence, pour le travail, les loisirs, certains achats. Le quartier n'est donc pas une entité fonctionnelle et encore moins une entité autonome. Il se définit par rapport aux autres quartiers, par ses complémentarités et ses différences.

Ces quartiers sont aussi intentionnels : il s'agit de partir de ce vécu et des affinités constatées pour ordonner la ville-territoire dans le temps long, lui donner une forme, des lieux, la dessiner par les parties qui la composent, comme pour n'importe quel territoire, mais à son échelle.

Enfin, ces quartiers ont une portée stratégique : il s'agit de territorialiser le Document d'Orientation et d'Objectifs, c'est-à-dire de reconnaître, pour chaque quartier, son rôle et sa part de "droits et devoirs" dans le projet global de la ville-territoire. Tous les quartiers n'ont pas la même vocation, les mêmes potentiels, la même trajectoire. Réussir la ville-territoire, c'est fondamentalement ordonner et cultiver sa diversité, pour la rendre globalement plus riche, plus belle, et plus capable d'être durablement la ville-territoire de tous et pour tous.

Les orientations et objectifs thématiques développés dans la première partie de ce document sont déclinés pour chaque quartier dans cette seconde partie. Seuls les orientations et objectifs principaux et spécifiques au quartier sont évoqués. Cette partie n'est donc pas exhaustive et ne se substitue pas à la première. Les orientations et objectifs communs à l'ensemble du territoire, relatifs aux centralités et au commerce, au développement économique, à l'offre de mobilités, aux biens communs et à la sobriété foncière ne sont pas systématiquement rappelés, mais s'appliquent partout sur la ville-territoire.

Les 12 quartiers



6.1. Mode d'emploi des fiches par quartier



Légende des cartes

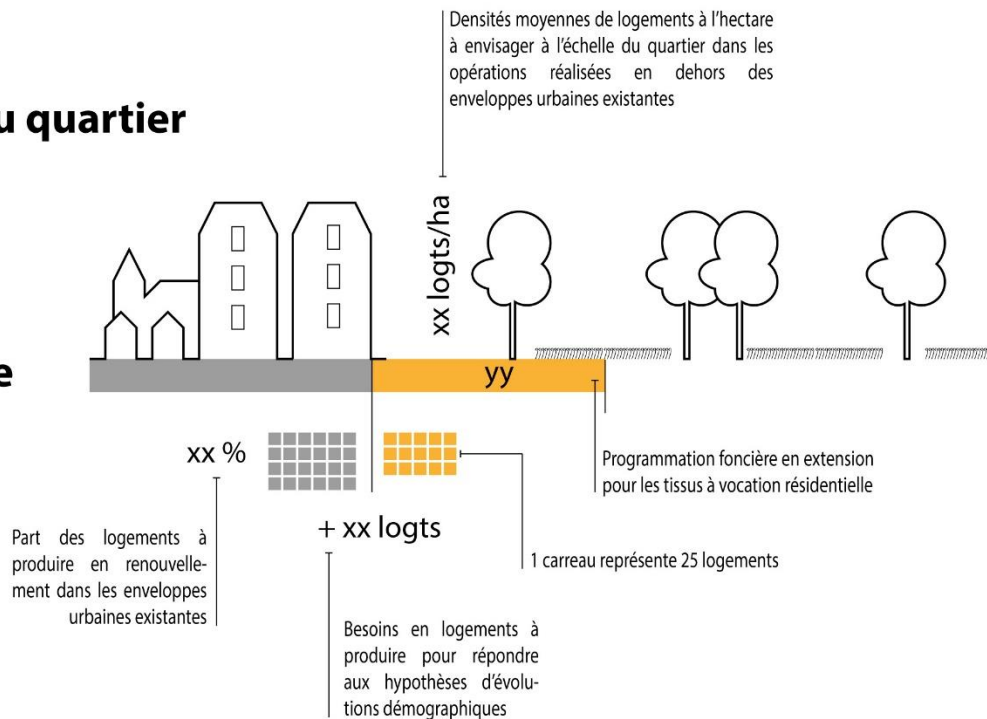
- | | |
|---|-------------------------------|
| Coeur d'agglomération | Cours d'eau structurants |
| Pôles structurants majeurs | Marais |
| Pôles structurants intermédiaires | Boisements |
| Tissu urbanisé | Réservoirs de biodiversité |
| Pôles commerciaux de périphérie | Corridor écologique littoral |
| Parcs d'activités structurants majeurs (existants / projetés) | Corridors boisés à préserver |
| Autres parcs d'activités | Corridors boisés à restaurer |
| Pôles économiques spécifiques | Corridors ouverts à préserver |
| Gares ou haltes existantes / projetées | Corridors ouverts à restaurer |
| Projet bus express | Réseaux hydrographique |
| P+R existant/projeté
BHNS | |
| Points de jonction avec le réseau TC urbain (projet) | |
| Réseau routier structurant | |
| Projet de nouvelle liaison routière | |

Symbologies évoquant les principales caractéristiques du quartier

Légende des schémas de programmation :

Nom du quartier

Période



Les données exposées dans les schéma de programmation sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre 4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35)

6.2. Le quartier de La Rochelle



Cœur urbain, économique, patrimonial et touristique



« Cultiver, transmettre et transformer l'intensité désirable de la ville pour tous : de battre, notre cœur ne doit jamais s'arrêter. »

La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré : c'est le phare de la ville-territoire, son agglomération historique vitale. Elle ne doit plus chercher à s'étendre ou s'étirer. Mais elle doit poursuivre son développement social et culturel, amplifier son rayonnement économique, s'adapter au défi climatique et écologique, et améliorer son accessibilité par un système de mobilité décarboné et soutenable.

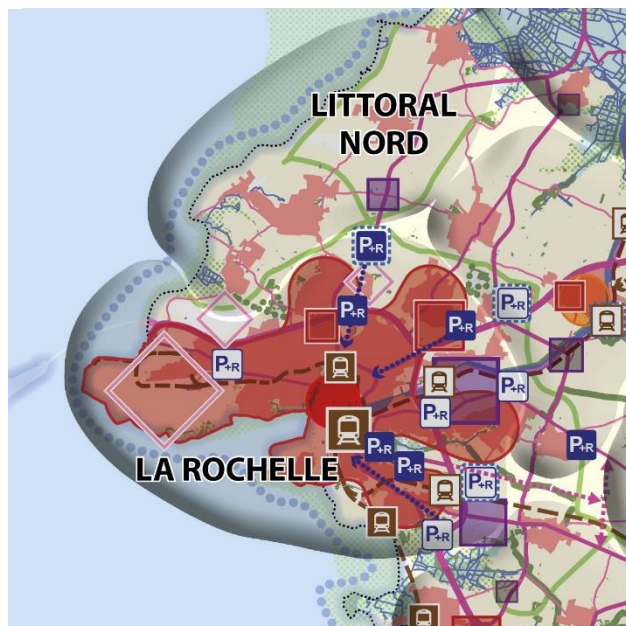
► **RENOUVELLEMENT, TRANSFORMATION, ADAPTATION !**

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Renouveler et accroître l'offre de logement en faveur de la diversité des ménages
2. Inventer la ville des transitions énergétique, écologique, commerciale
3. Garantir l'accessibilité fluide et basculer dans la mobilité post-carbone



Le quartier de La Rochelle



Indicateurs

- **109 200 habitants** en 2020, soit **46%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **69 600 emplois** en 2020 soit **73%** des emplois de la ville-territoire

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ **Centre-ville** : véritable centre d'attractivité économique, commerciale et touristique.
- ✓ Concentration des **grands équipements** et **pôles d'emplois**, avec une accessibilité multimodale.
- ✓ **Dynamique résidentielle** : une capacité d'accueil de plus en plus limitée qui repose essentiellement sur le renouvellement et la densification dans les tissus existants.
- ✓ **Mixité sociale** : malgré une concentration de l'habitat social, une partie significative de la population n'arrive pas à se loger dans le cœur d'agglomération.
- ✓ **Résilience**, le besoin d'adapter les tissus bâtis existants : submersion marine, nature en ville, îlots de fraîcheur, désartificialisation...

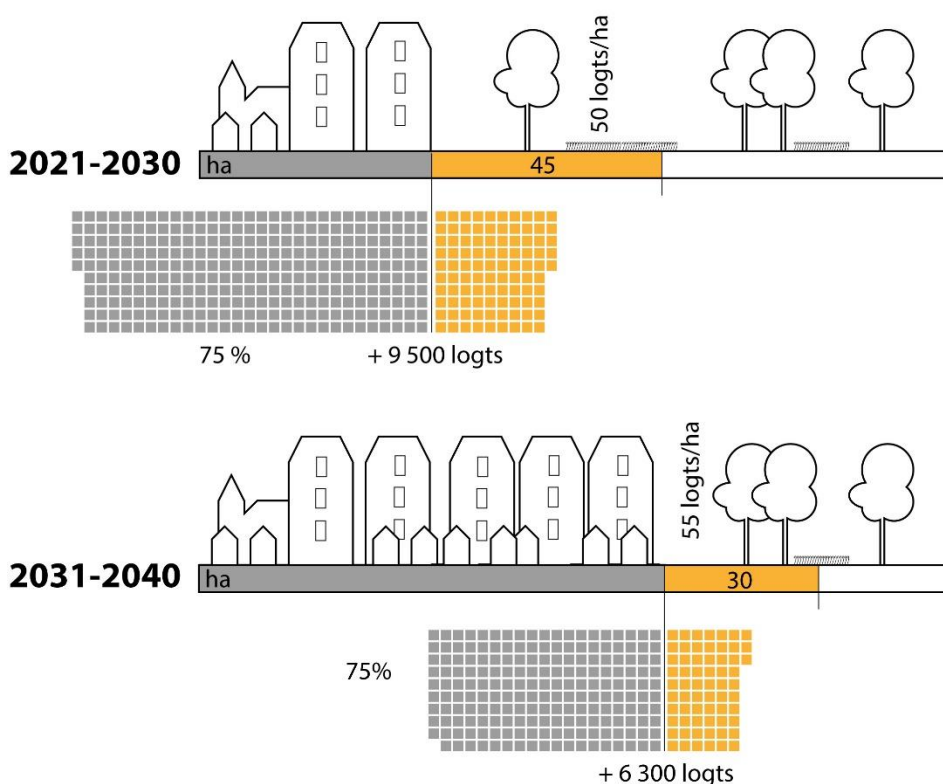


Le quartier de La Rochelle

Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Poursuivre le développement de l'attractivité de La Rochelle**, permettre l'accueil de la moitié des nouveaux logements et d'une majeure partie des emplois de la ville-territoire dans des quartiers denses et attractifs, par le renouvellement des tissus urbains existants et des extensions mesurées.
- **Massifier la réhabilitation énergétique** et la production d'EnR intégrée au bâti.
- **Offrir des parcours résidentiels et économiques** aux différents habitants et entreprises présents.
- **Requalifier les parcs économiques** et les adapter aux nouveaux modes de travailler.
- **Organiser le transfert modal sur les transports publics et les modes doux** vers les équipements et vers les autres quartiers de la ville-territoire.
- **Garantir l'interpénétration ville-campagne**, préserver les espaces agricoles et favoriser leur transition agro-écologique.

La Rochelle



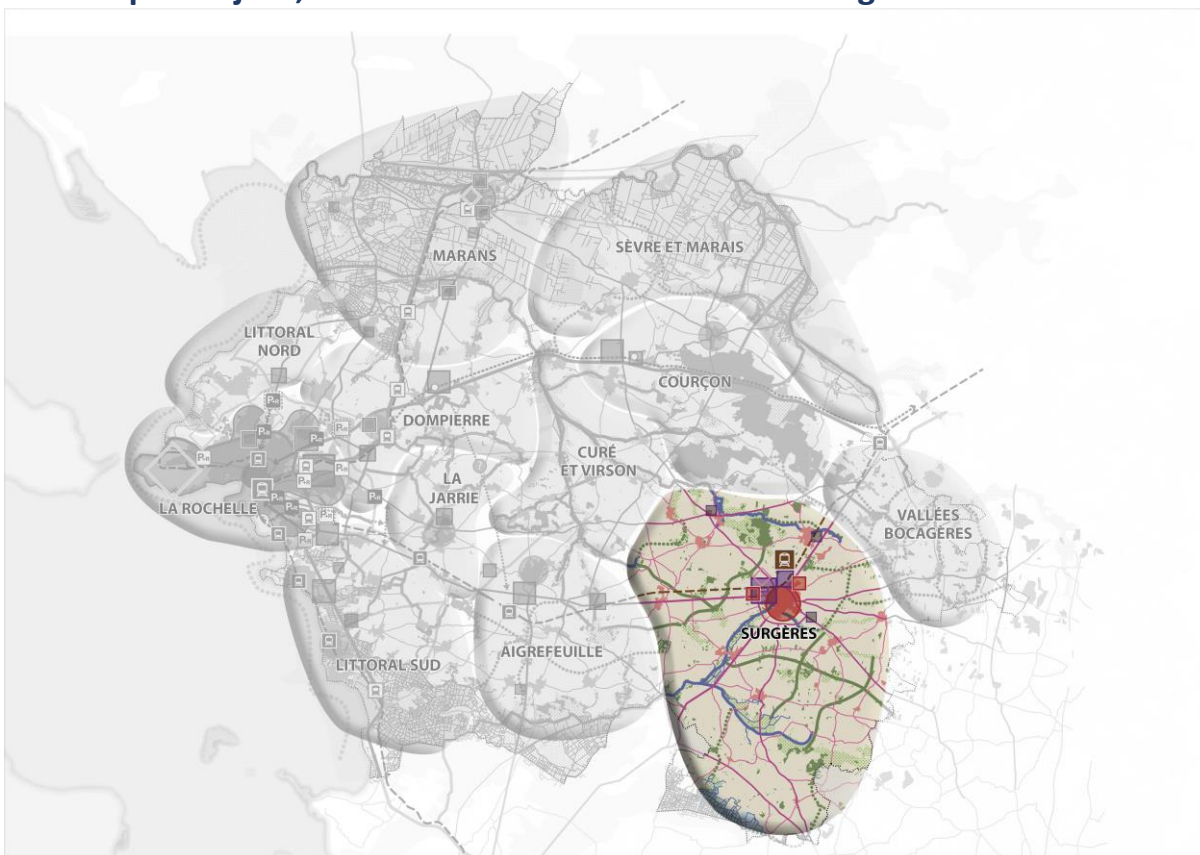
Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat](#) page 35)

6.3. Le quartier de Surgères



Pôle historique majeur, fédérateur d'un territoire rural et agricole



« Développer les facteurs d'attractivité grâce à la combinaison des atouts complémentaires du quartier. »

Surgères, Saint-Georges-du-Bois, Vouhé, Puyravault, Chambon, Saint-Pierre-La-Noue, La Devisse, Genouillé, Saint-Crépin, Breuil-La-Réorte, Saint-Mard : avec 11 communes, c'est le plus vaste des quartiers de la ville-territoire, parce que la petite ville de Surgères est très fédérative de son territoire rural et agricole. Avec ses nombreux potentiels de renouvellement, elle pourra demain encore davantage affirmer son rôle de 2e pôle du territoire. La diversité fonctionnelle, de la ville-centre aux villages et hameaux, fait de ce quartier une ville-territoire en elle-même. Sa position sur le réseau TGV est une remarquable accroche de l'ensemble de l'Aunis au système régional et national, complémentaire de celle de La Rochelle. Les ressources agricoles et énergétiques du quartier sont un atout pour l'ensemble de la ville-territoire.

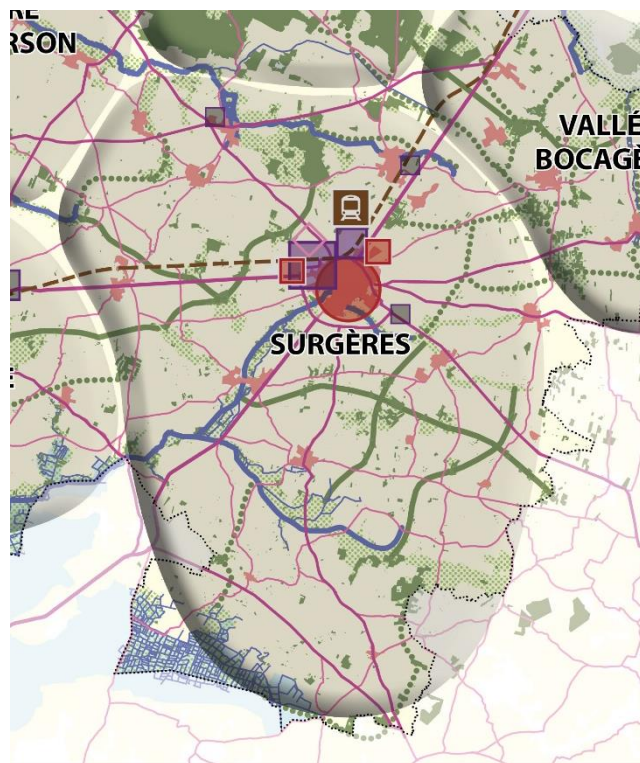
► **RENFORCEMENT, RENOUVELLEMENT, COMPLÉMENTARITÉS !**

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Redonner de l'attractivité résidentielle aux centralités de Surgères et des villages
2. Requalifier et conforter les zones d'activités pour accueillir davantage d'emplois
3. Diversifier l'agriculture et ses paysages, et rétablir des continuités écologiques bocagères



Le quartier de Surgères



Indicateurs

- **16 586 habitants en 2020, soit 7% de la population**
- **5 168 emplois en 2020, soit 5% des emplois de la ville-territoire**
- **EnR : 21 éoliennes existantes**

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ **Ville de Surgères, pôle d'emplois, d'équipements et d'échange multimodal** incontestable de la partie Est du territoire et au-delà : gare TGV, gare routière...
- ✓ **Attractivité résidentielle et dynamique de renouvellement plus faibles** qu'ailleurs sur le territoire, notamment dans la ville-centre de Surgères.
- ✓ **Renouvellement urbain** : des potentiels importants en attente de valorisation (pôle gare, centre-ville, zones économiques vieillissantes...).
- ✓ **Bourgs ruraux avec une forte identité agricole**, mais une offre faible de services à 5 km du centre de Surgères ; dépendance automobile : à 30 km de La Rochelle, Rochefort ou Niort.
- ✓ **Rôle de liaison entre les deux marais (Nord et Sud) et les plaines d'Aunis et de Saintonge**, mais **une trame bleue** (Vallées du Curé, de la Gère et de la Devisé) et des continuités écologiques, **affaiblies** par une agriculture céréalière.

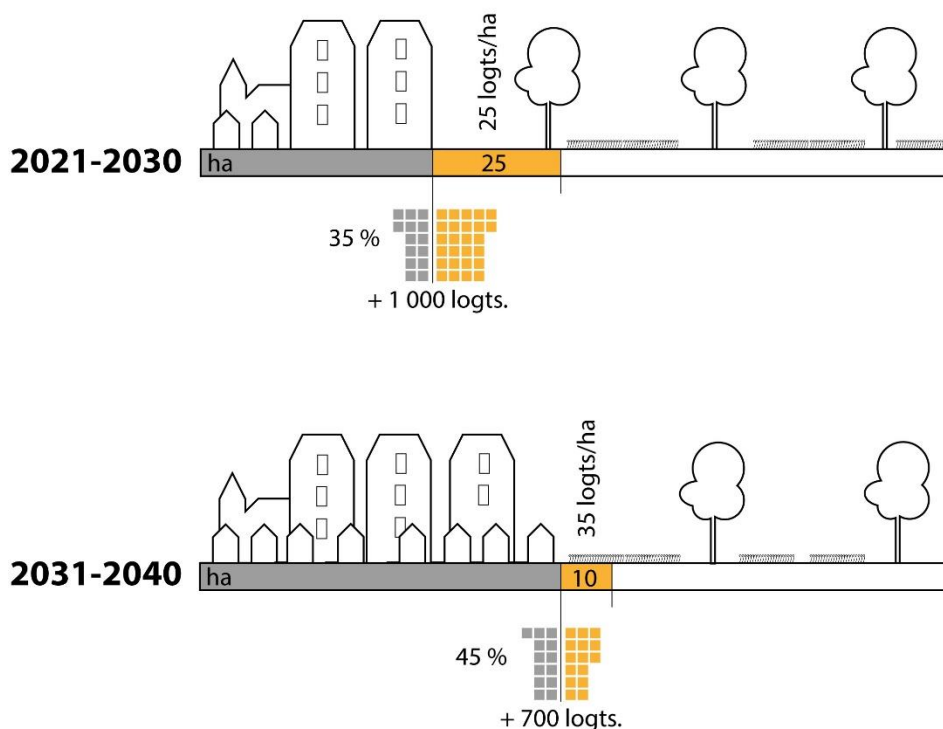


Le quartier de Surgères

Orientations pour le projet de ville-territoire

- Affirmer la ville de Surgères comme pôle urbain majeur, son rôle culturel, économique et résidentiel : **renouvellement urbain du centre-ville, projet pôle gare, enseignement technique et supérieur.**
- Développer le rôle de pôle d'échange multimodal **pour toute la partie Est de la ville-territoire et au-delà (Rochefort, Vals de Saintonge) : gare TGV et TER, gare routière.**
- Sécuriser les liaisons cyclables **vers les bourgs proches du pôle et développer les co-mobilités pour faciliter l'accès aux équipements et services du pôle de Surgères.**
- Requalifier les zones économiques **vieillissantes, en friche et diversifier les activités et emplois.**
- Valoriser le cadre de vie des bourgs ruraux **par le renouvellement de leur patrimoine bâti et agro-industriel et le tourisme vert.**
- Renforcer les continuités écologiques **dans les espaces agricoles par la réhabilitation du bocage et diversification des activités agricoles.**

Surgères



Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre 4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35)

6.4. Le quartier de Marans



Pôle historique à réinventer à la porte du Marais poitevin



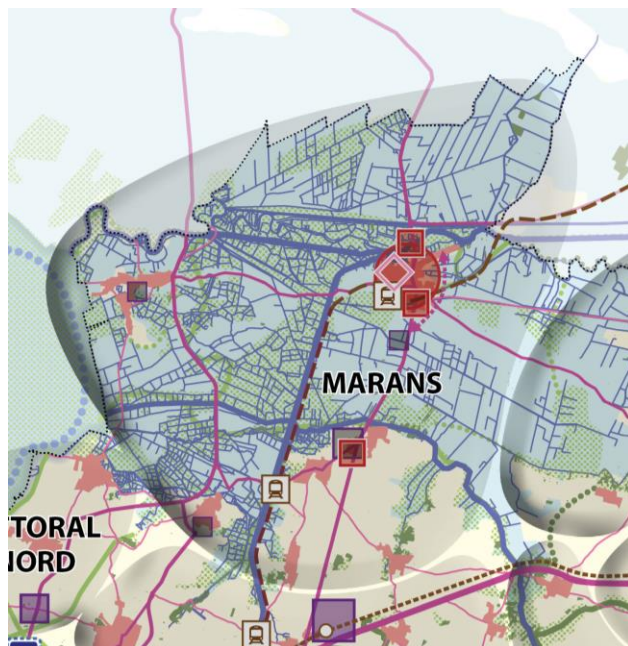
« Mieux habiter le marais : ici, notre ville-territoire est liée au Pertuis breton »

Charron, Marans, Andilly-les-Marais, Villedoux, Saint-Ouen-d'Aunis et Longèves : c'est notre trésor écologique, patiemment conquis sur la mer, qui va y retrouver des droits, ce à quoi il faut se préparer. Il faut réapprendre à mieux l'occuper et le valoriser à la fois. S'y inscrire intelligemment, continuer à accueillir, mais polariser le développement, revaloriser l'existant et préserver l'espace naturel et productif entre terre et mer.

► REVALORISATION, INNOVATION, RÉSILIENCE !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

- 1. Tout miser sur les centralités existantes pour les régénérer en priorité**
- 2. Anticiper la montée des eaux et organiser le repli qui s'en suivra**
- 3. Investir dans le tourisme et le récréatif en lien avec les activités productives de la mer**



Indicateurs

- **14 149** habitants en 2020, soit **6%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **3 098** emplois en 2020 soit **3%** des emplois de la ville-territoire
- **EnR : 3 éoliennes** existantes

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ **Pôle historique**, Marans est marqué par **une perte d'attractivité résidentielle et commerciale**, un flux de circulation motorisée qui entraîne de fortes nuisances.
- ✓ **Ports maritime et fluvial, filière nautique** : des équipements peu identifiés, jouant pourtant un rôle pour le développement touristique (navigation fluviale entre Marans et Niort).
- ✓ Un cadre de vie attractif à la **jonction de l'identité rurale et la recherche d'une proximité périurbaine** : une facilité d'accès au cœur d'agglomération mais fortement dépendante de la voiture.
- ✓ **Canal et marais** : des qualités patrimoniales avec de forts enjeux écologiques (séquestration carbone, trame verte et bleue), mais aussi un potentiel touristique (vélotourisme, loisirs...).

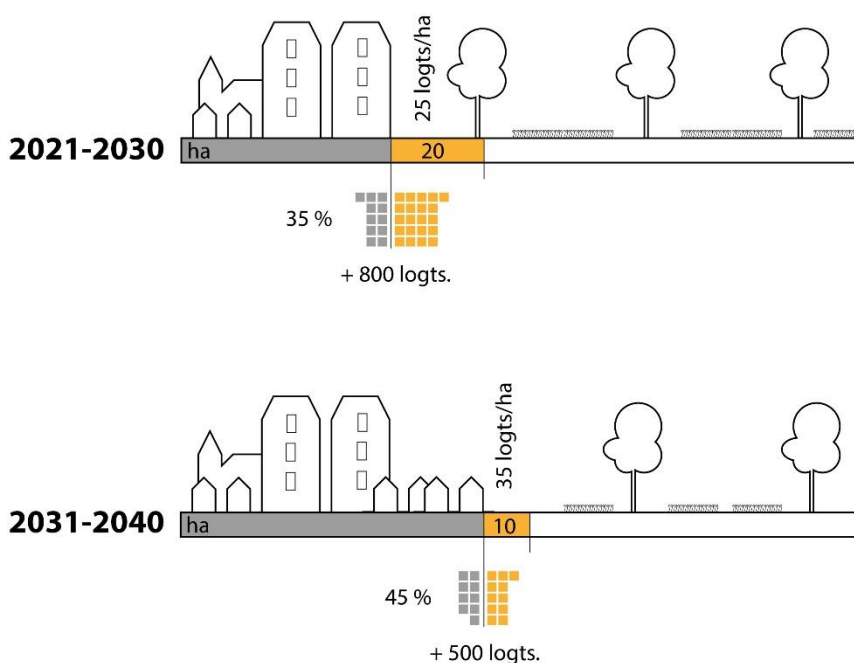
Le quartier de Marans



Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Redynamiser le rôle du pôle urbain structurant majeur de Marans** et l'appuyer sur un projet global de renouvellement urbain : contournement routier, réouverture de la gare TER, valorisation de friches, restructuration de l'offre commerciale (Saint-François)...
- **Répondre à la pression immobilière** par de nouveaux modèles d'urbanisation des bourgs, économes en foncier et respectueux des sensibilités écologiques et paysagères (franges urbaines).
- **Développer l'accessibilité en modes doux vers les pôles d'échanges** existants et futurs.
- Réaffirmer le pôle touristique de Marans en particulier, mais aussi du quartier général, en situation de porte sur la Sèvre Niortaise (Marais poitevin) et de La Rochelle (canal) : ports, navigation fluviale, cyclo-tourisme, tourisme nature, cheminement littoral...
- **Valoriser le rôle de Charron**, de ses paysages et activités (conchyliculture) sur les parcours touristiques du littoral et du marais.
- **Préserver les marais et leur rôle pour les fonctionnalités écologiques**, la séquestration carbone et la résilience face au changement climatique (risques submersion / inondation).
- **Orienter le développement de la zone commerciale d'Andilly** de sorte à ne pas concurrencer l'offre des bourgs.
- **Anticiper la montée du niveau de la mer** et la relocalisation des activités humaines menacées.

Marans



Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre 4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35)



6.5. Le quartier de Courçon

Pôle urbain historique appuyé sur la forêt de Benon, avec une nouvelle assise sur la RN 11



« Repenser ce quartier autour de sa forêt :

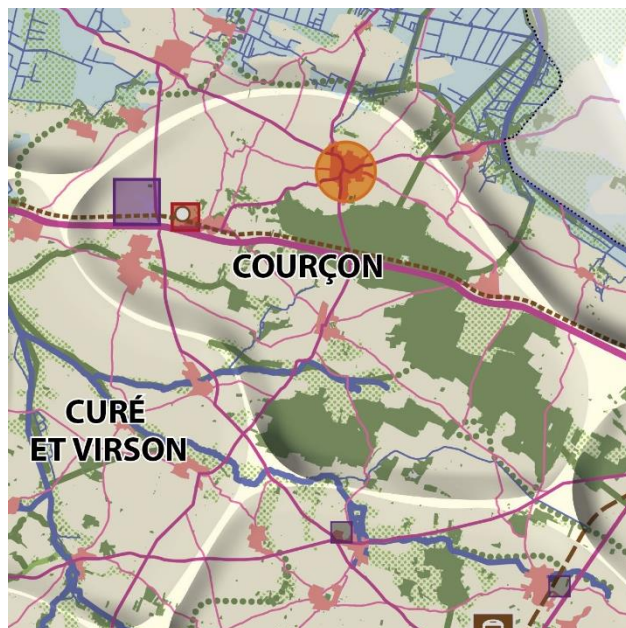
demain, la ville-territoire aura aussi besoin d'arbres »

Courçon, Ferrières d'Aunis, Saint-Sauveur d'Aunis, Benon, La Laigne : c'était l'extrémité ouest de l'antique grande forêt d'Argenson, qui dessinait une écharpe boisée jusqu'à Angoulême ! C'est aujourd'hui la porte d'entrée dans la ville-territoire à partir de la RN11 via Ferrières / Saint-Sauveur. Il faut jouer avec toutes ces ressources, plus celles de la plaine agricole et du bourg historique structurant de Courçon. La forêt a de l'avenir, on peut en attendre beaucoup, à condition de reprendre sa valorisation, à l'échelle de la ville-territoire tout entière.

► PROJET URBAIN PARTAGÉ, AGROFORESTERIE, REPOLARISATION !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Concevoir et porter un projet au long cours qui assume la double centralité de Courçon et Ferrières et en arbitre la répartition des fonctions
2. Organiser la mobilité douce interne au quartier, articulée à un PEM structurant sur le RN11
3. Organiser une communauté d'acteurs pour multiplier les projets écologiques et énergétiques à partir de la forêt de Benon et du bois



Indicateurs

- **6 986** habitants en 2020, soit **3%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **1 412** emplois en 2020 soit **1%** des emplois de la ville-territoire
- **EnR : 4 éoliennes** existantes

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ Courçon, pôle historique du Nord-Est du territoire, présentant des équipements structurants (collèges, équipements sportifs...), des commerces de proximité et des services à la personne, en concurrence avec l'installation d'un nouveau pôle de commerces et de services à Ferrière, sur les abords de l'échangeur de la RN11.
- ✓ Parc économique de Beaux-Vallons, pôle d'emplois stratégique desservi par la RN11.
- ✓ Faible accessibilité multimodale (transports en commun, vélo) des bourgs et pôles.
- ✓ Forêt de Benon et massifs boisés, un maillon majeur du paysage, de la trame verte et bleue et des « puits carbone ».

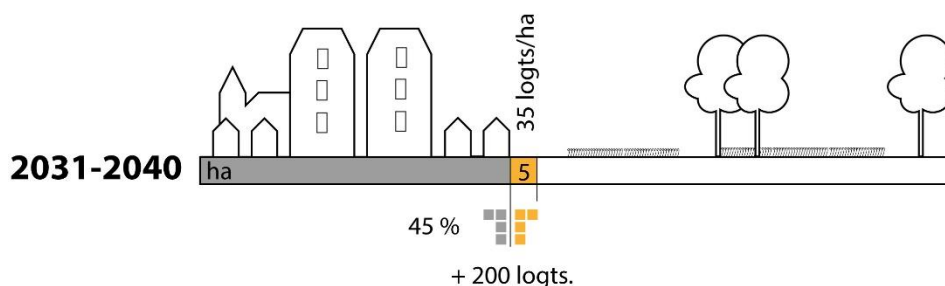
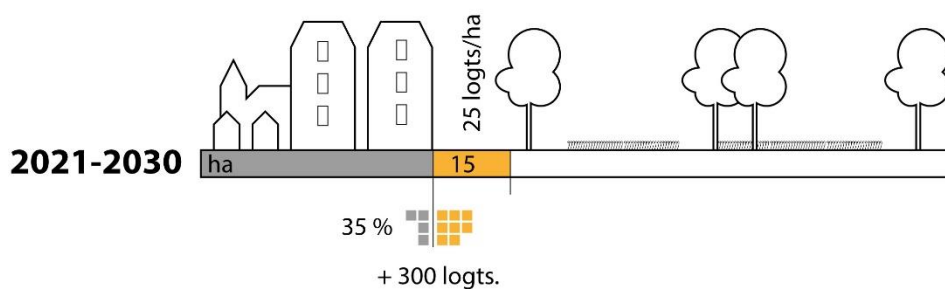
Le quartier de Courçon



Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Redynamiser le pôle de Courçon** : offre de commerces et de services, renouvellement urbain.
- **Optimiser l'aménagement du pôle commercial de Ferrières**, en complémentarité du pôle historique de Courçon : qualification urbaine, optimisation foncière.
- **Développer la desserte multimodale des pôles** : liaison transports en commun structurante vers La Rochelle, liaisons douces vers les bourgs.
- **Valoriser les potentiels touristiques de la forêt de Benon** (accès, qualités paysagères, activités de loisirs) et écologiques (réservoir de biodiversité, séquestration carbone).

Courçon



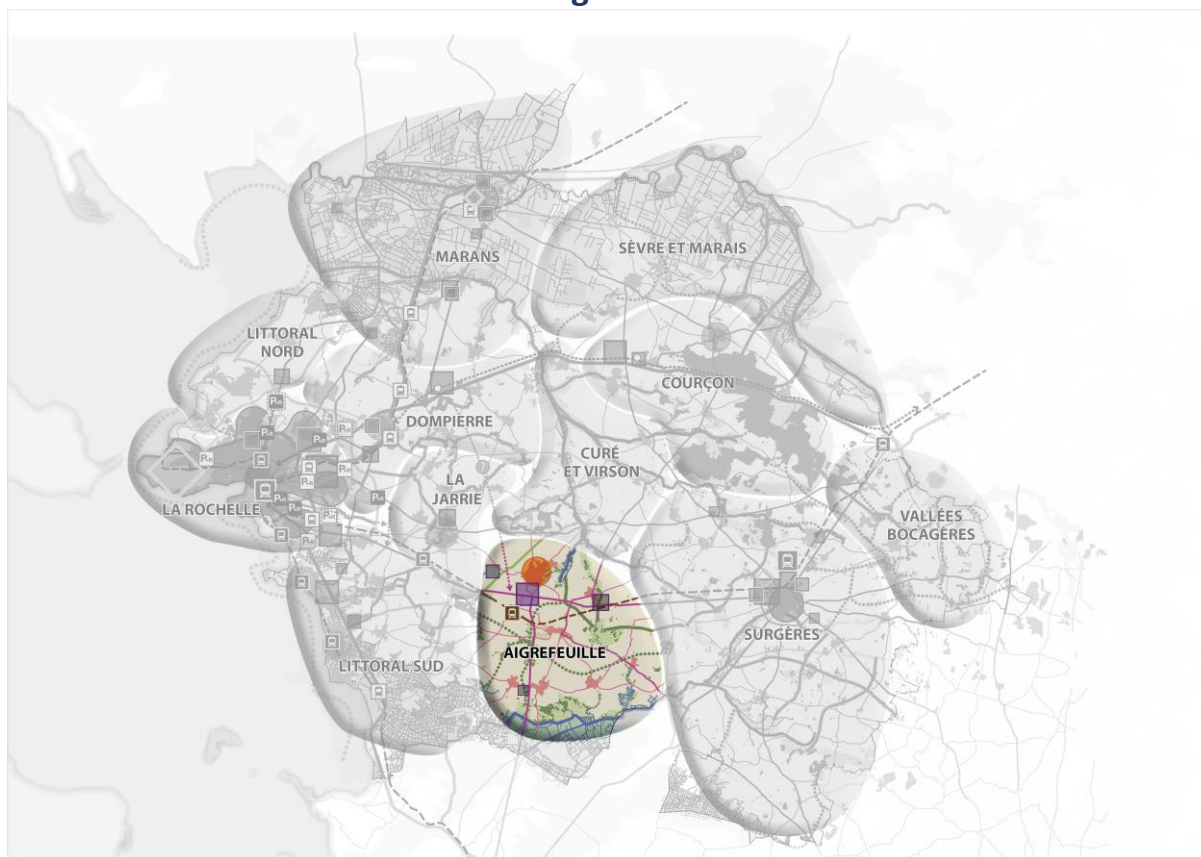
Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35](#))



6.6. Le quartier d'Aigrefeuille

Pôle structurant entre La Rochelle et Surgères



**« Ouvrir une nouvelle étape du développement,
régénératif des ressources territoriales »**

Aigrefeuille-d'Aunis, Ballon, Ciré-d'Aunis, Ardillières, Landrais, Le Thou, Forges : Aigrefeuille est le pôle urbain et économique de ce quartier sud de la ville-territoire, en frange du Marais rochefortais et de l'orbite de Rochefort. Grande terre agricole d'Aunis, ce quartier peut également porter une part des ambitions et des solutions énergétiques, alimentaires et écologiques de la ville-territoire, en appui sur son pôle à renforcer et à mieux desservir (halte TER).

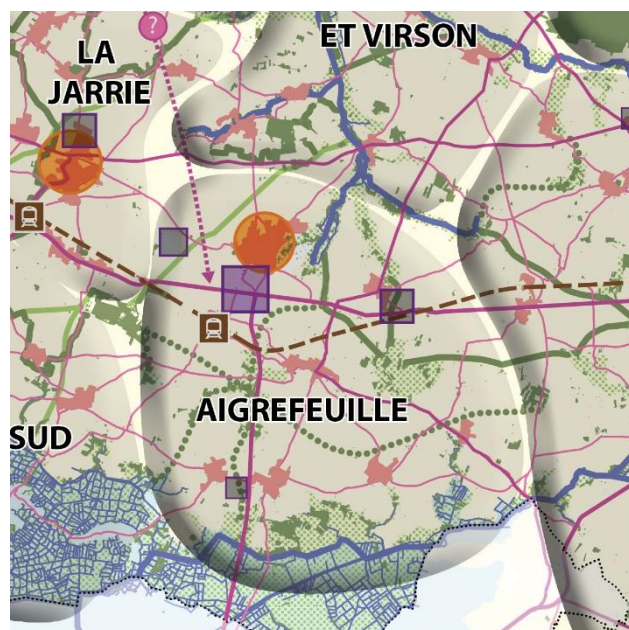
► **POLARISATION, DÉVELOPPEMENT, STRUCTURATION !**

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Structurer le développement (habitat, emplois, services, accès) d'Aigrefeuille, pour affirmer ce pôle à l'échelle de l'Aunis
2. Organiser la halte TER du Thou en pôle multimodal, et ses accès en mobilité durable
3. Optimiser les espaces économiques existants et spécifier leurs fonctions respectives



Le quartier d'Aigrefeuille



Indicateurs

- **11 616** habitants en 2020, soit **5%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **2 732** emplois en 2018, soit **3%** des emplois de la ville-territoire
- **EnR** : **8 éoliennes** existantes

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ Pôle urbain structurant et renouvelé, avec une offre structurante d'équipements, de commerces et d'emplois, un atout pour la redynamisation et la densification.
- ✓ Parcs économiques, avec des potentiels de développement et de renouvellement, notamment aux Grands Champs.
- ✓ Halte ferroviaire, un atout pour l'accessibilité au cœur d'agglomération et vers Surgères ou Niort, située à moins de 3 km des centres-bourgs d'Aigrefeuille-d'Aunis et du Thou.
- ✓ Bourgs ruraux en limite du marais, un cadre de vie rural en quête de dynamique.
- ✓ Continuités écologiques affaiblies entre le marais de Rochefort et le vallon du Virson, espaces écologiques peu identifiés.

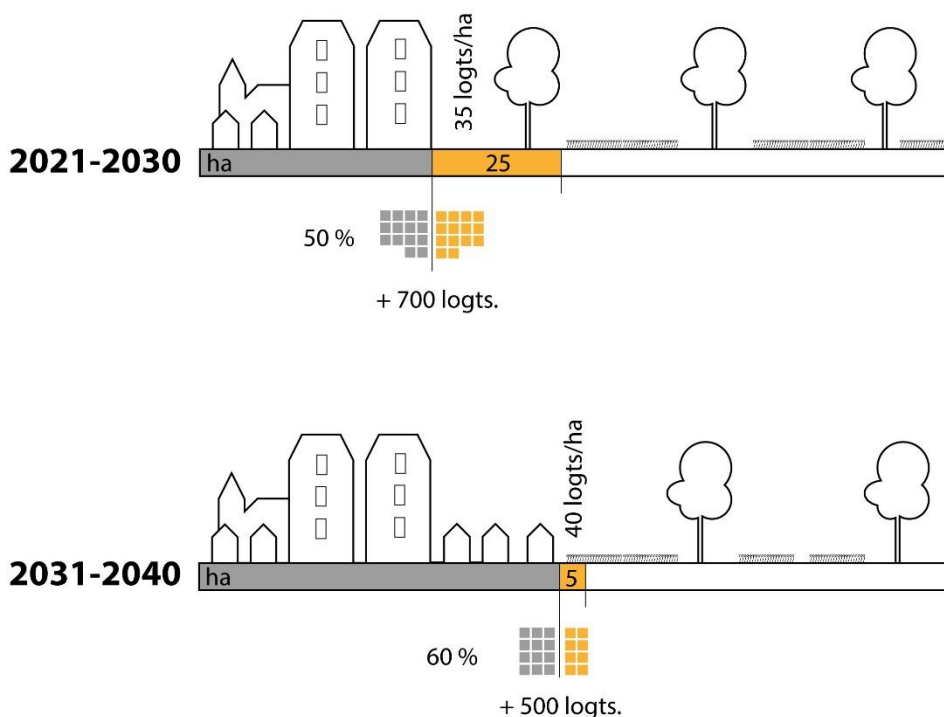
Le quartier d'Aigrefeuille



Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Affirmer le pôle d'Aigrefeuille-d'Aunis**, son offre d'équipements et de services, pour structurer le développement économiques et résidentiel du secteur.
- **Optimiser les capacités d'accueil dans les bourgs et les zones économiques** par de nouveaux modèles d'urbanisation, plus économes en foncier.
- **Valoriser l'axe entre le pôle et la halte TER** par le parc économique du Fief Girard en s'appuyant sur les mobilités douces.
- **Développer des liaisons cyclables** entre les bourgs au Sud et la halte, le pôle d'Aigrefeuille d'Aunis et les parcs économiques.
- **Renforcer et restaurer le bocage et les boisements** pour créer de réelles continuités fonctionnelles entre les marais au Sud et les vallées au Nord.

Aigrefeuille



Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre 4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35)



6.7. Le quartier de La Jarrie

Pôle de proximité aux portes du cœur d'agglomération



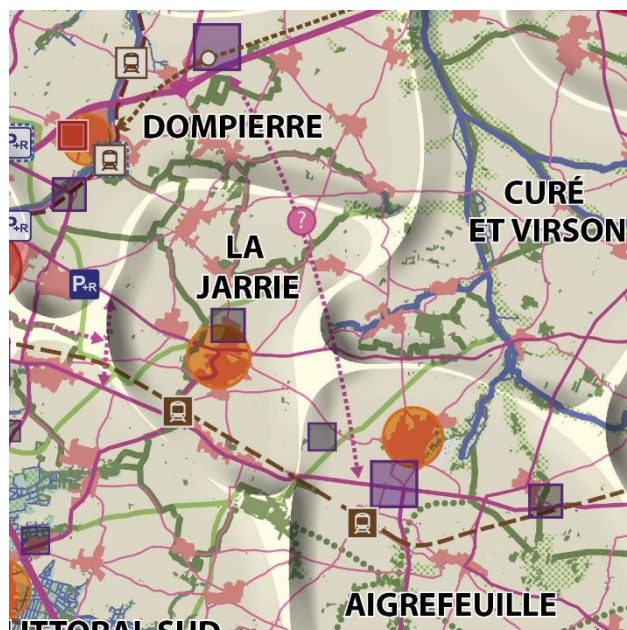
**« Structurer un petit pôle, appuyé par son réseau de bourgs,
ses pôles économiques et la gare »**

La Jarrie, Croix-Chapeau, Clavette, Bourgneuf, Montroy, Saint-Médard d'Aunis : c'est le dernier quartier dans l'orbite de La Rochelle à l'ouest du Virson. Déjà l'Aunis et ses champs, mais encore sous pression urbaine. Comme ailleurs dans la couronne rochelaise, il faut développer sans banaliser, accueillir sans perdre ses repères, relier les bourgs et la halte TER pour ne pas se transformer en quartier dortoir.

► RÉSEAU, PROXIMITÉ, IDENTITÉ !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Revenir à un urbanisme de cœur de villages, et stopper la marqueterie de lotissements
2. Rapprocher les bourgs et pôles par des itinéraires doux et la mutualisation des services
3. Promouvoir le projet agricole, énergétique et écologique de l'espace non urbain aux franges de La Rochelle



Indicateurs

- **10 762** habitants en 2020, soit **4%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **1 472** emplois en 2020, soit **2%** des emplois de la ville-territoire

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ Halte ferroviaire, un atout pour l'accessibilité du cœur d'agglomération et vers Surgères ou Niort, situé à 1 km des bourgs de La Jarrie et de Croix-Chapeau, à 2 km de Clavette.
- ✓ Accessibilité routière directe vers le cœur d'agglomération par les RD 939 et 108, à 5 km des pôles d'emplois de Périgny ou Aytré, mais sans itinéraires cyclables sécurisés.
- ✓ Habitat, un cadre de vie à la jonction entre l'identité rurale et la recherche de proximité périurbaine, subissant une forte pression foncière.
- ✓ Paysage agricole peu qualitatif, avec une trame verte sous pression fonctionnant en « pas japonais » sur les éléments résiduels de boisements.

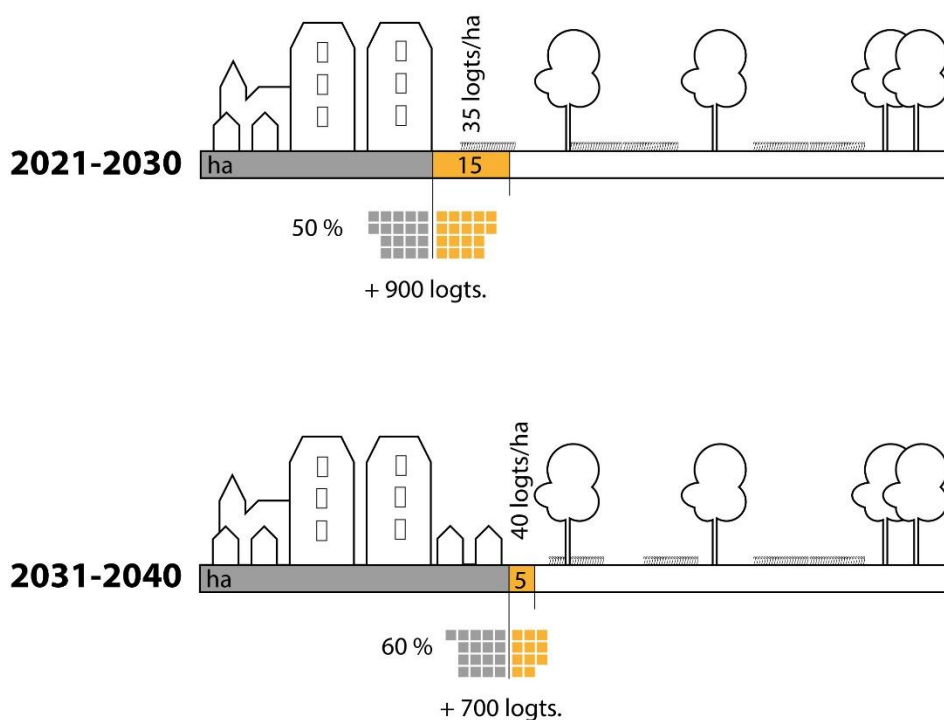


Le quartier de La Jarrie

Orientations pour le projet de ville-territoire

- Appuyer le développement sur le pôle de La Jarrie, ses services et équipements, et optimiser les capacités d'accueil par de nouveaux modèles d'urbanisation, plus économes en foncier et respectueux des identités locales.
- Renforcer les liaisons douces entre les bourgs, la halte ferroviaire et le parc économique de Croix-Fort.
- Structurer et densifier le parc économique de Croix-Fort, soutien du développement économique local.
- Qualifier les franges paysagères des bourgs au profit du cadre de vie des habitants et des continuités écologiques.

La Jarrie



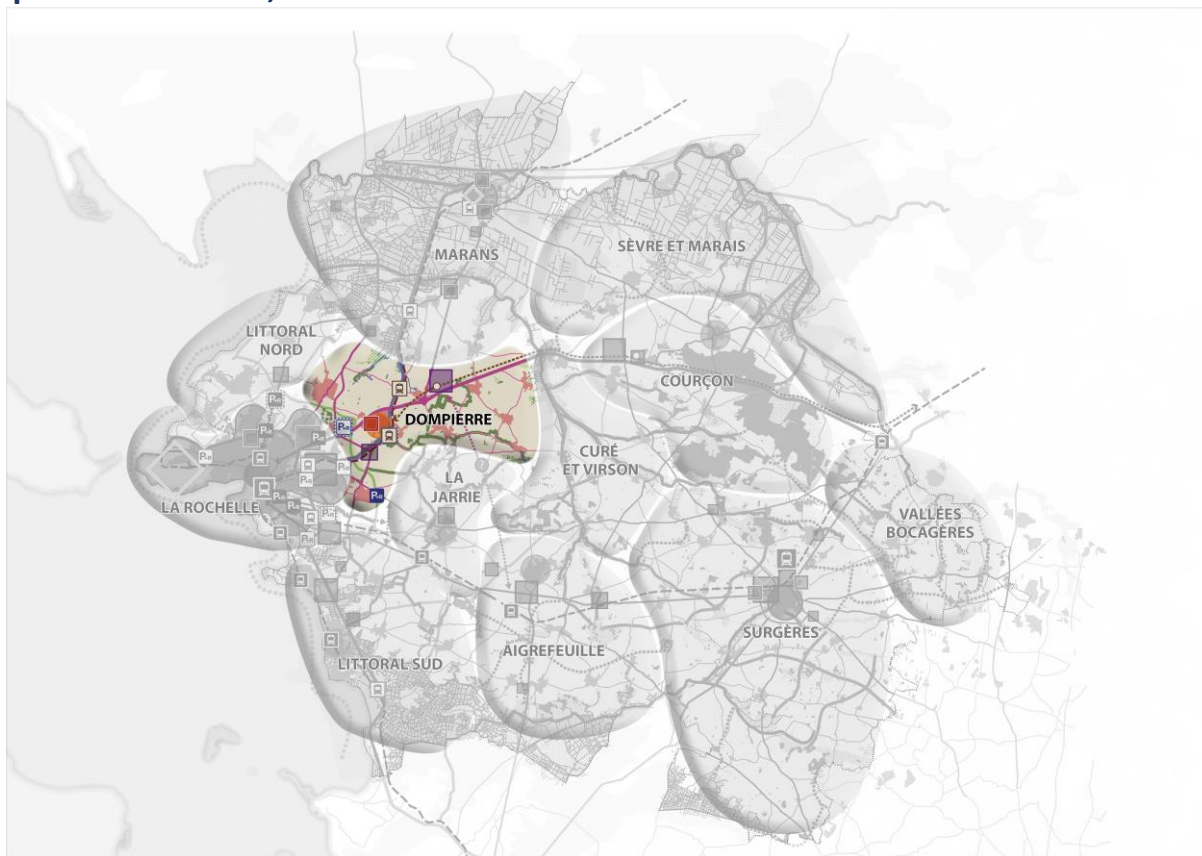
Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat](#) page 35)



6.8. Le quartier de Dompierre

Aux portes de la ville, accueillir sans dénaturer



« Accueillir aux portes de la ville, mais sans dénaturer la campagne aunisienne »

Dompierre-sur-Mer, Saint-Xandre, Saint-Rogatien, Sainte-Soulle, Angliers, Vérines : c'est à la fois la seconde couronne de La Rochelle, l'axe est-ouest majeur de développement avec la RN11, et un secteur carrefour avec l'axe nord-sud (D137, D9, D111) et le développement des réseaux de transports en commun et cyclables. Un contexte classique de périurbanisation sous pression, qui doit permettre d'accueillir des ménages, des activités, des entreprises et services, mais pas à n'importe quel prix ni au détriment de l'espace agricole et naturel.

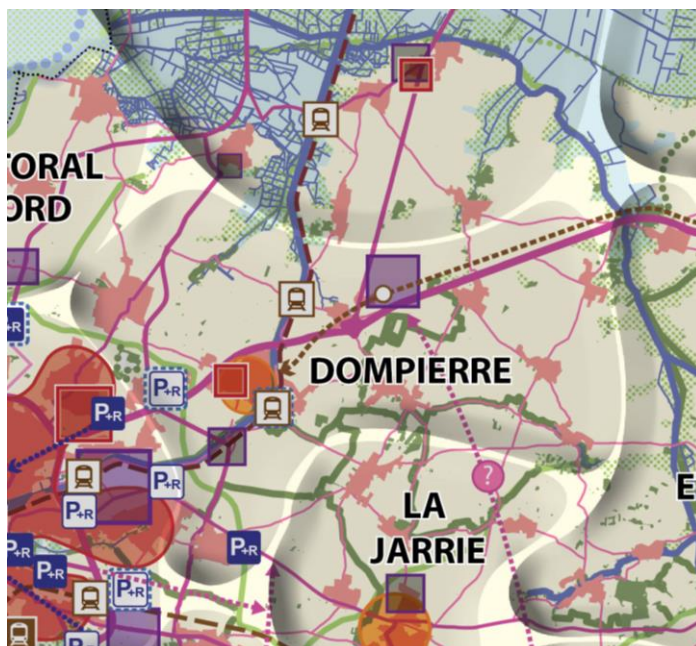
► DÉVELOPPEMENT, MULTI-MODALITÉ, COMPACTÉ !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Valoriser le carrefour Atlanparc (Usseau, Sainte-Soulle) et l'axe de développement économique, mais sortir des logiques extensives qui produisent de l'urbain continu
2. Développer les alternatives à la voiture individuelle pour l'accès à La Rochelle (TER, bus, liaisons cyclables)
3. Maintenir et soutenir les espaces agricoles interstitiels et les continuités écologiques pour éviter que ne se constitue une seconde couronne urbaine continue autour de La Rochelle



Le quartier de Dompierre



Indicateurs

- **21 895** habitants en 2020, soit **9%** de la population de la ville-territoire (en augmentation).
- **3 277** emplois en 2020, soit **3%** des emplois de la ville-territoire

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ Périurbain, un cadre de vie connecté à l'identité rurale et à la proximité du cœur d'agglomération.
- ✓ Porte multimodale Est de l'agglomération, futur site multimodal de Dompierre avec un raccordement aux réseaux urbains, interurbains et ferrés.
- ✓ Pression immobilière, rendant l'accès au logement de plus en plus difficile pour les ménages défavorisés.
- ✓ Potentiel de développement économique sur la RN 11, mais éloignés des pôles urbains.
- ✓ Paysages agricoles, banalisés par la prédominance des grandes cultures, mais assurant des fonctionnalités écologiques majeures.

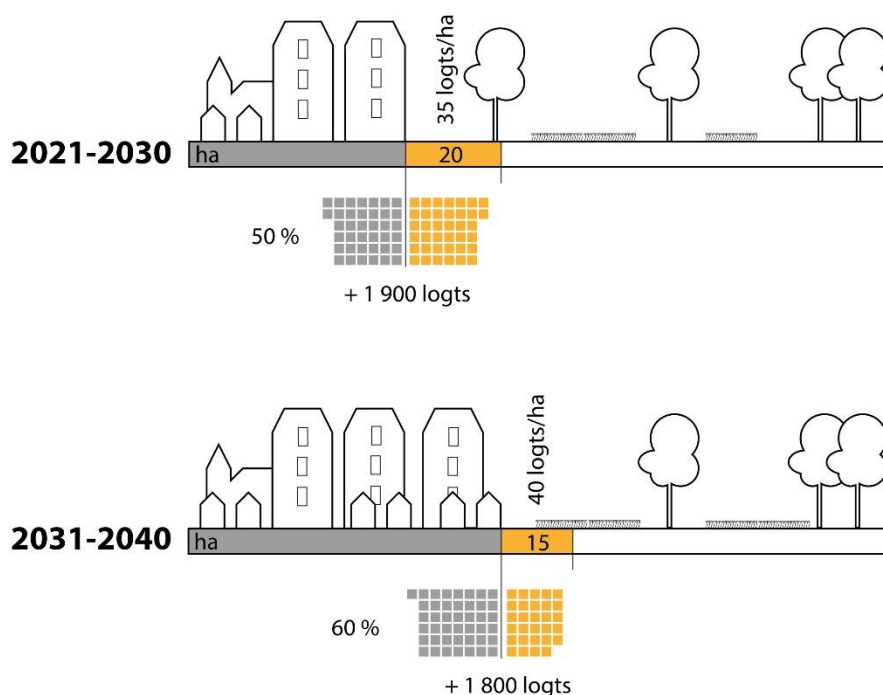


Le quartier de Dompierre

Orientations pour le projet de ville-territoire

- Augmenter les capacités d'accueil d'une offre diversifiée de logements par des nouveaux modèles d'urbanisation, plus économes en foncier et respectueux des identités locales.
- Qualifier les franges paysagères des bourgs.
- Améliorer la performance des accès multimodaux vers le cœur d'agglomération, notamment par les modes doux et les transports en commun en site propre.
- Développer les interfaces multimodales vers les autres quartiers de la ville-territoire, notamment à Dompierre-sur-Mer (gare, parc relais).
- Préserver le potentiel économique d'Atlanparc à Sainte-Soulle pour des activités industrielles ou logistiques.
- Valoriser les paysages et les usages périurbains (agriculture de proximité, maraîchage) dans le respect des continuités écologiques et de l'activité agricole.

Dompierre



La programmation foncière et les besoins en logement à produire s'entendent déduction faite des opérations d'aménagement engagée avant le 22 août 2021 (Voir Tome 4 du Rapport de Présentation relatif à l'analyse de la consommation d'espace). Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35](#))

Voir légende du schéma page 111



6.9. Le quartier du Littoral Nord

Vitrine de l'attractivité résidentielle du littoral, un défi d'accueil et de mixité



**« Conserver la belle ouverture de l'Aunis sur l'océan,
la partager et la valoriser pour tous »**

Nieul-sur-Mer, Marsilly, Esnandes, l'Houmeau : c'est un petit quartier de quatre communes, un peu à l'écart sur le littoral nord de la ville-territoire, avec sa part de petits marais. Quartier désirable, sous pression du développement résidentiel, économique et de loisir, très proche du cœur rochelais : beaucoup d'atouts, mais aussi des raisons impératives de préserver l'espace littoral dans toute sa profondeur et de ne pas le « colmater » par un futur ruban urbain.

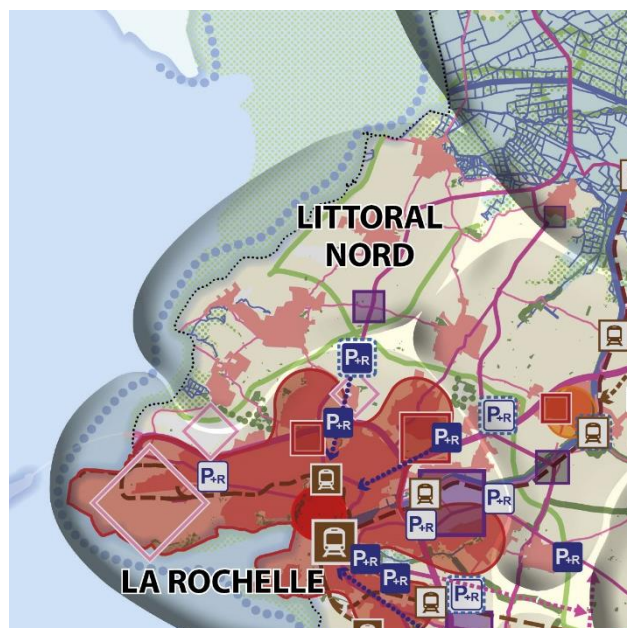
► OPTIMISATION, RESPIRATION, PARTAGE !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Préserver un paysage de qualité, authentique et ouvert, en restant dans les enveloppes urbaines existantes
2. Développer les alternatives à la voiture individuelle pour l'accès à La Rochelle
3. Anticiper la montée des eaux et organiser le repli qui s'en suivra



Le quartier du Littoral Nord



Indicateurs

- **13 941** habitants en 2020, soit **6%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **2 057 emplois** en 2020, soit **2%** des emplois de la ville-territoire

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ **Attractivité résidentielle** : une forte pression immobilière qui rend le territoire peu accessible pour les ménages jeunes et modestes.
- ✓ **Baie de l'Aiguillon**, un paysage identitaire fort ouvert sur le Pertuis Breton, de la Rochelle à Charon.
- ✓ **Concentration d'usages économiques et de loisirs** sur la bande littorale.
- ✓ **Littoral**, des risques de submersion et d'érosion du trait de côte et des contraintes réglementaires qui limitent fortement l'extension urbaine.
- ✓ **Proximité rochelaise** : des pôles d'emplois et d'équipements du cœur d'agglomération à moins de 5 à 10 km selon les bourgs, mais une accessibilité multimodale limitée.

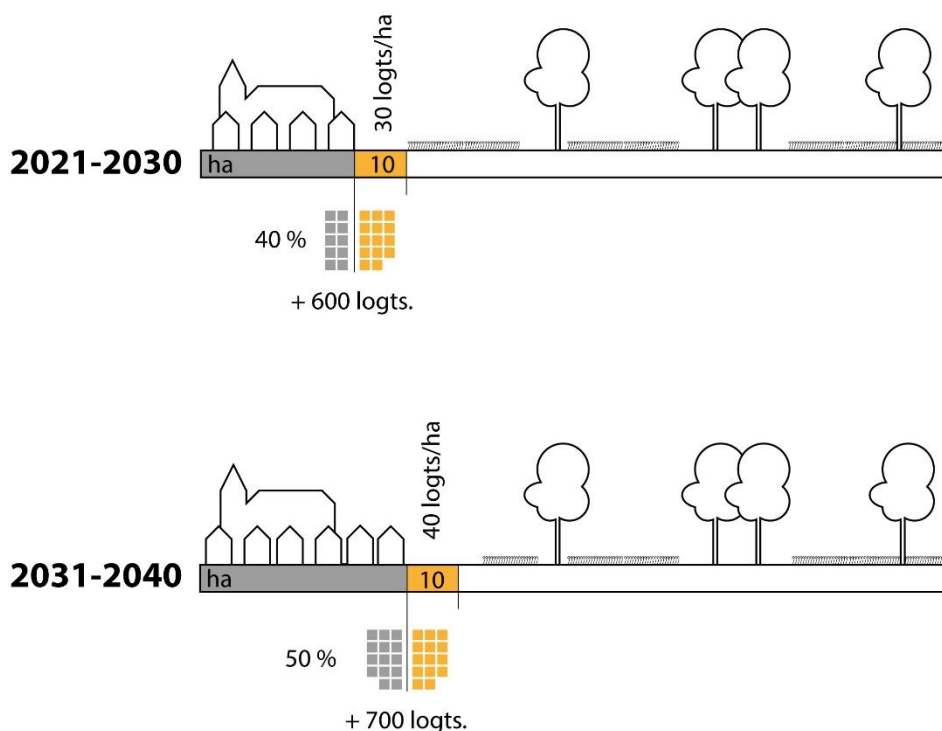


Le quartier du Littoral Nord

Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Préserver l'attractivité du littoral**, ses activités et ses paysages pour les usagers locaux et les touristes.
- **Optimiser les capacités d'accueil au sein des enveloppes urbaines existantes et redynamiser les centralités historiques**, tout en anticipant les impacts de la montée du niveau de la mer.
- **Préserver les coupures d'urbanisation, les continuités écologiques et les vues lointaines.**
- **Faciliter l'accessibilité du cœur d'agglomération à vélo et en transports en commun.**
- **Anticiper la montée du niveau de la mer et l'adaptation ou la relocalisation des activités humaines menacées.**

Littoral Nord



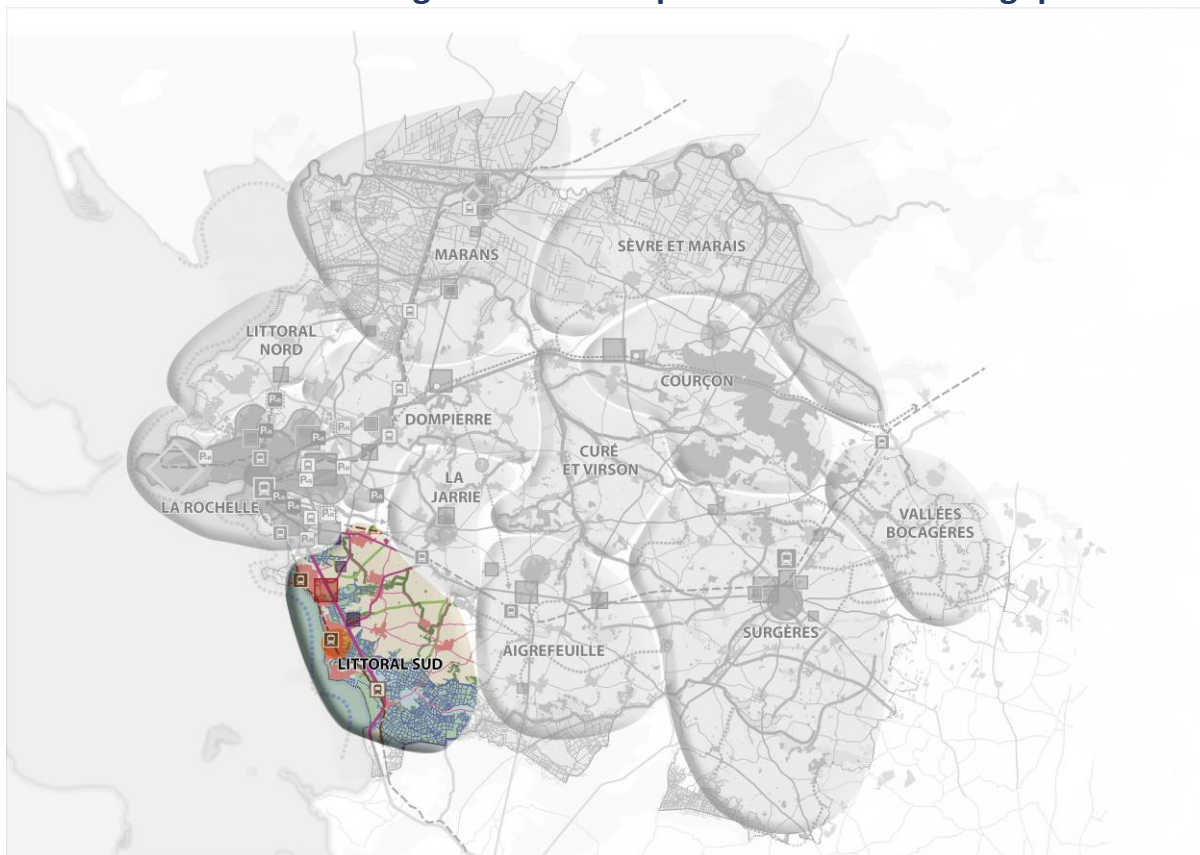
La programmation foncière et les besoins en logement à produire s'entendent déduction faite des opérations d'aménagement engagée avant le 22 août 2021 (Voir Tome 4 du Rapport de Présentation relatif à l'analyse de la consommation d'espace). Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre 4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35)

Voir légende du schéma page 111



6.10. Le quartier du Littoral Sud

Pôle balnéaire au défi du changement climatique et du retrait stratégique



« Repenser notre pôle balnéaire au défi du changement climatique et du retrait stratégique »

Angoulins, Châtelailon-Plage, Yves, La Jarne, Salles-sur-Mer, Saint-Vivien, Thairé : c'est l'extension balnéaire du pôle rochelais, avec son offre touristique et urbaine liée à un espace littoral remarquable et vulnérable, jusqu'au Marais rochefortais. Même fragilité et même urgence écologique que le vis-à-vis poitevin au nord, mais dans un contexte de valorisation tout différent, qui implique d'autres innovations et solutions écologiques durables, pour cet espace résidentiel, touristique, récréatif et commercial relié par des marais doux.

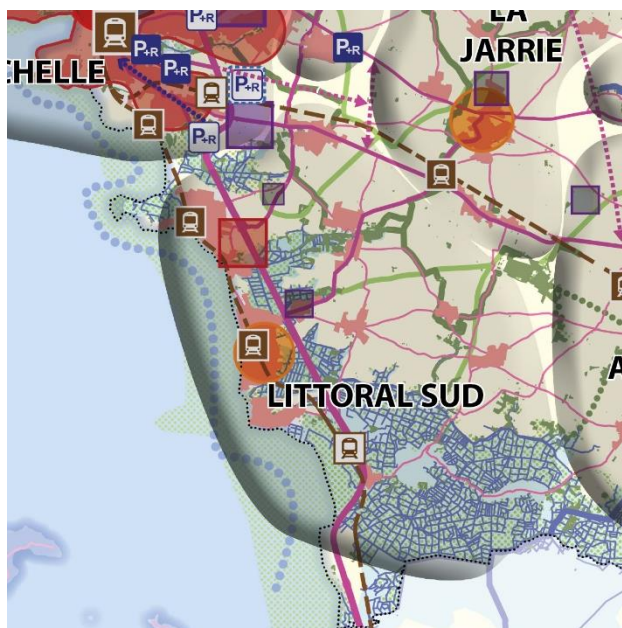
► RÉORGANISATION, ANTICIPATION, RÉINVENTION !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

- 1. Pérenniser la ville balnéaire en la reconcevant face à la montée des eaux**
- 2. Faire de la zone commerciale d'Angoulins un vrai projet urbain mixte et intégré**
- 3. Protéger les marais, accompagner leur évolution, et regagner en qualités écologique et paysagère à partir d'eux**



Le quartier du Littoral Sud



Indicateurs

- **19 638** habitants en 2020, soit **8%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **5 154** emplois en 2020, soit **5%** des emplois de la ville-territoire

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ **Tourisme balnéaire** : une attractivité résidentielle et touristique forte, concentrée sur le pôle de Châtelailon-Plage.
- ✓ **Risques de submersion** : des capacités d'accueil fortement contraintes sur le littoral, et des besoins de relocalisation d'hébergements de plein air.
- ✓ **Zone commerciale d'Angoulins-sur-Mer** : un pôle commercial sur l'échangeur qui devra s'adapter à l'évolution des modes de consommation.
- ✓ **Accessibilité multimodale** : une bonne accessibilité ferrée et routière vers La Rochelle et Rochefort, mais focalisée sur la bande littorale.
- ✓ **Marais** : des zones naturelles précieuses mais parfois dégradées.

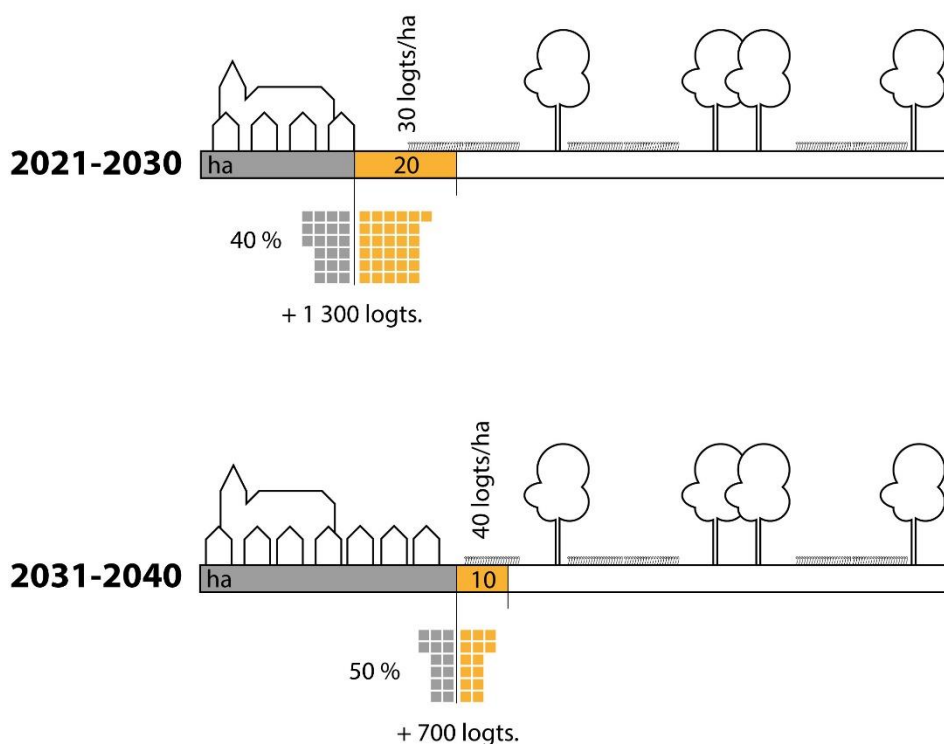
Le quartier du Littoral Sud



Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Développer une offre touristique diversifiée à partir du pôle balnéaire de Châtelailon-Plage**, en intégrant la diversité des paysages littoraux, des marais et les enjeux de qualité de l'eau.
- **Préserver et reconquérir les qualités écologiques et paysagères des marais littoraux et rétro-littoraux.**
- **Anticiper la montée du niveau de la mer** : relocalisation du développement urbain sur les secteurs arrière-littoraux.
- **Organiser le report de l'offre d'hébergement de plein air en rétro-littoral et l'accompagner d'une offre de mobilité** vers les aménités littorales et les pôles d'échanges.
- **Accompagner l'évolution de la zone commerciale d'Angoulins-sur-Mer** par un projet urbain global, plus intégré et mixte (habitat, loisirs...).

Littoral Sud



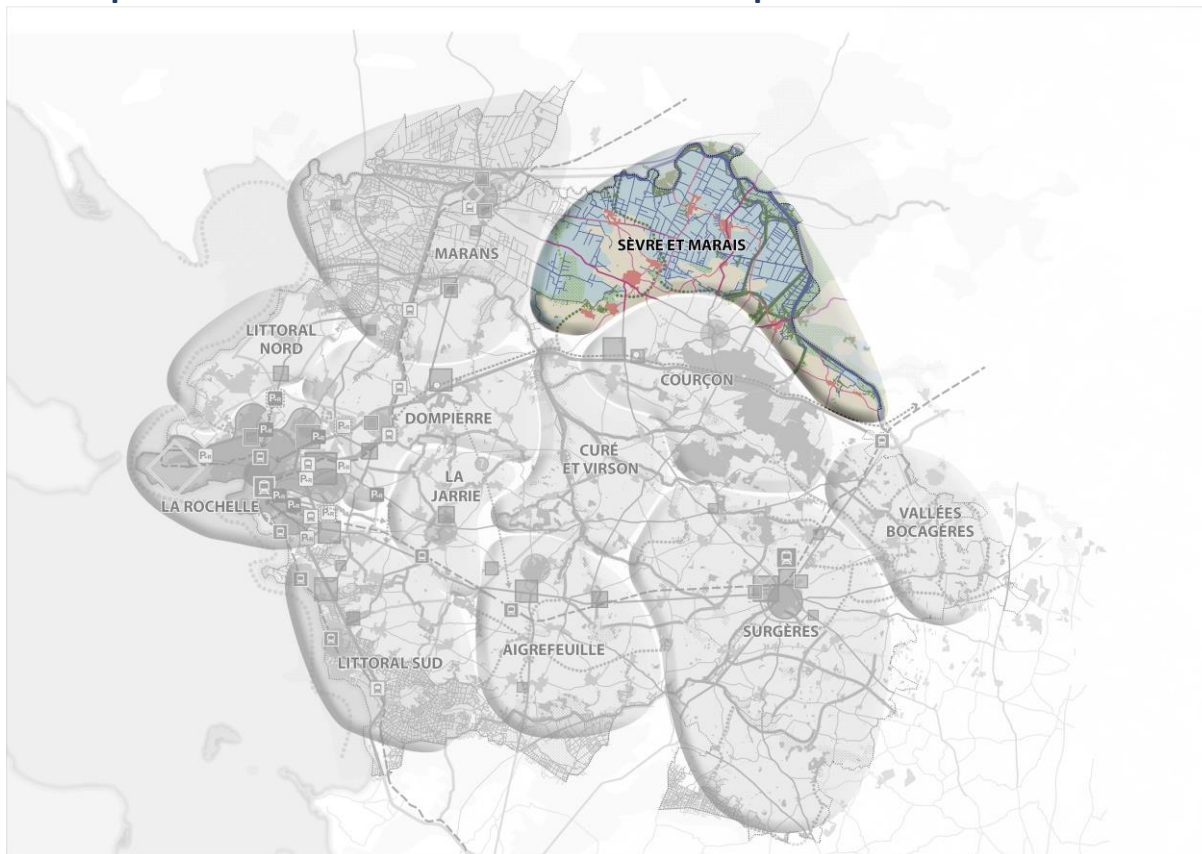
Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35](#))

6.11. Le quartier Sèvre et Marais



Un cadre précieux à revaloriser au cœur du Marais poitevin



« Sauvegarder et transmettre ce petit trésor hydraulique, bocager et culturel »

Saint-Jean-de-Liversay, Saint-Cyr-du-Doret, Taugon, La Ronde, La Grève-sur-Mignon, Cram-Chaban : c'est un quartier très typé, au cœur du PNR du Marais poitevin, bordé par la Sèvre Niortaise au nord et le Mignon à l'est puis le marais asséché de Marans à l'ouest. Les villages et hameaux y sont comme des îles habitées. Ici, le potentiel touristique, récréatif et culturel est riche : à nous d'inventer un équilibre de développement qui continue de le valoriser.

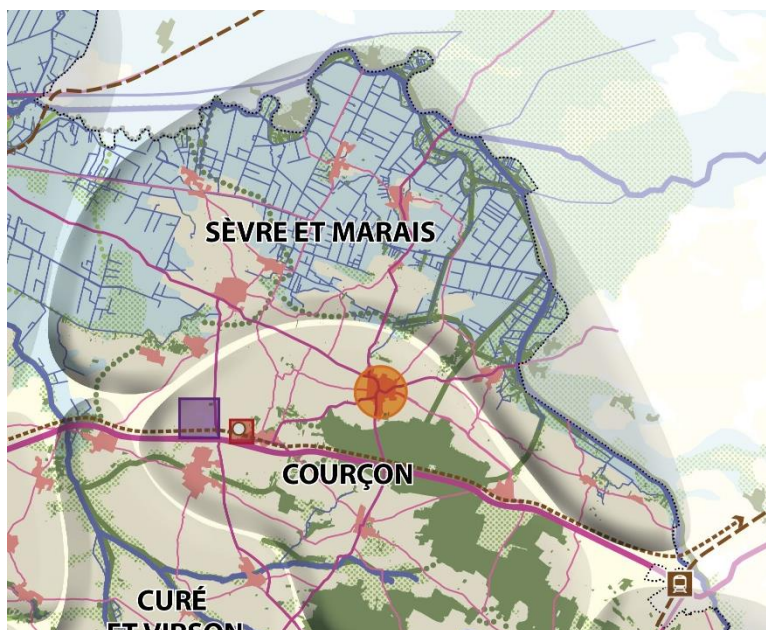
► NATURE, CULTURE, HÉRITAGE !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Accompagner partout les projets de développement fondés sur le patrimoine naturel et culturel
2. Valoriser les îles habitées dans leurs paysages de marais bordés par les milieux écologiques des cours d'eau et des vallées, confrontés au changement climatique
3. Faciliter l'accès aux pôles de services quotidiens tous extérieurs au quartier (Courçon, Ferrières, Marans)



Le quartier Sèvre et Marais



Indicateurs

- **6 681** habitants en 2020, **3%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **898** emplois en 2020, soit **1%** des emplois de la ville-territoire
- **EnR** : **5 éoliennes** existantes.

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ **Marais** : une situation au cœur du Marais poitevin, avec un riche patrimoine culturel, industriel, hydraulique et naturel.
- ✓ Réserve hydraulique et de biodiversité pour l'ensemble de la ville-territoire.
- ✓ **Sèvre Niortaise** : un projet de navigation fluviale.
- ✓ Risques d'inondation (cours d'eau et remontée de nappe) : une extension urbaine très fortement contrainte.
- ✓ **Accès aux commerces et services** : une forte dépendance automobile aux pôles de Marans, Courçon, Ferrières, et Surgères.

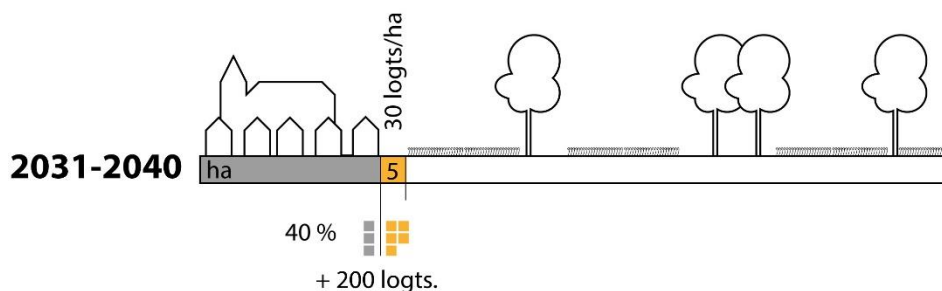
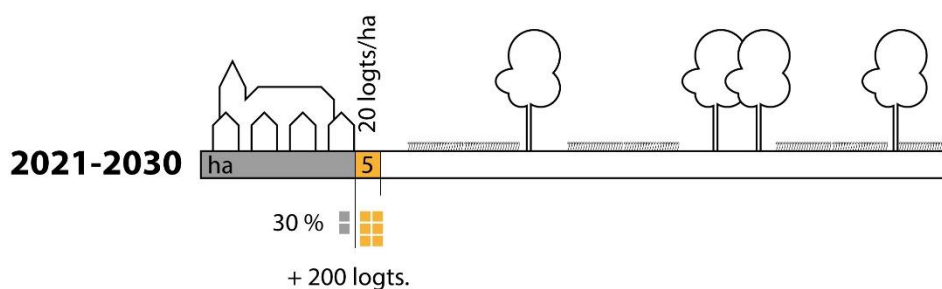
Le quartier Sèvre et Marais



Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Préserver le rôle de réservoir** : biodiversité, eau, puits carbone, maraichage, ...
- **Restaurer les continuités écologiques** (corridors boisés) pour créer de réels liens avec la Forêt de Benon au Sud et le marais mouillé au Nord-Est.
- **Développer l'accessibilité vers les pôles de Courçon et Marans** par une offre de mobilité (covoiturage, mobilités douces, TAD...).
- **Structurer les bourgs à partir de leur situation d'anciennes îles par le renouvellement urbain.**
- **Valoriser les potentiels touristiques patrimoniaux** (culturel industriel, hydraulique et naturel) et développer l'offre d'hébergement touristique.

Sèvre et marais



Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat](#) page 35)

6.12. Le quartier Curé et Virson



Vallon champêtre au centre de la ville-territoire



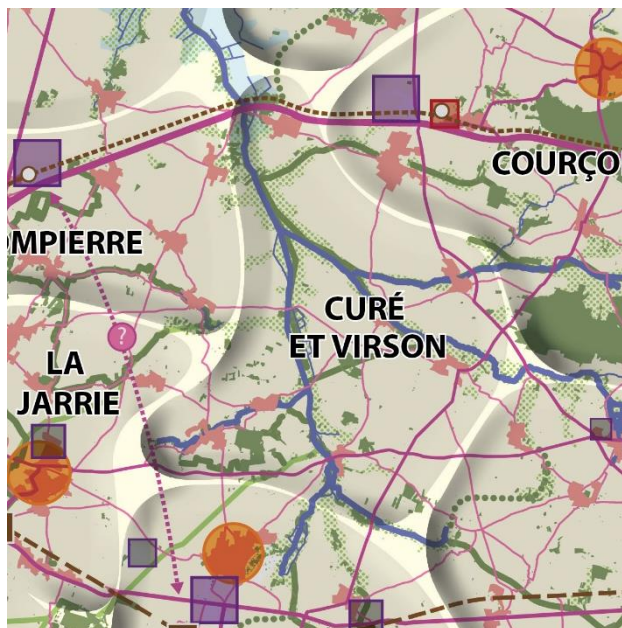
« Rétablir le paysage des petites vallées boisées au cœur de l'Aunis, indispensable à l'identité de la ville-territoire : au milieu coule une rivière »

Virson, Saint-Christophe, Bouhet, Le Gué-d'Alléré, Anais, Nuaillé-d'Aunis : c'est un quartier profondément rural et qui doit le rester, entre les grands axes, à l'écart relatif des pressions, riche de son patrimoine écologique et culturel lié à ses petits cours d'eau. Le Curé traverse tout l'Aunis, de Saint-Georges-du-Bois à la Baie de l'Aiguillon, le Virson marque l'équidistance entre La Rochelle et Surgères. Le quartier Curé et Virson est le quartier central et un des cœurs écologiques de la ville-territoire, il peut et doit être la rotule de son grand projet paysager.

► CŒUR VERT, DECOUVERTE, PROTECTION !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Soutenir la restauration et le réinvestissement du patrimoine bâti habitable des villages
2. Faire découvrir les secrets de ce paysage à vélo, à pied et par le patrimoine paysager
3. Gérer le paysage et les milieux écologiques des cours d'eau et des vallées confrontés au changement climatique



Indicateurs

- 5 524 habitants en 2020, soit 2% de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- 681 emplois en 2020, soit 1% des emplois de la ville-territoire

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ Curé et Virson, cours d'eau structurants de la trame verte et bleue de la ville-territoire, à l'interface entre les marais et les plateaux agricoles.
- ✓ Vallées réunissant les conditions permettant les cultures maraichères.
- ✓ Petits bourgs ruraux, offrant un cadre de vie préservé sur les abords des cours d'eau.
- ✓ Dépendance automobile forte, entre 5 et 8 km des pôles urbains.

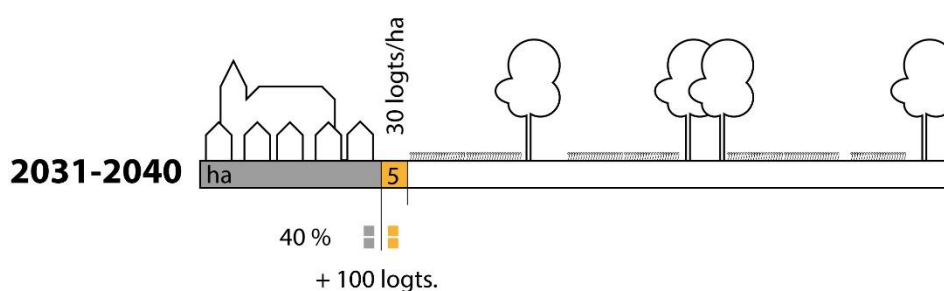
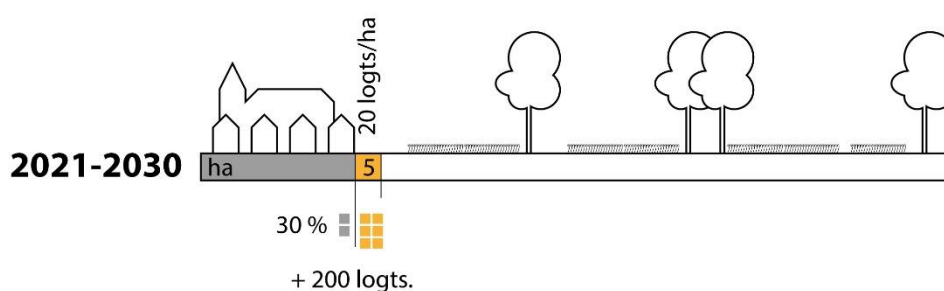
Le quartier Curé et Virson



Orientations pour le projet de ville-territoire

- **Préserver les vallées et leur rôle pour les fonctionnalités écologiques**, la séquestration carbone, la capacité de stockage des masses d'eau (cuvette de Nuaillé).
- **Renouveler l'habitat dans les bourgs et leur patrimoine rural.**
- **Valoriser le cadre de vie et les usages sur les abords des cours d'eau**, compatibles avec les sensibilités écologiques et risques d'inondation.
- **Faciliter l'accès aux équipements, emplois et services des pôles urbains proches par des liaisons douces**, pour les usages quotidiens et touristiques, et le développement des co-mobilités (TAD, covoiturage).

Curé et Virson



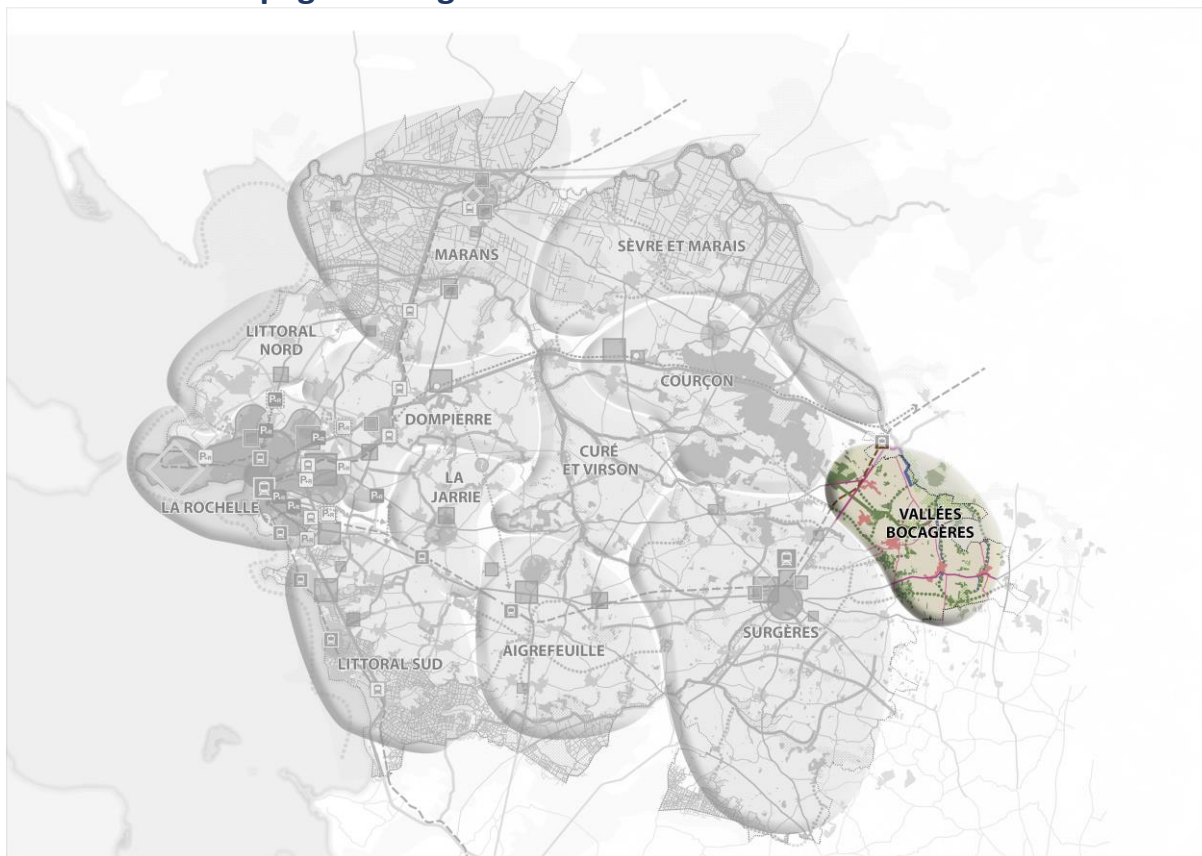
Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat](#) page 35)



6.13. Le quartier des Vallées bocagères

Au cœur de la campagne bocagère



« Être solidaire des quartiers ruraux et de leur mode spécifique de développement, comme ce petit quartier bocager, car ils font aussi l'identité profonde de la ville-territoire »

Saint-Pierre-d'Amilly, Saint-Saturnin-du-Bois, Marsais : ce petit quartier très rural et agricole aux confins de l'Aunis est plus proche de Niort que de La Rochelle, et pour une part de Mauzé-sur-le-Mignon que de Surgères. Mais il apporte à la ville-territoire les mêmes qualités paysagères, écologiques et agricoles que le quartier du Curé et du Virson : un peu de bocage dans un monde d'openfield ! Il est donc précieux pour la ville-territoire.

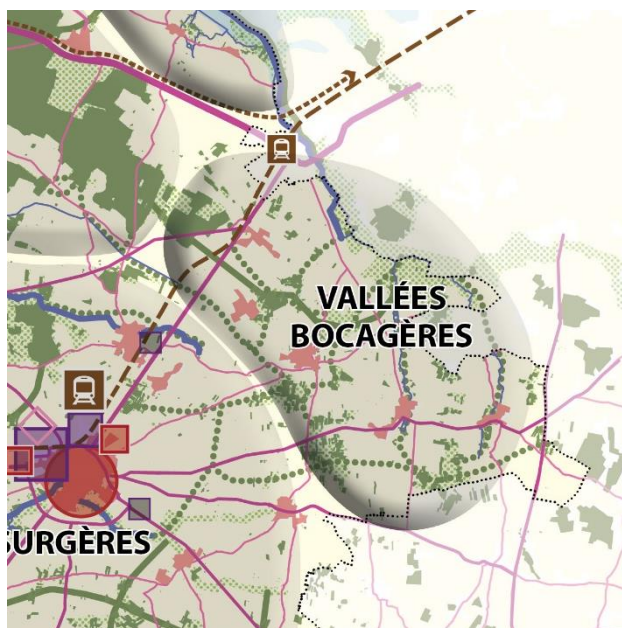
► RURALITÉ, ÉCOLOGIE, SOLIDARITÉ !

Nos trois priorités dans le cadre du projet de la ville-territoire :

1. Soutenir la restauration et le réinvestissement du patrimoine bâti habitable des villages
2. Faciliter l'accès à Surgères par une offre de mobilités solidaires
3. Gérer le paysage et les milieux écologiques des vallons et du bocage confrontés au changement climatique



Le quartier des Vallées bocagères



Indicateurs

- **2 381** habitants en 2020, soit **1%** de la population de la ville-territoire (en augmentation)
- **408** emplois en 2020, soit **0.4%** des emplois de la ville-territoire
- **EnR : 14 éoliennes** existantes

Synthèse des principaux enjeux

- ✓ Petits bourgs ruraux, marqués par une identité et un patrimoine agricole.
- ✓ Dépendance forte à l'automobile, à 10 km de Surgères et 30 km de La Rochelle et de Niort.
- ✓ Densité bocagère, fonds de vallons aux fortes fonctionnalités écologiques et avec un rôle de stockage carbone.

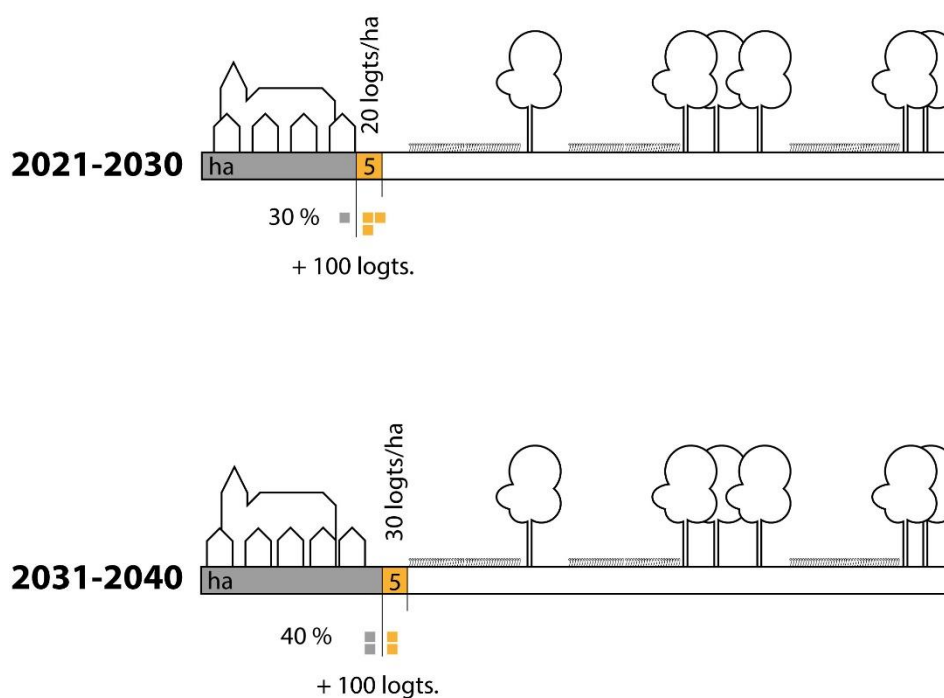
Le quartier des Vallées bocagères



Orientations pour le projet de ville-territoire

- Valoriser l'identité et le patrimoine rural par des projets de réhabilitation du bâti et de tourisme vert.
- Faciliter l'accès aux équipements et services du pôle de Surgères.
- Renforcer les continuités écologiques avec le Marais poitevin, développer le réseau bocager et le pâturage dans les vallées.

Vallées bocagères



Voir légende du schéma page 111

Les données logements sont basées sur l'hypothèse basse de besoins en logements (voir chapitre [4.3.2 Orientations et objectifs pour le volet habitat page 35](#))

7. Glossaire du DOO

Agroforesterie

L'agroforesterie est un mode d'exploitation agricole associant sur une même parcelle des arbres et des cultures ou de l'élevage. Cette pratique ancestrale permet une meilleure utilisation des ressources et offre une plus grande diversité biologique. Elle présente de nombreux avantages, notamment dans le domaine de la protection des sols, ou par la création de microclimats, ce qui améliore les rendements.

Plusieurs systèmes existent : formes bocagères, pré-vergers, prés-bois, alignements de peupliers ou plantations style noyers, associés à de l'élevage ou d'autres essences associées aux cultures.

Aléa retrait-gonflement des argiles

Phénomène naturel propre aux terrains argileux, qui peuvent voir leur volume varier à la suite d'une modification de leur teneur en eau, en lien avec les conditions météorologiques. Ils se « rétractent » lors des périodes de sécheresse (phénomène de « retrait ») et gonflent au retour des pluies lorsqu'ils sont de nouveau hydratés (phénomène de « gonflement »).

Ces variations sont lentes, mais elles peuvent atteindre une amplitude assez importante pour endommager les bâtiments localisés sur ces terrains.

Le phénomène de retrait-gonflement des argiles engendre chaque année des dégâts considérables, indemnisables au titre des catastrophes naturelles. La grande majorité des sinistres concerne les maisons individuelles.

Activité artisanale

Une activité artisanale est une activité de service, de production, de transformation, ou de réparation exercée par un professionnel qualifié, et qui nécessite des compétences et un savoir-faire spécifiques. Par leurs caractéristiques, les activités artisanales se distinguent des autres types d'activités notamment commerciales, libérales et agricoles. Elles se distinguent des activités industrielles notamment par l'envergure des installations : sont considérées comme relevant de l'artisanat, les entreprises concernées qui emploient moins de 11 salariés.

Bâtiment à double-réseaux d'eau

Bâtiment disposant d'un système de récupération des eaux peu sales (notamment des eaux de pluie mais aussi d'autres eaux « grises ») qui après filtrage, sont réutilisées dans le bâtiment pour des usages spécifiques (toilettes, procédés industriels) via un système de canalisation spécifique.

Bâtiment bioclimatique

Habitat dans lequel la climatisation est réalisée en tirant le meilleur parti du rayonnement solaire et de la circulation naturelle de l'air afin de réduire la consommation d'énergie.

Biens communs

Ressources qui font l'objet d'usages multiples et d'une gestion organisée en commun de ces usages multiples. A ne pas confondre avec les biens publics, dont la propriété et la gestion relèvent de la puissance publique représentative de l'intérêt général.

Les biens communs ont des statuts juridiques variés (biens privés mais aux usages partagés, comme un ruisseau traversant plusieurs propriétés ; biens communaux privés ; biens syndicaux ; biens en copropriété ; biens en coopérative ; biens publics confiés à la gestion d'un collectif ; etc.). Ce n'est pas ces statuts qui les définissent, c'est le type de gestion dont ils sont l'objet : une gestion négociée, qui construit des compromis entre les intérêts des usagers.

Centralité urbaine

D'une manière générique la centralité se définit comme le lieu où se concentrent des fonctions pour lesquelles des habitants se déplacent et où l'attractivité exercée est déterminante pour le territoire environnant.

Dans le cadre du PLUi, la centralité doit être délimitée par le périmètre de centralité, en respectant les dispositions du DOO à ce sujet.

Cœur d'agglomération

Espace central de la Ville-Territoire comprenant la ville-centre de La Rochelle et les communes de Lagord, Puilboreau, Périgny et Aytré.

Commerces de proximité multifonctionnel

Un commerce de proximité est généralement de petite taille et sert principalement les résidents d'un quartier ou d'un voisinage spécifique. Il peut s'agir d'une épicerie de quartier, d'une boulangerie, d'une pharmacie ou d'un salon de coiffure. Ces commerces de proximité offrent une commodité aux habitants en proposant des produits et services essentiels à leur vie quotidienne.

En tant que générateurs de déplacements, et créateurs de lien social, les commerces de proximité, occupent une place essentielle dans l'organisation de la ville-territoire.

Consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers

LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, Article 194 5° « est entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné. Sur ce même territoire, la transformation effective d'espaces urbanisés ou construits en espaces naturels, agricoles et forestiers du fait d'une renaturation peut être comptabilisée en déduction de cette consommation ».

« Construction et installation » (notion propre à l'application de la Loi Littoral et de l'urbanisation interdite dans la bande littorale)

Correspond à toute forme d'urbanisation. Elle est ainsi bien plus large que la notion « d'extension de l'urbanisation ». Elle inclut toutes les opérations y compris celles de faible importance (extension d'une maison d'habitation, changement de destination...), sauf les travaux mineurs (exhaussement d'un mur, ravalement de façade, modification ou création d'ouvertures...).

Les installations saisonnières en bord de mer ne semblent pas devoir déroger au principe d'inconstructibilité en dehors des espaces urbanisés, sauf en ce qui concerne les installations précaires.

Les constructions saisonnières ne sont en effet pas dispensées du respect des règles d'urbanisme. En revanche, une construction soumise à formalités au titre du Code de l'urbanisme (permis, déclaration préalable...), qui ne satisfait pas aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols, peut exceptionnellement être autorisée à titre précaire.

Corridor écologique

Un corridor écologique est une zone de passage fonctionnelle, pour un groupe d'espèces inféodées à un même milieu, entre plusieurs espaces naturels. Ce corridor relie donc différentes populations et favorise la dissémination et la migration des espèces, ainsi que la recolonisation des milieux perturbés.

Les corridors écologiques sont un élément essentiel de la conservation de la biodiversité et du fonctionnement des écosystèmes. Sans leur connectivité, un très grand nombre d'espèces ne disposeraient pas de l'ensemble des habitats nécessaires à leurs cycles vitaux (reproduction, croissance, refuge, etc.) et seraient condamnées à la disparition à plus ou moins brève échéance.

Par ailleurs, les échanges entre milieux sont un facteur de résilience majeur. Ils permettent ainsi qu'un milieu perturbé (incendie, crue...) soit recolonisé rapidement par les espèces des milieux environnants.

Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL)

Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) est un document intégré au SCoT qui précise des règles d'implantation de certaines constructions et implantations commerciales, artisanales et logistiques commerciales.

Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Il définit des orientations localisées et parfois chiffrées autour de 3 grands thèmes : développement économique, agricole et commerce / logement, mobilités, équipements et services / transitions écologique et énergétique, préservation des ressources naturelles. Le DOO fixe des orientations applicables aux projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale, au travers de son document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL).

Emploi tertiaire non présentiel

Emploi lié aux activités non mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins des personnes présentes dans la zone.

La sphère présentielle regroupe les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et services visant à la satisfaction des besoins de personnes présentes sur le territoire, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Energie fatale

Energie produite par les énergies intermittentes (éolien, solaire, ...) inutilisable, ou perdue, faute de demande ou de stockage.

Engins de déplacements personnels motorisés (EDPM)

Nouvelle catégorie de véhicules comprenant les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards.

Enveloppe urbaine et espaces urbanisés

L'enveloppe urbaine est définie par l'ensemble des espaces urbanisés, des espaces à vocation récréative et des enclaves non bâties à l'intérieur des espaces urbanisés.

Les espaces urbanisés correspondent :

- aux espaces bâtis, y compris les sites de conversion ou de renouvellement urbain ;
- aux espaces anciennement bâtis (friches) ;
- aux espaces artificialisés, notamment, les voiries... ;
- aux équipements présentant un degré important d'artificialisation (zones de loisirs, cimetières).

Les enclaves retenues dans l'enveloppe urbaine sont des espaces non bâtis ceinturés d'espaces urbanisés et d'une superficie limitée.

Equipement structurant

Equipement destiné à la population ou aux entreprises, structurant le fonctionnement de la ville-territoire ou d'un quartier, au-delà des limites communales.

« Espace urbanisé » (notion propre à l'application de la Loi Littoral)

L'espace urbanisé est caractérisé par un nombre et une densité de constructions significatifs qui doit par ailleurs être apprécié en considération d'un faisceau d'indices :

- le nombre de constructions, en tenant compte de la morphologie urbaine des territoires concernés ;
- la densité et la compacité de l'espace construit, l'espace urbanisé n'offrant que quelques possibilités résiduelles limitées (à l'exclusion des vides urbains) de constructions en son sein ;
- les réseaux existants (voirie, eau, électricité, assainissement...), qui doivent permettre la densification sans travaux supplémentaires sur ces réseaux.

Selon ces critères, il peut s'agir d'agglomérations, de villages ou de secteurs déjà urbanisés.

Ainsi ne peut pas être qualifiée de « zone déjà urbanisée caractérisée par un nombre et une densité significatifs de constructions » :

- un espace naturel même s'il a été artificialisé par la réalisation d'infrastructures publiques ou privées, par la réalisation de quelques installations, aménagements, ouvrages... ;
- un espace accueillant une ou quelques constructions isolées ;
- un espace accueillant des constructions dispersées le long d'un linéaire ;
- l'essaimage de constructions diffuses, sans organisation, de faible densité, au sein desquelles les possibilités de construire sont nombreuses.

Le caractère « urbanisé » d'un espace est par ailleurs soumis à l'appréciation souveraine des juges du fond (*Conseil d'Etat, 12 mai 1997, n°151359*). C'est à eux d'apprécier si l'espace en cause est caractérisé par un nombre et une densité significatifs de constructions et si, le projet dont il s'agit, n'entraîne pas une densification significative du secteur (*Conseil d'Etat, 21 juin 2018, n°416564*).

Etiage

Débit exceptionnellement faible d'un cours d'eau, ou exacerbation de ses basses eaux (parfois assimilé aux basses eaux saisonnières). L'étiage est ainsi considéré comme une période limitée dans l'année où les débits passent en dessous d'une valeur seuil, propre à chaque cours d'eau et calculée statistiquement.

Le soutien d'étiage consiste alors à soutenir le débit du cours d'eau en organisant par exemple des lâchers d'eau depuis des retenues.

Eutrophisation

L'eutrophisation est un problème environnemental important qui survient lorsqu'un excès de nutriments est introduit dans un plan d'eau, entraînant une surabondance de vie végétale simple. Ce processus peut avoir de graves conséquences sur la qualité de l'eau et les écosystèmes aquatiques. Les principaux indicateurs d'eutrophisation sont la croissance excessive d'algues et de plancton dans la masse d'eau affectée. Les eaux eutrophes se transforment souvent en « zones mortes » incapables de soutenir la vie.

« Extension de l'urbanisation » (notion propre à l'application de la Loi Littoral)

Correspond à toute forme d'urbanisation (habitat, activité économique, installation de type éolienne, parc de stationnement, ...) réalisée en dehors d'un espace déjà urbanisé. Cependant, cette notion exclut les opérations de faible dimension, tels que des ouvrages techniques (station de pompage, bassin de lagunage,...). La réalisation d'une construction nouvelle est constitutive d'une extension de l'urbanisation. En revanche, l'extension accolée à une construction existante, n'est pas une extension de l'urbanisation. La notion de continuité s'apprécie par rapport aux constructions existantes et non par rapport au parcellaire.

Pour compléter cette notion, il convient de rapporter la décision du Conseil d'Etat du 7 février 2005, n° 264315 qui indique : « une opération qu'il est projeté de réaliser en agglomération ou, de manière générale, dans des espaces déjà urbanisés ne peut être regardée comme une extension de l'urbanisation au sens du II de l'article L.146-4 du code de l'urbanisme que si elle conduit à étendre ou à renforcer de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques ou si elle modifie de manière importante les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions ; qu'en revanche la seule réalisation dans un quartier urbain d'un ou plusieurs bâtiments qui est une simple opération de construction ne peut être regardée comme constituant une extension au sens de la loi ».

Extension urbaine

Augmentation programmée de l'enveloppe urbaine.

Fonctionnalité écologique

Processus biologiques qui permettent le fonctionnement et le maintien des écosystèmes. Ce sont les fonctions écologiques qui assurent la capacité des écosystèmes à faire face à des perturbations et à se maintenir dans un état favorable à la production des services.

Fonctions écosystémiques

Bénéfices retirés par l'homme des processus biologiques.

Ilot de chaleur urbain

L'îlot de chaleur urbain est un effet de dôme thermique, créant une sorte de microclimat urbain où les températures sont significativement plus élevées. L'îlot de chaleur est dépendant de l'occupation du sol et son albédo (indice de réfléchissement d'une surface). La minéralité des villes et la densité du bâti sont des éléments fondamentaux dans la formation des îlots de chaleur.

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)

C'est une direction générale du ministère de l'Économie et des Finances. Il a pour mission de collecter, analyser et diffuser des informations sur l'économie et la société française sur l'ensemble de son territoire.

Magasin d'usine

Définis ici comme des points de vente de détail positionnés sur le lieu de production et commercialisant les produits issus de cette production.

Micro-cogénération

Système de production décentralisée d'énergie de petite puissance électrique qui consiste à produire en même temps et dans la même installation de l'énergie thermique et de l'énergie mécanique.

Multimodalité / intermodalité

La multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents ; par exemple la multimodalité entre deux villes renvoie à l'existence à la fois d'une ligne de chemin de fer et d'une autoroute.

La multimodalité se distingue de la notion d'intermodalité : on utilise ce dernier terme pour envisager la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Opération d'aménagement

Notion qui dispose d'une définition légale en énonçant les objectifs qu'elle peut poursuivre (article L. 300-1 du code de l'urbanisme). Il s'agit des actions ou opérations d'aménagement qui ont pour objets de :

- mettre en œuvre un projet urbain,
- mettre en œuvre une politique locale de l'habitat,
- organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques,
- favoriser le développement des loisirs et du tourisme,
- réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur,
- lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux,
- permettre le renouvellement urbain,
- sauvegarder ou mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

Au-delà des objectifs poursuivis, pour qu'une opération puisse être qualifiée d'opération d'aménagement, elle doit en outre revêtir une certaine consistance, une certaine ampleur et traduire une volonté d'aménagement.

Opération foncière

Acquisition relevant de la politique foncière de la collectivité en vue d'une opération d'aménagement.

Parc d'Activités Economiques (PAE)

Le parc d'activités est également nommé Zone d'Activités (ZA) ou Zone d'Activités Economiques (ZAE).

Il s'agit d'un site uniquement consacré à l'implantation d'entreprises sur un territoire bien délimité. Le parc d'activités est géré par la collectivité territoriale du territoire où il s'implante.

Périmètre de Protection Des Espaces Agricoles Et Naturels Périurbains (PAEN)

Périmètre de protection renforcée qui s'applique aux zones A et N des PLU, confortant leur vocation agricole et naturelle au-delà des révisions et modifications de SCoT ou de PLU. Le PAEN doit être compatible avec les SCoT, les PLU et les chartes de Parc Naturel Régional le cas échéant.

Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) définit, sur le territoire de l'intercommunalité ou de la métropole :

- les objectifs stratégiques et opérationnels de cette collectivité en vue d'atténuer le changement climatique, de le combattre efficacement et de s'y adapter ;
- le programme d'actions à réaliser afin d'améliorer l'efficacité énergétique, d'augmenter la production d'énergie renouvelable, de valoriser le potentiel en énergie de récupération, de favoriser la biodiversité pour adapter le territoire au changement climatique, de limiter les émissions de gaz à effet de serre, d'anticiper les impacts du changement climatique...

Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU, aujourd'hui nommé Plan de Mobilité (PDM) est défini par l'article L. 1214-1 et suivants du Code des Transports : « *Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.* »

Plan de Prévention des Risques (PPR)

Le Plan de Prévention des Risques s'inscrit dans une politique globale de prévention des risques dont il est l'outil privilégié.

L'objet du PPR est de délimiter les zones exposées directement ou indirectement à un risque et d'y réglementer l'utilisation des sols. Cette réglementation va de l'interdiction de construire à la possibilité de construire sous certaines conditions.

Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI)

Le PPRI est un outil de prévention majeur contre les risques naturels d'inondation, permettant d'influer sur l'occupation et l'utilisation des sols.

Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL)

Le Plan de Prévention des Risques Littoraux est un PPR spécifique aux risques de submersion et d'érosions marines.

Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)

Le PPRT est un outil majeur en matière de prévention des risques technologiques. Combinant réduction des risques à la source, réglementation de l'urbanisation et des constructions, mesures foncières pouvant aller jusqu'à l'expropriation, ces plans seront des leviers puissants pour l'action publique.

Plan Local de l'Habitat (PLH)

Le programme local de l'habitat (PLH) est la stratégie portée par les acteurs du territoire pour satisfaire les besoins des personnes en logement et en places d'hébergement. Il s'agit d'un programme territorialisé à la commune, dont la dimension stratégique est renforcée par le caractère opérationnel des actions prévues.

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) ou Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Document de planification d'échelle communale ou intercommunale, qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols. Ces conditions encadrent notamment les constructions à vocation d'habitat, de logement.

Pôle d'échange Multimodal (PEM)

Désigne un bâtiment et un espace urbain. Son concept renvoie à des réalités, à des fonctions et à des pratiques diverses.

Pôles urbains

Il s'agit des pôles structurants majeurs que sont Surgères et Marans et les pôles structurants intermédiaires (Aigrefeuille-d'Aunis, Courçon, La Jarrie, Dompierre-sur-Mer, Châtelailon-Plage).

Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)

Le programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) est un appel à projet concourant à la prévention des risques d'inondation. Mis en place depuis 2002, il vise à "promouvoir une gestion globale et équilibrée du risque inondation, pensée à l'échelle d'un bassin de risque cohérent au regard de l'aléa et des particularités du territoire considérés" (extrait de l'instruction du Gouvernement du 29 juin 2017).

L'appel à projet PAPI permet d'aborder les grands axes de la prévention des risques d'inondations : connaissance et conscience du risque, surveillance et prévision des crues et des inondations, alerte et gestion de crise, intégration du risque inondation dans l'urbanisme, réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens, etc.

Projet Alimentaire Territorial (PAT)

Les projets alimentaires territoriaux (PAT) ont pour objectif de relocaliser l'agriculture et l'alimentation dans les territoires en soutenant l'installation d'agriculteurs, les circuits courts ou les produits locaux dans les cantines. Issus de la Loi d'avenir pour l'agriculture qui encourage leur développement depuis 2014, ils sont élaborés de manière collective à l'initiative des acteurs d'un territoire (collectivités, entreprises agricoles et agroalimentaires, artisans, citoyens etc.).

Projet d'Aménagement et Développement Durables (PADD)

Il permet aux élus de se projeter dans le temps long à travers la spatialisation d'un projet politique stratégique et prospectif à l'horizon de 20 ans. Il s'assure du respect des équilibres locaux et de la mise en valeur de l'ensemble du territoire par une complémentarité entre développement de l'urbanisation, système de mobilités et espaces à préserver.

Quartiers

Dans le SCoT de la Rochelle Aunis, la notion classique de quartier a été utilisée pour désigner un groupe de quelques communes qui forment une entité relativement homogène dans la ville-territoire, par leur position, leurs fonctions, leur paysage, leur trajectoire, et qui pourraient sur cette base se voir reconnaître une vocation au sein du projet global du SCoT. Les quartiers sont donc une échelle de projet intermédiaire entre les communes et les communautés, pour répondre à une question simple : à quoi sert telle ou telle partie (multicommunale donc) de la ville-territoire.

Rabattement

Désigne une étape d'un déplacement combiné, permettant de rejoindre un transport plus performant (le plus souvent sur un bus à haut niveau de service (BHNS) ou une gare) qui est éloigné du point de départ (ou d'arrivée). Le rabattement peut être effectué par transport public, vélo ou voiture.

Renouvellement / requalification / réhabilitation / mutation

Ensemble des actions, mesures, interventions et procédures en matière d'urbanisme et d'architecture visant à faire évoluer les espaces aménagés sans recourir à l'extension urbaine (reconstruire la ville sur la ville).

Report modal / transfert modal

Correspond au transfert d'une partie du flux associé à un mode de transport spécifique vers une autre catégorie de transport, ou vers un autre mode de locomotion, moyennant les politiques urbaines et de mobilité.

Réservoirs de biodiversité

Zones les plus riches en biodiversité, où les espèces peuvent réaliser tout ou partie de leur cycle biologique (alimentation, reproduction, repos). Ils comprennent tout ou partie des espaces protégés.

Ripisylve

Ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau, d'une rivière ou d'un fleuve.

La ripisylve est un corridor biologique particulier, qui a d'importantes fonctions d'abri et de source de nourriture pour un grand nombre d'animaux (reptiles, oiseaux, mammifères, poissons, crustacés, insectes et autres invertébrés associés aux berges) ; ils y vivent ou en dépendent indirectement comme source de nourriture.

Schéma d'Aménagement et de Gestions des Eaux (SAGE)

Élaboré au niveau d'un sous bassin hydrographique (ou d'un autre périmètre à enjeux pour l'eau), le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) fixe les objectifs généraux et les dispositions permettant de favoriser la préservation des milieux aquatiques, écosystèmes et zones humides, la protection du patrimoine piscicole, la prévention des risques d'inondation, la préservation de la qualité de l'eau et lutte contre les pollutions, la gestion durable de la ressource en eau...

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'aménagement commercial, d'environnement...

Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV)

Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDAHGV) prévoit les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés :

- des aires permanentes d'accueil, ainsi que leur capacité ;
- des terrains familiaux locatifs aménagés, destinés à l'installation prolongée de résidences mobiles, ainsi que le nombre et la capacité des terrains ;
- des aires de grand passage, destinées à l'accueil des gens du voyage se déplaçant collectivement à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels, ainsi que la capacité et les périodes d'utilisation de ces aires.

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Elaboré au niveau de chaque grand bassin hydrographique (Seine-Normandie, Artois-Picardie, Loire-Bretagne, Rhône-Méditerranée...), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) fixe, pour ce bassin :

- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau,
- ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre.

Il définit aussi les actions à mettre en œuvre pour améliorer la qualité de l'eau.

Secteurs d'implantation périphérique (SIP)

Ce sont des secteurs localisés pour l'implantation du commerce dans le prolongement de l'enveloppe urbaine ou à l'écart.

Ces secteurs ont souvent un fonctionnement déconnecté des zones d'habitat et ne présentent pas d'autres fonctions urbaines que celles relevant de l'économie et du commerce ou du loisir plus spécifiquement.

Showroom

Un showroom est un lieu d'exposition, et éventuellement de vente, des produits d'un fabricant.

Solutions fondées sur la nature (SFN)

Les solutions fondées sur la nature font référence à la gestion et à l'utilisation durables de la nature pour relever les défis socio-environnementaux, en opposition aux solutions technologiques. Ces défis incluent des questions telles que le changement climatique, la sécurité de l'eau, la pollution de l'eau, la sécurité alimentaire, la santé humaine, la perte de biodiversité et la gestion des risques de catastrophes.

Tiers-lieux

Terme traduit de l'anglais The Third Place faisant référence à un environnement socio-économique qui complète la maison et le lieu de travail. Les tiers-lieux peuvent prendre des formes très différentes, animées par des structures publiques, privées ou associatives. Ils constituent le plus souvent des lieux culturels, de lien social, d'engagement civique et/ou de co-working.

Trame verte et bleue (TVB)

La Trame verte et bleue (TVB) est un outil d'aménagement du territoire instauré par les Grenelles I et II de l'Environnement. Cet outil vise à constituer ou reconstituer un réseau écologique cohérent à l'échelle nationale, pour permettre aux espèces de réaliser leur cycle de vie et de survivre (*Articles L.371-1 II et R.371-19 II du Code de l'environnement*).

Deux grands types d'espaces sont définis au sein de cette trame verte et bleue :

- Les réservoirs de biodiversité : zones les plus riches en biodiversité, où les espèces peuvent réaliser tout ou partie de leur cycle biologique (alimentation, reproduction, repos). Ils comprennent tout ou partie des espaces protégés.
- Les corridors écologiques : voies de déplacement préférentiel empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité. Ils peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers. Ils comprennent notamment les espaces naturels ou semi-naturels ainsi que les formations végétales présentes au sein de la matrice agricole ou urbanisée.

Unité commerciale

Une unité commerciale définit un espace de vente indépendant disposant d'un fonctionnement autonome en termes d'entrée et de sortie de clientèle ainsi que d'approvisionnement.

« Urbanisation limitée » (notion propre à l'application de la Loi Littoral)

La jurisprudence permet de dégager un faisceau d'indices pour apprécier au cas par cas le caractère « limité » d'une extension de l'urbanisation, à savoir :

- un critère lié à l'implantation, à la situation du projet ;
- un critère lié au volume, à la surface du projet ;
- un critère lié à la densité du projet ;
- un critère lié à la destination du projet ;
- un critère lié à la topographie de l'espace concerné.

De façon générale, sont interdites les opérations qui créent une rupture de proportion importante au sein du tissu urbain avoisinant.

Ville-centre

La Rochelle

Ville-territoire

Dans le SCoT de la Rochelle Aunis, il est proposé de considérer comme une seule et même « ville », l'ensemble du territoire du SCoT, du fait de son fonctionnement quotidien très intégré et des mobilités qui en font un bassin de vie homogène.

La ville-territoire est une représentation du territoire qui permet de dépasser les clivages habituels entre l'urbain et le rural, de se démarquer de la seule logique de périurbanisation, et de tirer tous les bénéfices possibles de la coexistence des villes et des campagnes.

Cette notion a été proposée dans les années 1990 par le sociologue Jacques Beauchard, notamment à partir de ses observations des territoires charentais.

Zéro Artificialisation nette (ZAN)

La France s'est fixée, dans le cadre de la loi Climat et Résilience adoptée en août 2021 :

- l'objectif d'atteindre le "zéro artificialisation nette des sols" en 2050,
- avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les dix prochaines années (2021-2030) par rapport à la décennie précédente (2011-2020).

Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF vise la connaissance aussi exhaustive que possible des espaces naturels régionaux les plus remarquables, c'est à dire dont l'intérêt repose tant sur l'équilibre et la richesse des écosystèmes que sur la présence d'espèces de plantes ou d'animaux rares et menacés.

6 rue Saint-Michel

CS 41287

17086 La Rochelle

Cedex 02

| 05 46 30 37 70 |