

I. Rapport de présentation

Tome 2 - Diagnostic socio-démographique et territorial

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

Sommaire

1. Organisation du territoire	9
1.1. Le contexte règlementaire	11
1.2. Les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la Région Nouvelle-Aquitaine	11
1.3. Le Pôle métropolitain « Centre-Atlantique »	14
1.4. L'armature issue des SCoT préexistants et des PLUi	15
1.5. L'aire urbaine de La Rochelle et les bassins de vie	17
1.5.1. Aire urbaine de La Rochelle	17
1.5.2. Bassins de vie	18
1.6. Résumé des enjeux	20
1.6.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Organisation territorial (AFOM)	20
1.6.2. Perspectives d'évolution et besoins	20
2. Les dynamiques résidentielles	23
2.1. Le contexte règlementaire	25
2.2. Les documents de référence	26
2.2.1. Les politiques régionales et départementales	26
2.3. L'évolution démographique	32
2.3.1. La répartition géographique de la population	32
2.3.2. Les dynamiques de croissance démographique	36
2.3.3. La structure démographique	40
2.3.4. La structure socio-économique	48
2.4. Les projections démographiques à l'horizon 2050 selon le modèle OMPHALE de l'INSEE	51
2.5. L'évolution de l'offre de logements	53
2.5.1. Le parc de logements	53
2.5.2. L'activité de construction	54
2.5.3. Les résidences principales	55
2.5.4. L'habitat social	56
2.5.5. Les programmes d'amélioration du parc des logements	59
2.5.6. Le coût du logement	60
2.5.7. Les résidences secondaires	62
2.5.8. Les logements vacants	64
2.6. Synthèse	66
2.6.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Dynamiques résidentielles (AFOM)	66
2.6.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins	66

3. Les dynamiques économiques et les activités 69

3.1. Le contexte règlementaire	71
3.2. Les documents de référence	71
3.2.1. Les politiques économiques régionales et départementales	71
3.2.2. Les schémas de développement économiques des intercommunalités du territoire du SCoT et leurs traductions dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)	73
3.3. Le portrait économique du territoire	78
3.3.1. Le positionnement du territoire dans le contexte métropolitain et régional	78
3.3.2. La zone d'emploi de La Rochelle	79
3.3.3. L'emploi au sein du territoire du SCoT	81
3.3.4. Les filières et les spécificités économiques du territoire	87
3.4. L'organisation spatiale de l'équipement économique	96
3.4.1. Les centralités urbaines	96
3.4.2. Les parcs d'activités	96
3.5. Synthèse des enjeux	103
3.5.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – économie (AFOM)	103
3.5.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins	104

4. L'offre commerciale 105

4.1. Répartition de l'offre commerciale	108
4.2. Répartition de l'offre commerciale traditionnelle en centralité	110
4.3. L'offre commerciale de proximité alimentaire	112
4.4. Les densités en commerces traditionnels	113
4.5. Les circuits alternatifs – Les tournées alimentaires	115
4.6. Les circuits alternatifs – L'offre de marchés	116
4.7. Les circuits alternatifs – La vente directe	117
4.8. L'offre en grande et moyenne surfaces (GMS)	118
4.9. L'environnement commercial	119
4.10. Les densités en grandes et moyennes surfaces	120
4.11. Bilan de la structuration commerciale sur l'emploi	121
4.12. Bilan d'attractivité des espaces d'accueil des GMS	122
4.13. Bilan d'attractivité des centralités	123
4.14. Bilan d'image des pôles commerciaux	127
4.15. Synthèse de l'armature commerciale	130
4.15.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Armature commerciale (AFOM)	130
4.15.2. Perspectives d'évolution et besoins	131

5. La dynamique agricole, conchylicole et la pêche	133
5.1. Le contexte règlementaire	135
5.2. Les documents de référence	135
5.2.1. La Charte agriculture, urbanisme et territoires de Charente-Maritime	135
5.2.2. Le GALPA La Rochelle – Ré – Charron	136
5.3. L’occupation agricole, un marqueur identitaire fort du territoire	137
5.3.1. Les espaces agricoles	137
5.3.2. Évolution de la surface agricole et artificialisation des sols	141
5.3.3. La valeur économique potentielle portée par les espaces agricoles	142
5.4. Le poids économique du secteur agricole	147
5.4.1. Des emplois agricoles qui génèrent des emplois indirects dans les filières associées	147
5.4.2. Un vieillissement des chefs d’exploitations	149
5.4.3. Une prédominance de l’orientation céréalière des productions	150
5.4.4. Lien fort entre agriculture et industries agro-alimentaires	153
5.4.5. Les structures juridiques des exploitations agricoles et le mode de faire valoir	156
5.4.6. Les enjeux de maintien et de développement des activités agricoles et les problèmes des circulations agricoles	156
5.4.7. Perception des enjeux environnementaux par les exploitants	157
5.5. La conchyliculture	158
5.5.1. Une vitalité conchylicole sur toute la frange littorale	158
5.5.2. Poids du secteur conchylicole dans l’économie locale	159
5.5.3. Liens et interfaces avec les autres thématiques	161
5.6. La Pêche et le Port de pêche de La Rochelle	164
5.7. Synthèse des enjeux	165
5.7.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – agriculture (AFOM)	165
5.7.1. Synthèse des enjeux - conchyliculture et pêche (AFOM)	166
6. L’offre de mobilités et d’infrastructures	167
6.1. Le contexte règlementaire	169
6.2. Les documents de référence	169
6.2.1. Les politiques régionales et départementales	169
6.2.2. Les stratégies de mobilités des intercommunalités du territoire du SCoT	170
6.1. Les besoins en déplacements	173
6.1.1. Les flux pendulaires	173
6.2. Les infrastructures routières	178
6.2.1. La structuration du réseau et les perspectives d’évolution du trafic	178
6.2.2. Le schéma directeur multimodal de voiries de la CdA de La Rochelle	180
6.2.3. L’alternative à l’autoroute A831	180
6.2.4. Le schéma routier départemental 2010-2030	181
6.2.5. Le covoiturage et les voitures en libre-service	184
6.2.6. Les véhicules électriques et les nouveaux services de mobilité	185

6.3. L'offre en transports en commun	187
6.3.1. Le réseau ferré	187
6.3.2. Le réseau de bus	189
6.3.3. Les pôles d'échanges multimodaux	192
6.4. Les modes actifs	193
6.4.1. Les politiques en faveur du développement de l'usage du vélo	193
6.4.2. L'apaisement de la circulation	194
6.5. Le stationnement	194
6.5.1. L'offre de stationnement	194
6.5.2. Le potentiel de mutualisation	195
6.6. Le transport de marchandises	195
6.6.1. La logistique urbaine	195
6.6.2. Le trafic de marchandises en lien avec le Grand Port Maritime (GPM) de La Rochelle	196
6.7. Synthèse des enjeux	197
6.7.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Mobilités et infrastructures	197
6.7.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins	198
7. Les équipements et services	201
7.1. Le contexte réglementaire	203
7.2. Les documents de référence	203
7.2.1. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine	203
7.2.2. Le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique de la Charente-Maritime (SDAN)	205
7.3. Équipements et offre universitaires, scolaires et d'accueil de la petite enfance	206
7.3.1. Enseignement supérieur	206
7.3.2. Enseignement secondaire	207
7.3.3. Enseignement primaire	208
7.3.4. Accueil de la petite enfance (0 à 3 ans)	208
7.4. Équipements et offre de santé	208
7.4.1. Les équipements hospitaliers	208
7.4.2. L'offre de soin de proximité	209
7.4.3. Les services aux personnes âgées et handicapées	212
7.5. Offres et équipements sportifs, culturels et de loisirs	213
7.5.1. Les équipements touristiques et de l'événementiel	213
7.5.2. Les équipements culturels	213
7.5.3. Les équipements sportifs	215
7.6. Aménagement numérique	216
7.6.1. Couverture en haut débit (ADSL)	216
7.6.2. Déploiement du Très Haut Débit (THD, fibre optique)	217
7.7. Accueil des gens du voyage	219
7.8. Synthèse	222
7.8.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Équipements et services (AFOM)	222
7.8.2. Perspectives d'évolution et besoins	223

8. Les attractivités touristiques	225
8.1. Le contexte règlementaire _____	227
8.2. Les documents de référence _____	227
8.2.1. Les politiques touristiques supra-communautaires	227
8.2.2. Les stratégies de développement touristique des intercommunalités	228
8.3. Une destination touristique littorale _____	230
8.4. L'économie et l'emploi touristiques _____	232
8.5. Les activités nautiques et fluviales _____	233
8.5.1. Le port de plaisance des Minimes	233
8.5.2. Les autres ports	233
8.5.3. Les pratiques nautiques en mer	234
8.6. Le tourisme « nature » et patrimonial _____	236
8.7. L'hébergement touristique _____	238
8.7.1. L'offre hôtelière	238
8.8. Synthèse des enjeux _____	241
8.8.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – L'attractivité touristique (AFOM)	241
8.8.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins	242
9. Tables des illustrations	243
9.1. Table des graphiques _____	245
9.2. Table des tableaux _____	246
9.3. Table des graphique/tableau _____	246
9.4. Table des illustrations _____	246
9.5. Table des cartes _____	247



1. Organisation du territoire

La ville-centre de La Rochelle et son cœur d'agglomération jouent un rôle structurant incontestable à l'échelle du système territorial régional, garant de l'attractivité du territoire du SCoT. Mais la concentration des emplois, équipements et services dans le cœur d'agglomération génère un certain déséquilibre dans le reste du territoire. Ainsi, les pôles ruraux historiques se trouvent concurrencés par des nouvelles centralités émergentes aux portes de l'agglomération. Seul les communes de Surgères et de Marans échappent à cette règle et se positionnent comme pôles structurants majeurs pour les Communauté de Communes Aunis Atlantique et Aunis Sud, à mi-chemin entre La Rochelle et Niort.

1.1. Le contexte réglementaire

L'article L.101-2 du code de l'urbanisme définit parmi les objectifs généraux des documents d'urbanisme, dans le respect des objectifs du développement durable, notamment l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales, la revitalisation des centres urbains et ruraux, et la lutte contre l'étalement urbain, ou encore les besoins en matière de mobilité.

Ce principe se retrouve traduit concrètement dans le contenu du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), qui doit déterminer (art. L141-5 du code de l'urbanisme) :

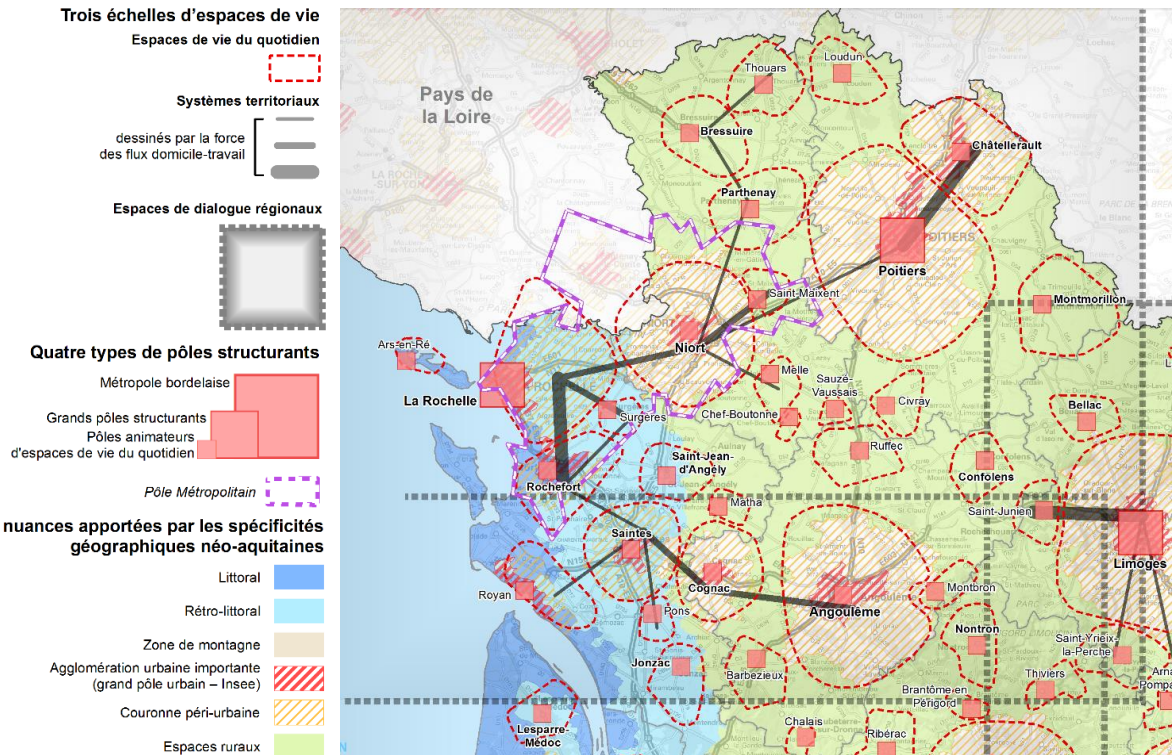
- 1° *Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;*
- 2° *Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, 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.*

1.2. Les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Nouvelle-Aquitaine

Partie intégrante de l'objectif stratégique 3.1 : « Renforcer les liens entre les villes, la Métropole et les territoires ruraux », l'armature territoriale retenue par le **SRADDET de la Nouvelle-Aquitaine définit un « système territorial » et « espace de dialogue » au Nord-Ouest de la Région qui s'appuie sur les « grands pôles structurants » que sont La Rochelle et Poitiers, ainsi que des « pôles animateurs d'espaces de vie du quotidien », dont Rochefort, Niort, Saint-Jean-d'Angély, mais aussi Surgères.**

Les « espaces de vie du quotidien » mettent en évidence les points d'ancrage et les nécessaires relations à renforcer ou à nouer entre eux pour progresser. Basés sur les mobilités quotidiennes et habitudes, ils constituent une armature de diagnostic.

Au-delà d'une frange « littorale », l'intégralité du territoire du SCoT La Rochelle-Aunis est identifié comme « arrière-littoral ». L'armature fait par ailleurs apparaître l'aire urbaine de La Rochelle (couronne « périurbaine ») qui couvre la plus grande partie du territoire, exception faite de « l'espace de vie du quotidien » autour de Surgères au Sud-Est.



Carte 1 : Extrait de la cartographie de l'armature urbaine du SRADET de la Nouvelle-Aquitaine (projet arrêté, juin 2019)

Plusieurs objectifs du SRADET portent sur l'organisation territoriale et la coopération entre territoires, notamment :

- Objectif 29 : Renforcer les coopérations avec les régions voisines et les territoires européens, en favorisant le soutien aux grandes continuités naturelles et culturelles
- Objectif 64 : Mettre le partenariat et la réciprocité au cœur des relations entre territoires : alimentation, énergie, mobilité, développement économique, équipements...
- Objectif 65 : Faire émerger un système métropolitain régional plus équilibré entre Bordeaux et les grands pôles structurants
- Objectif 66 : Conforter les villes et les bourgs comme pôles animateurs des espaces de vie du quotidien

En particulier, l'objectif 64 stipule : « Parce que la théorie du ruissellement a montré ses limites, les territoires ont tout intérêt à s'engager dans des logiques de cohérence et de réciprocité et à **sortir de l'opposition caricaturale entre une ville-centre et sa périphérie.** [...] Chaque territoire dispose d'atouts et de ressources, mais présente aussi des besoins et des faiblesses qu'il ne peut satisfaire ou contrer seul (enjeu de résilience territoriale). »

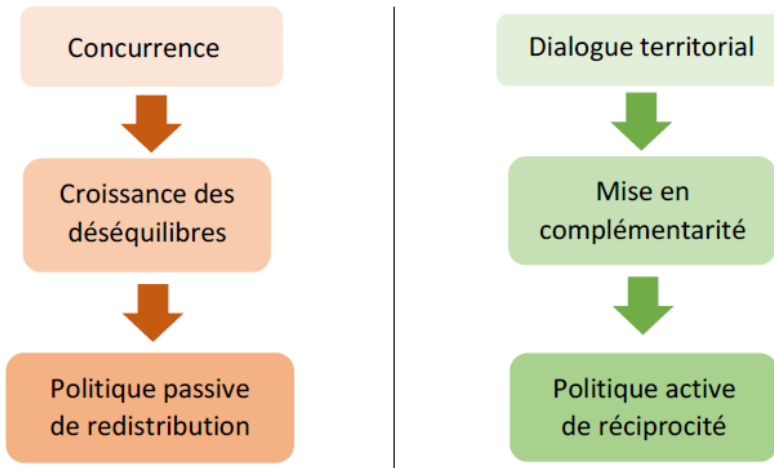


Illustration 1 : Illustration de l'objectif 64 du SRADET de la Nouvelle-Aquitaine : De la concurrence au partenariat sous toutes ses formes, vers un nouveau modèle territorial de la solidarité

Quant aux « espaces de vie du quotidien », l'objectif 66 du SRADET « vise à conforter ces 99 pôles les plus structurants en affirmant leurs différents rôles :

- un rôle de cœur de vie sociale et économique,
- un rôle de concentration de fonctions au bénéfice de leur bassin de proximité,
- un rôle de point d'appui de la métropole et des cinq grands pôles structurants régionaux.

Il convient en effet de faire de ces pôles des relais efficaces du développement urbain et économique des grandes agglomérations, pour un système territorial régional polycentrique (appuyé sur son réseau d'agglomérations urbaines et rurales), organisé et équilibré, tirant parti au mieux des complémentarités entre espaces, optimisant les dépenses collectives (notamment en augmentant l'efficacité des transports collectifs) et ménageant les ressources. »

Règles du SRADET de la Nouvelle-Aquitaine relatives à l'armature territoriale et la coopération :

Règle N°3- Les territoires proposent une armature territoriale intégrant l'appareil commercial, les équipements et les services répondant aux besoins actuels et futurs de leur population en lien avec les territoires voisins. Cette armature sera construite en cohérence avec l'armature régionale.

Règle N°6- Les complémentarités interterritoriales sont identifiées par les SCoT et les chartes de PNR, en vue d'être organisées par les collectivités qui les composent.

Règle N°7- Les documents de planification et d'urbanisme cherchent, par une approche intégrée, à conforter et/ou revitaliser les centres-villes et centres-bourgs.

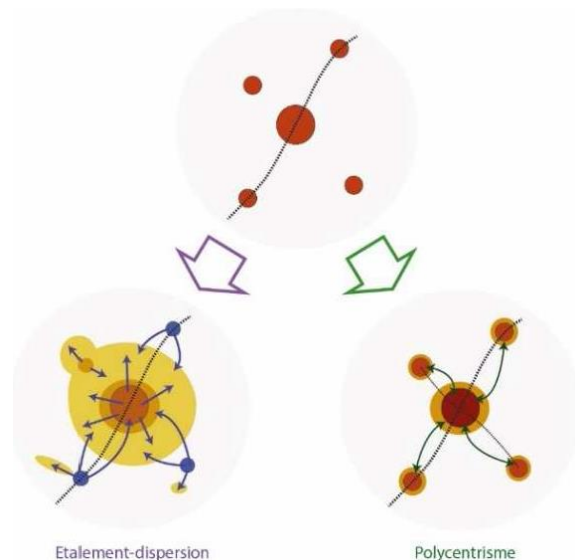


Illustration 2 : Illustration de l'objectif 66 du SRADET de la Nouvelle-Aquitaine : Le développement polycentrique est une alternative au processus d'étalement urbain et de dévitalisation des villes et des bourgs

1.3. Le Pôle métropolitain « Centre-Atlantique »

Au Nord, Nantes Métropole. Au Sud, Bordeaux Métropole. Entre les deux, le Pôle métropolitain Centre-Atlantique.

Les Communautés d'Agglomérations de La Rochelle, du Niortais et de Rochefort Océan, et les Communautés de communes Val de Gâtine, Aunis Atlantique, Aunis Sud, Haut Val de Sèvre, du Pays de Fontenay-Vendée et de Vendée-Sèvre-Autise ont souhaité en 2015 créer de nouvelles coopérations sur un large bassin de vie. Ces Communautés ont élaboré et signé une « **Charte Métropolitaine** » le 13 septembre 2016. Le 4 Mars 2022, la Communauté de Communes Sud Vendée Littoral a rejoint ce pôle métropolitain qui regroupe maintenant 10 intercommunalités dans 3 départements et 2 régions et comportant au total 583 577 habitants en 2020.

Celle-ci définit des priorités stratégiques communes et prévoit des actions de dimension métropolitaine en dépassant les frontières administratives régionales. Ces domaines d'intervention sont : le développement économique et touristique, l'enseignement supérieur et la promotion de la recherche et de l'innovation, la mobilité, l'aménagement de l'espace, la coordination des SCoT, le patrimoine et l'environnement.

Le pôle métropolitain Centre-Atlantique entend se positionner comme un interlocuteur des deux Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire.



Carte 2 : Le pôle Centre-Atlantique dans son espace suprarégional (réalisation SCE)

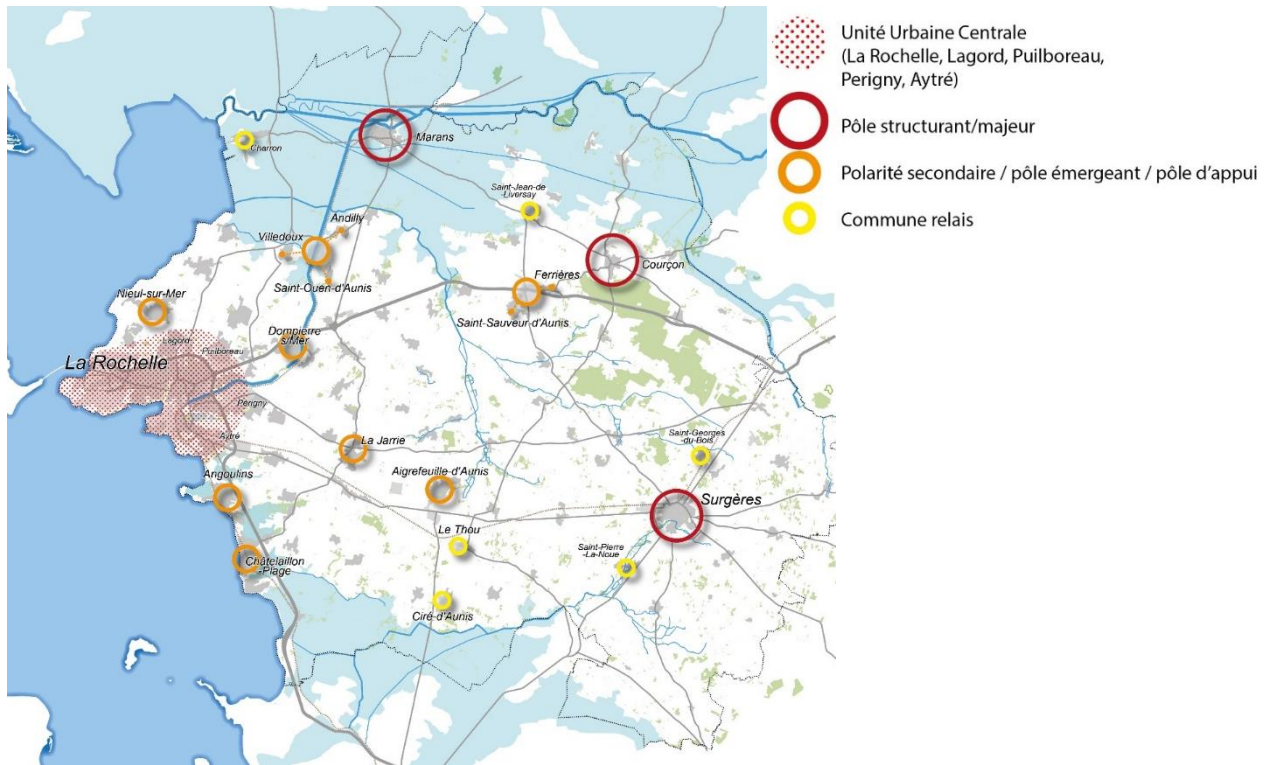
1.4. L'armature issue des SCoT préexistants et des PLUi

En s'appuyant sur l'armature définie par les deux SCoT préexistants, SCoT de l'agglomération rochelaise et SCoT du Pays d'Aunis, sont identifiés sur le territoire :

- la zone urbaine centrale de l'agglomération de la Rochelle, ainsi que
- des pôles d'appui de l'agglomération (Nieul-sur-Mer, Dompierre-sur-Mer, Angoulins, Châtelaiillon-Plage),
- Surgères comme pôle structurant majeur du Pays d'Aunis, et
- 4 autres pôles structurants du Pays d'Aunis (Aigrefeuille-d'Aunis, La Jarrie, Marans, Courçon).

L'armature des SCoT précédents a été retraduite dans les PLUi des trois EPCI, CdA de La Rochelle, Communautés de communes Aunis Atlantique et Aunis Sud. Il ressort notamment un questionnement sur le rôle de Courçon et l'identification de 2 pôles émergents sur le territoire d'Aunis Atlantique :

Communauté d'Agglomération de La Rochelle	Communauté de Communes Aunis Sud	Communauté de Communes Aunis Atlantique
<p><u>L'unité urbaine centrale</u> à renforcer : La Rochelle, Aytré, Lagord, Périgny, Puilboreau</p> <p><u>5 pôles d'appui</u> : Angoulins-sur-Mer, Châtelaiillon-Plage, Dompierre-sur-Mer, Nieul-sur-Mer, La Jarrie</p> <p><u>La couronne périurbaine</u> : les 18 autres communes</p>	<p><u>1 polarité majeure</u> à renforcer : Surgères</p> <p><u>1 polarité secondaire</u> à conforter : Aigrefeuille-d'Aunis</p> <p><u>4 pôles relais</u> à maintenir : St-Georges-du-Bois / St-Germain-de-Marencennes / Ciré-d'Aunis / Le Thou</p> <p><u>4 pôles de proximité</u> à préserver : Marsais / St-Mard / Vandré / Forges</p>	<p><u>2 pôles structurants</u> à redynamiser : Marans et Courçon</p> <p><u>2 pôles émergents</u> à organiser : Andilly/Villedoux/St-Ouen et Ferrières/St-Sauveur</p> <p><u>2 communes relais</u> à maintenir : Charron et St-Jean-de-Liversay</p> <p><u>11 communes de proximité</u></p>



Carte 3 : Armature territoriale issue des PLUi (réalisation SCE)

Cette armature urbaine peine à trouver une cohérence à l'échelle du SCoT La Rochelle-Aunis, notamment pour le 3^{ème} niveau de pôles qui mélange des réalités différentes : les 4 pôles d'appui de la CdA de La Rochelle, la polarité secondaire de la CdC Aunis Sud (qui est Aigrefeuille-d'Aunis), ainsi que les 2 pôles structurants (notamment Courçon) et les 2 pôles émergents de la CdC Aunis Atlantique (Villedoux-Andilly-St-Ouen et Ferrières-St-Sauveur).

En effet, l'aménagement d'une nouvelle polarité commerciale et administrative à Ferrières à proximité de l'échangeur de la RN11 pourrait affaiblir le rôle traditionnel de Courçon qui concentre les équipements scolaires, sportifs et administratifs. De même, la définition d'un pôle émergent au Sud de Marans et aux portes de l'agglomération rochelaise questionne par rapport aux conséquences potentielles pour le pôle historique de Marans.

1.5. L'aire urbaine de La Rochelle et les bassins de vie

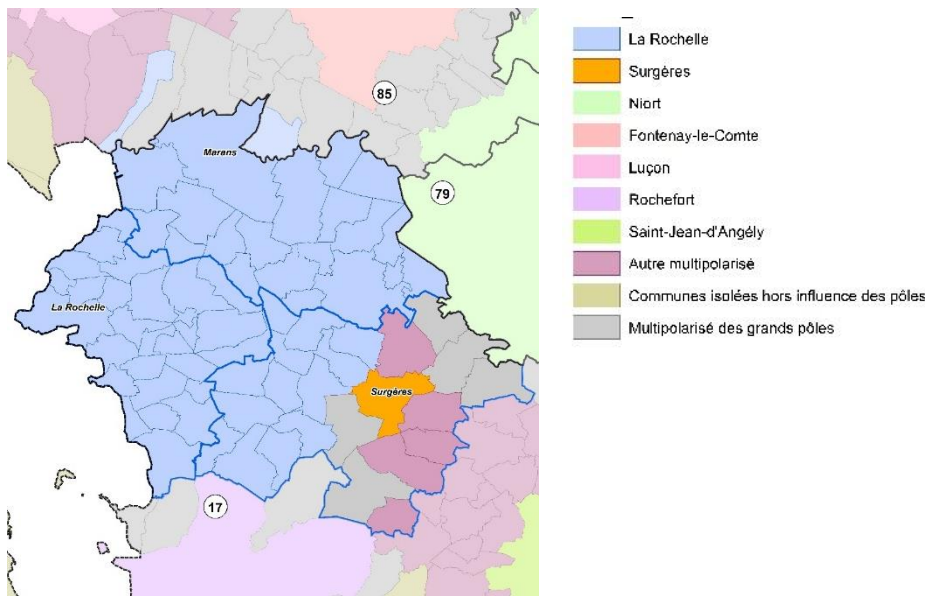
1.5.1. Aire urbaine de La Rochelle

L'aire urbaine de La Rochelle (cf. définition ci-contre et cartographie ci-dessous) s'étend sur la plus grande partie du territoire du SCoT La Rochelle-Aunis. Seules les communes de la partie Sud-Est d'Aunis Sud échappent à cette règle : Surgères apparaît ainsi comme un « petit pôle », entouré au Nord, à l'Est et au Sud de communes dites « multi-polarisées ».

La forte correspondance entre l'aire urbaine et le périmètre du SCoT conforte la légitimité de ce dernier.

Aire Urbaine (définition INSEE)

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



Carte 4 : Cartographie des Aires urbaines 2010 ; Source : INSEE

1.5.2. Bassins de vie

Le découpage de la France en « bassins de vie » a été réalisé par l'INSEE en 2012 puis réactualisée en 2022, pour faciliter la compréhension de la structuration du territoire de la France métropolitaine. Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. Il est à noter que la définition repose sur des déclarations des maires et non pas sur des données statistiques. Ainsi, contrairement à la définition des aires urbaines, le découpage des bassins de vie ne permet pas d'identifier des communes « multi-polarisées ».

Le territoire du SCoT comprend quatre bassins de vie (cf. cartographie ci-après) :

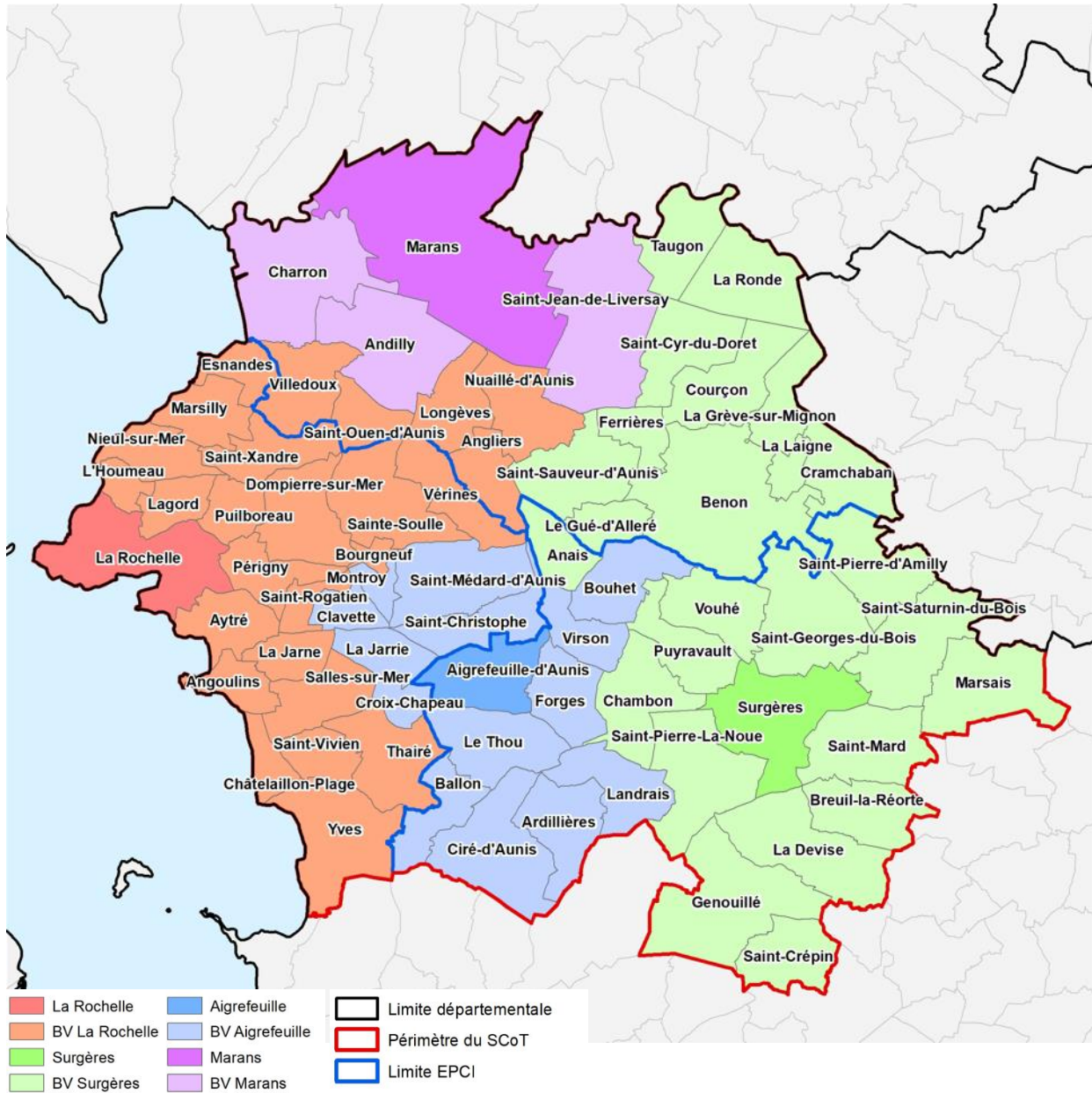
Services et équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie

- services aux particuliers
- commerce
- enseignement
- santé
- sports, loisirs et culture
- transports

- **Le Bassin de vie de La Rochelle** (95 389 habitants en 2020, dont 77 210 dans la ville-centre) comprend les communes suivantes : Anglier, Angoulins, Aytré, Bourgneuf, Châtelailon-Plage, Dompierre-sur-mer, Esnandes, L'Houmeau, La Jarne, Lagord, Longèves, Marsilly, Nieul-sur-Mer, Nuaille-d'Aunis, Périgny, Puilboreau, La Rochelle, Saint-Ouen-d'Aunis, Saint-Rogatien, Sainte-Soulle, Saint-Vivien, Saint-Xandre, Salles-sur-Mer, Thairé, Vérines, Villedoux, Yves.
- **Le Bassin de vie de Surgères** (24 120 habitants en 2020) comprend les communes suivantes : Anais, Benon, Bernay-Saint-Martin, Breuil-la-Réorte, Chambon, Courçon, Cram-Chaban, Ferrières, Genouillé, La Grève-sur-Mignon, Le Gué-d'Alléré, La Laigne, Marsais, Muron, Puyravault, Puyrolland, La Ronde, Saint-Cyr-du-Doret, Saint-Félix, Saint-Georges-du-Bois, Saint-Pierre-La-Noue, Saint-Mard, Saint-Pierre-d'Amilly, Saint-Saturnin-du-Bois, Saint-Sauveur-d'Aunis, Surgères, Taugon, La Devise, Vouhé, Le Bourdet, Mauzé-sur-le-Mignon, Prin-Deyrançon, Saint-Hilaire-la-Palud.
- **Le Bassin de vie de Marans** (7 299 en 2020) comprend les communes suivantes : Andilly, Charon, Marans, Saint-Jean-de-Liversay, Chaillé-les-Marais, Le Gué-de-Velluire, L'Île-d'Elle, Sainte-Radégonde-des-Noyers, La Taillée, Vouillé-les-Marais.
- **Le Bassin de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis** (19 685 habitants en 2020) comprend les communes suivantes : Aigrefeuille-d'Aunis, Ardillières, Ballon, Bouhet, Ciré-d'Aunis, Clavette, Croix-Chapeau, Forges, La Jarrie, Landrais, Montroy, Saint-Christophe, Saint-Médard-d'Aunis, Le Thou, Virson.

Le découpage en bassins de vie est retenu pour un certain nombre d'analyses statistiques plutôt que les périmètres administratifs des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), en raison de son ancrage dans l'armature territoriale locale (pôles structurants de Surgères, Marans et Aigrefeuille-d'Aunis). De plus, pour une meilleure compréhension du territoire, sont également retenus comme périmètres d'analyses statistiques :

- **Le cœur d'agglomération** comprenant les communes de la première couronne de La Rochelle (Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré, Angoulins) ;
- **Les communes littorales.**



Carte 5 : Découpage du territoire par bassins de vie, cœur d'agglomération et communes littorales (réalisation Sce)

1.6. Résumé des enjeux

1.6.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Organisation territoriale (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>Un territoire fortement polarisé par la Ville de La Rochelle qui s'inscrit comme pôle structurant fort du système territorial dans la partie Nord de la Région Nouvelle-Aquitaine</p> <p>Une bonne correspondance entre le périmètre du SCoT et l'aire urbaine de La Rochelle</p>	<p>Une polarisation sur la Ville de La Rochelle qui crée une disparité marquée entre l'Est et l'Ouest du territoire</p> <p>Une situation à l'écart du principal axe régional Nord-Sud (A10)</p>
Prospective	Opportunités	Menaces
	<p>Une politique régionale (SRADDET) qui s'appuie sur les complémentarités entre les différents territoires et le renforcement des centralités</p> <p>Des pôles structurants répartis sur l'ensemble du territoire pour organiser les services de proximité</p>	<p>Une forte concentration des équipements structurants dans la ville-centre et le cœur d'agglomération qui accentue les problématiques d'accessibilité depuis les zones rurales les plus éloignées</p> <p>Un questionnement sur l'armature urbaine notamment sur le territoire d'Aunis Atlantique et un affaiblissement croissant du rôle de Courçon et de Marans</p>

1.6.2. Perspectives d'évolution et besoins

1.6.2.1. Maîtriser les conséquences de la polarisation forte par La Rochelle

La ville-centre de La Rochelle et le cœur d'agglomération jouent un rôle structurant incontestable qui dépasse le périmètre du SCoT. L'attractivité de pôle majeur à l'échelle du système territorial du Nord de la Nouvelle-Aquitaine profite à la dynamique du territoire dans son ensemble, mais génère également une disparité marquée entre les couronnes périurbaines proches et les territoires ruraux plus éloignés de l'Aunis.

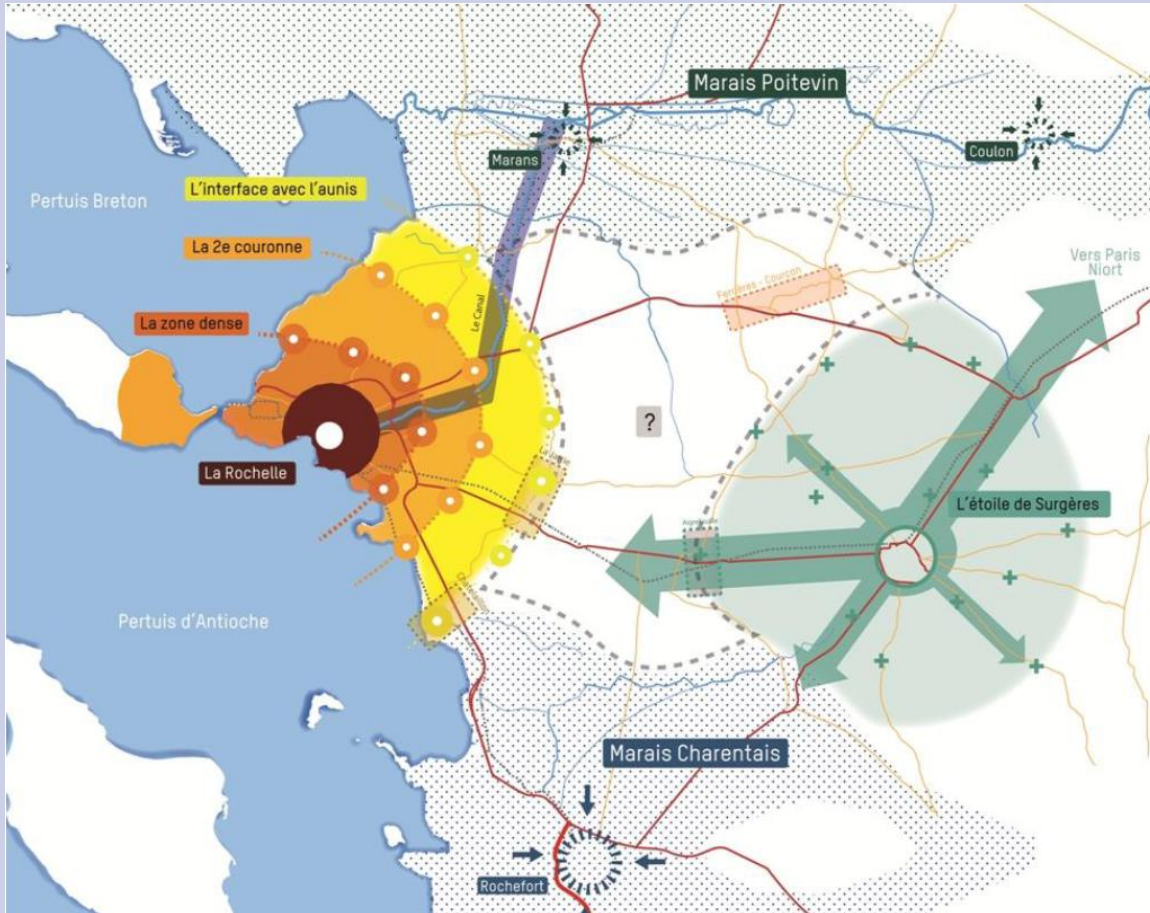
1.6.2.2. Clarifier l'organisation du territoire par les pôles de proximité

La concentration des emplois, équipements et services dans le cœur d'agglomération génère un certain déséquilibre dans le reste du territoire qui par conséquent va à l'encontre de son organisation par des pôles structurants complémentaires. Une certaine perte de dynamisme des pôles historiques de Courçon et de Marans va de pair avec l'émergence de nouvelles centralités aux portes de l'agglomération. Seul les pôles de Surgères et Marans échappent à cette règle et se positionnent comme pôles structurants majeurs pour les Communautés de Communes Aunis Atlantique et Aunis Sud, à mi-chemin entre La Rochelle et Niort.

1.6.2.3. Valoriser les complémentarités au sein du territoire par la coopération

Soutenues par les objectifs du SRADDET, relayées par le pôle Centre-Atlantique, il s'agira ainsi de lutter contre les concurrences territoriales et de valoriser les complémentarités entre territoires différents, pour renforcer des pôles de proximité et revitaliser les centres-bourgs, et pour maîtriser l'étalement urbain notamment dans la couronne périurbaine de La Rochelle.

Des complémentarités seront à trouver au sein du territoire et particulièrement au sein de l'Aunis.



Carte 6 : Représentation des enjeux de structuration de la « ville-territoire » entre la ville-centre, ses couronnes périurbaines, et l'étoile de Surgères (réalisation Acadie)

2. Les dynamiques résidentielles

Le territoire du SCoT La Rochelle Aunis compte en 2020 près de 240 000 habitants. Territoire attractif, il profite d'une dynamique démographique clairement positive avec une augmentation annuelle variant autour de 1% depuis plusieurs décennies. Cette croissance a été fortement marquée par la périurbanisation dont toutefois une atténuation significative peut être observée sur les dernières années. Le territoire est également marqué par une ségrégation sociale entre un littoral, avec notamment la Ville de La Rochelle, très attractif et au foncier cher, et une partie Est plus accessible mais moins équipée. Pour autant, l'habitat social est fortement concentré dans la Ville de La Rochelle. Depuis la crise immobilière de 2008, le marché de la construction s'est fortement concentré sur l'agglomération rochelaise, avec une nette augmentation des logements collectifs et un taux de vacance faible dans une grande moitié Ouest du territoire.

2.1. Le contexte réglementaire

La question de l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines, périurbaines et rurales (cf. ci-contre) se retrouve en première position des objectifs généraux des documents d'urbanisme (art. L.101-2 du code de l'urbanisme). Il en est de même pour « la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat ».

Le rapport de présentation du SCoT « explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement... » (art. L.141-3 du code de l'urbanisme). Le PADD « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement... », puis le document d'orientation et d'objectifs (DOO) doit déterminer « les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux... » (art. L.141-4s du code de l'urbanisme).

Plus spécifiquement, l'article L.141-12 précise que « Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs.

Il précise : 1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune, et 2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ».

2.2. Les documents de référence

2.2.1. Les politiques régionales et départementales

2.2.1.1. Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

Le SRADDET de la Région Nouvelle-Aquitaine a été approuvé le 27 mars 2020, est entré en modification par délibération du 13 décembre 2021 puis arrêté le 12 avril 2024 afin d'intégrer les nouvelles dispositions législatives relatives à la territorialisation de l'objectif de réduction de 50% l'artificialisation du territoire d'ici à 2050.

La Région Nouvelle-Aquitaine est la 4^{ème} région la plus peuplée de France, avec 6 millions d'habitants en 2019. Le SRADDET établit le constat de fortes disparités en matière d'habitat nécessitant de développer à l'échelle régionale une offre territoriale équilibrée. Il retient les enjeux suivants :

- Augmentation de l'offre de logement social
- Réduction de la vacance de logements
- Développement d'une offre de logement abordable dans les zones en forte tension
- Revalorisation du parc immobilier ancien
- Limitation des risques de ségrégation socio-spatiale et de l'accentuation des fractures territoriales
- Amélioration de la qualité et de la performance de l'habitat
- Adaptation des logements à l'évolution des modes de vie (desserrement des ménages, décohabitation...) et aux besoins spécifiques de la population.

Les enjeux liés à la démographie et à l'habitat sont déclinés dans les objectifs suivants :

- Objectif 33 : **Garantir et défendre un habitat de qualité**, choisi, accessible à tous les néo-aquitains en assurant **une offre équilibrée entre territoires littoraux, urbains et ruraux**
- Objectif 34 : **Intégrer le vieillissement de la population** dans les stratégies de développement urbain (mobilité, habitat, activité économique, loisirs, santé, activité physique, lien social)
- Objectif 67 : **Intégrer les quartiers prioritaires** dans les dynamiques de leurs agglomérations
- Objectif 68 : Reconquérir **les centres-bourgs et les centres-villes, lieux essentiels au lien social** et au dynamisme économique

Trois règles du SRADDET s'apparentent en partie à la thématique de la mixité sociale et de l'habitat :

Règle n°6 : Les complémentarités interterritoriales sont identifiées par les SCoT et les chartes des Parcs Naturels Régionaux, en vue d'être organisées par les collectivités qui les composent.

Règle n°7 : Les documents de planification et d'urbanisme cherchent, par une approche intégrée, à conforter et/ou revitaliser les centres-villes et centres-bourgs.

Règle n°9 : L'adaptation du cadre de vie aux usages et besoins des personnes âgées est recherchée par les documents de planification et d'urbanisme.

2.2.1.2. Le Plan départemental de l'habitat de la Charente-Maritime

Dans un contexte marqué par le Grenelle de l'Environnement, la limitation de la consommation foncière et la recherche de l'équité sociale et territoriale, il est nécessaire d'articuler la politique de l'habitat avec la politique des transports, de l'économie, du numérique, de la qualité environnementale, de l'aide sociale... Le 1er Plan Départemental de l'Habitat de Charente-Maritime a pour ambition de se donner les moyens de favoriser la cohérence entre les politiques de l'habitat existantes en améliorant l'accompagnement apporté aux collectivités locales, notamment les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale et en conciliant sobriété et cohésion sociale. Aussi, la Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 désigne le Département comme « chef de file » en matière d'aide sociale. Le Plan départemental de l'habitat de la Charente-Maritime 2023-2028 comporte ainsi 4 axes opérationnels :

- Définir et partager une vision départementale du développement résidentiel,
- Orienter la production de logements vers les exigences de sobriété et de performance environnementale,
- Développer et diversifier l'offre de logements adaptés et accessibles aux seniors,
- Améliorer l'accueil et l'installation des jeunes en Charente-Maritime ;

et 1 axe organisationnel :

- Coordonner les politiques de l'habitat pour en optimiser les effets levier.

Ces axes sont déclinés en 13 actions opérationnelles :

- Axe 1 : Accélérer la revitalisation des centres anciens – Lutter contre l'érosion du parc locatif privé – Anticiper les besoins en logements liés aux projets économiques structurants du territoire ;Axe 2 : Accompagner les intercommunalités dans la définition et la mise en œuvre de stratégies foncières - Inciter les opérateurs à répondre aux exigences de sobriété et de performance environnementale – Accompagner les projets complexes et capitaliser sur ces expériences - Sensibiliser et mobiliser l'ensemble de la chaîne d'acteurs : opérateurs, collectivités, élus et habitants ;
- Axe 3 : Encourager l'adaptation du parc existant pour favoriser le maintien à domicile – Accompagner la diversification de l'offre spécifique ;
- Axe 4 : Accompagner la diversification de l'offre spécifique à destination des jeunes – Fluidifier l'accès des jeunes ménages aux parcs locatifs social et privé ;
- Axe 5 : Contribuer à la veille et à l'observation sur les sujets au cœur des défis du PDH – Piloter et animer le PDH.

2.2.1.3. Les Programmes Local de l’Habitat (PLH) et les Plans Locaux d’Urbanisme intercommunaux (PLUi) des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)

Les PLUi des trois EPCI du territoire s’appuient sur les SCoT précédents (SCoT de la Communauté d’agglomération de La Rochelle, 2011 ; SCoT du Pays d’Aunis, 2012).

Synthèse des objectifs inscrits aux PLUi

CdA de la Rochelle	CdC Aunis Sud	CdC Aunis Atlantique
PLUiD approuvé le 19.12.2019, en révision	PLUiH approuvé le 11.02.2020, en révision	PLUiH approuvé le 19.05.2021, en révision
<ul style="list-style-type: none"> - Taux de croissance annuel moyen : + 0,8%/an - Accueillir 1 400 hab/an - Produire 1 900 lgts/an – dont 420 lgts sociaux <p>Besoin fortement influencé par le point d’équilibre = 1 200 lgts/an, soit : 550 lgts/an pour le desserrement, 250 lgts/an pour le renouvellement du parc et 400 lgts/an pour la variation des taux de vacance et des résidences secondaires</p> <p>Répartition spatiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50% dans l’Unité Urbaine Centrale (UUC : La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré) : 1 250 lgts - 20% dans les pôles d’appui (Nieul-sur-Mer, Dompierre, La Jarrie, Angoulins, Châtelaiillon-Plage) : 320 lgts - 30% dans la couronne périurbaine (18 autres communes) : 350 lgts 	<ul style="list-style-type: none"> - Taux de croissance annuel moyen : +1,3%/an - Accueillir 400 hab/an - Produire 225 lgts/an, dont 30% en densification, 25 lgts/an en renouvellement ou en reconquête de la vacance - Produire 230 lgts sociaux d’ici 2030 <p>Répartition spatiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 22% à Surgères, pôle majeur - 12% à Aigrefeuille d’Aunis, pôle secondaire - 20% dans les 4 pôles relais (Ciré, Le Thou, St-Georges du Bois, St-Germain de Marencennes) - 12% dans les 4 pôles de proximité (Forges, Marsais, St-Mard, Vandré) - 34% dans le reste du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Taux de croissance annuel moyen : +2,25%/an - Accueillir 530 hab/an - Produire 287 lgts/an, dont 31,5% en densification, dont mobilisation de 185 logements vacants (soit environ 20% du parc vacant d’ici 2030) - Produire 144 logements locatifs sociaux d’ici 2030 <p>Répartition spatiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - redynamiser le développement de l’habitat des 2 pôles structurants Marans et Courçon – 25 lgts/ha - organiser le développement de l’habitat des 2 pôles émergents : Andilly/Villedoux/St-Ouen et Ferrières/St-Sauveur – 23 lgts/ha - maintenir le développement de l’habitat des 2 communes relais : Charron et St-Jean-de-Liversay - 19 lgts/ha - assurer le développement de l’habitat en lien avec les équipements et infrastructures dans les 11 communes de proximité – 17 lgts/ha

CdA de la Rochelle	CdC Aunis Sud	CdC Aunis Atlantique
PLUiD approuvé le 19.12.2019, en révision	PLUiH approuvé le 11.02.2020, en révision	PLUiH approuvé le 19.05.2021, en révision
<p>Orientations particulières :</p> <p>Accélération de la croissance.</p> <p>Inverser la tendance pour regagner des habitants dans l'Unité Urbaine Centrale (actifs et familles) au plus près des services, emplois et moyens de transport.</p> <p>Produire une offre suffisante, diversifiée, équilibrée des différents types de logements pour répondre aux besoins de tous (offre adaptée aux situations familiales et financières des populations).</p> <p>Rechercher la coopération entre les espaces et la complémentarité des fonctions urbaines, encourager la mixité.</p>	<p>Orientations particulières :</p> <p>Soutenir le développement résidentiel pour une ruralité vertueuse.</p> <p>Poursuivre l'accueil de familles, tout en maîtrisant l'impact du développement résidentiel.</p>	<p>Orientations particulières :</p> <p>Continuer à être un territoire d'accueil mais :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en maîtrisant le rythme de construction ; - en proposant une offre de logements qui réponde à la diversité des besoins.

La CdA de La Rochelle dispose d'un Programme Local de l'Habitat (2016-2023), modifié en 2022 et prorogé jusqu'en 2025. Les orientations stratégiques du PLH sont les suivantes :

1. Assurer le maintien d'une dynamique de production soutenue, supérieur au niveau initial de 1 900 logements par an, tendant vers 2 100 logements par an, en déployant une stratégie et une action foncières intercommunales pour garantir la production de logements, afin d'optimiser la consommation foncière, en faisant du recyclage urbain et de la mobilisation des dents creuses une priorité (lien avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette).
2. Diversifier l'offre de logements neufs pour l'adapter aux besoins et attentes des différents profils de ménages
 - Diversifier l'offre en logements pour mieux répondre aux besoins identifiés : logements locatifs sociaux, logements intermédiaires en location comme en accession, besoins spécifiques (étudiants, saisonniers, jeunes actifs, personnes âgées...).
 - 580 logements sociaux par an, PLUS (Prêt Locatif à Usage Social) et PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Insertion) et PLS (Prêt Locatif Social), notamment dans les communes déficitaires et carencées au regard de la loi SRU.
 - 13 % de la production neuve en logement locatif intermédiaire.
 - Produire du logement en accession à la propriété financièrement abordable, en intégrant le Bail Réel Solidaire et le Prêt social location-accession (PSLA), permettant de sanctuariser une offre de logement à prix abordable pérenne et sans effet spéculatif.
 - Développer davantage de produits intermédiaires pour les familles du territoire.
 - Organiser les équilibres territoriaux entre les communes et secteurs de l'agglomération.

3. Mobiliser le parc existant comme un levier de la réponse aux besoins en logements et de l'attractivité du territoire
 - Agir sur les dynamiques observées dans le parc privé afin :
 - D'améliorer les conditions d'occupation des logements privés pour tous : propriétaires, locataires, personnes âgées ou en situation de handicap, ménages modestes et très modestes... ;
 - De faire du réinvestissement du parc privé, en particulier des biens vacants, un véritable levier de développement résidentiel ;
 - De préserver la vocation résidentielle du territoire en régulant certaines dynamiques, en particulier le développement des meublés touristiques.
4. Mieux répondre aux besoins spécifiques actuellement non ou mal satisfaits (jeunes, seniors, ménages en difficulté, ...) :
 - Compléter l'offre de logements et d'hébergements pour les ménages en difficulté ;
 - Renforcer les réponses à destination des étudiants et améliorer la réponse aux besoins des publics jeunes non étudiants, dans toute leur diversité : jeunes en difficulté voire en rupture, présentant des besoins de logement temporaire, et jeunes en début de parcours d'insertion professionnelle ;
 - Développer l'habitat adapté au vieillissement à travers la promotion des secteurs du bien vieillir.
5. Intégrer le développement durable comme un axe transversal de la politique locale de l'habitat et notamment, les ambitions du projet « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » qui constitue une démarche globale de lutte contre le réchauffement climatique et qui fait de l'amélioration de la performance du bâti une priorité et la stratégie d'amélioration de l'habitat existant
6. Définir et asseoir le rôle et le positionnement de la Communauté d'Agglomération comme pilote et fédérateur des interventions menées sur le territoire dans le champ de l'habitat.

Le programme d'actions territoriales du PLH de l'agglomération décline les objectifs de production de logements commune par commune.

Le PLUiH de la CdC Aunis Sud approuvé en février 2020 et actuellement en révision tient lieu de PLH. Il comporte un Programme d'Orientations et d'Actions (POA) Habitat comprenant 9 actions thématiques et 1 action transversale :

- Action 1. Accompagner les communes dans la production de 225 logements par an, permettant de répondre aux besoins locaux et ambitions démographiques du territoire
- Action 2. Mettre en place une stratégie foncière qui contribue à un développement résidentiel durable et à la maîtrise des prix des logements
- Action 3. Adapter l'offre en accession nouvelle aux besoins des ménages
- Action 4. Améliorer la qualité, notamment thermique, du parc privé et lutter contre l'habitat indigne
- Action 5. Renforcer l'attrait du bâti ancien et lutter contre la vacance
- Action 6. Proposer une offre locative abordable de qualité et adaptée à la demande locale
- Action 7. Adapter l'offre de logements neuve et existante aux enjeux liés au vieillissement et au handicap

- Action 8. Répondre aux besoins de logements et d'hébergement émergeant de la part des jeunes ou des ménages en difficulté d'accès au logement
- Action 9. Permettre l'accueil des gens du voyage dans de bonnes conditions et proposer un parcours résidentiel pour les ménages sédentarisés
- Action transversale. Aunis Sud, pilote de la politique Habitat

Le POA d'Aunis Sud décline les objectifs de production de logements commune par commune.

De même le **PLUiH d'Aunis Atlantique approuvé en mai 2021 et actuellement en révision tient lieu de PLH**. Le POA d'Aunis Atlantique comporte 14 actions :

1. Piloter la politique partenariale de l'habitat
2. Suivre l'habitat et le foncier au travers du dispositif d'observation
3. Créer une maison de l'habitat
4. Mettre en place un dispositif d'intervention renforcé concernant le parc privé du territoire
5. Remettre les logements vacants sur le marché de l'habitat
6. Créer de nouveaux quartiers de qualité dans une optique d'urbanisme durable
7. Accompagner les projets d'acquisition-amélioration de l'habitat dans les centres-bourgs
8. Mettre en place une stratégie foncier-projet en faveur des logements aidés
9. Accompagner l'accession sociale des primo-accédants
10. Jouer un rôle actif dans le dispositif départemental de lutte contre l'habitat indigne, y compris le processus de signalement
11. Développer et diversifier l'offre de logements pour les publics et les situations d'urgence
12. Accompagner l'adaptation des logements pour développer et diversifier l'accueil familial des personnes âgées et/ou en situation d'handicap
13. Approfondir la connaissance des besoins en hébergement des jeunes et favoriser le développement des solutions adaptées
14. Aménager une aire d'accueil de grand passage pour les gens du voyage.

Le PLH d'Aunis Atlantique décline des objectifs de production de logements commune par commune :

Logements à produire dans le PLUi-h et dans le cadre du POA habitat sur 6 ans

Polarités	Communes	Logements à produire dans le PLUiH						Objectifs du POA (6 ans)					
		Total de logements à produire	Part (%)	Dont en densification	Dont en extension	Part logt social/total de logements	Objectif de production ILS	Logements neufs sur 6 ans	Part (%)	Dont en densification	Dont en extension	Part logt social/total de logements	Objectif de logements sociaux du POA habitat
Pôles structurants	Marans	384		205	179		58	230		123	107		35
	Courçon	284		89	195		22	170		53	117		12
		668	24%	294	374		80	400	24%	176	224		47
Pôles émergents	Villedoux	245		20	225		14	147		12	135		8
	St Ouen d'Aunis	207		32	175		5	124		19	105		3
	Andilly les Marais	235		56	179		11	141		34	107		7
	Ferrières d'Aunis	130		53	77		6	78		32	46		4
	St Saviour d'Aunis	168		61	107		9	101		37	64		5
		985	35%	222	763		45	591	35%	134	457		27
Communes de proximité	Charron	191		32	159		5	115		19	96		3
	St Jean de Liversay	288		86	202		8	173		52	121		5
		479	17%	118	361		13	288	17%	71	217		8
Communes de proximité	Angliers	100		7	93			60		4	56		
	Benom	59		59	0			35		35	0		
	Cram Chaban	52		33	19			31		20	11		
	La Grève sur Mignon	35		17	18			21		10	11		
	Le Gué d'Alléré	92		57	35			55		34	21		
	La Laigne	35		23	12		6	21		14	7		6
	Longèves	74		42	32			44		25	19		
	Nuaillé d'Aunis	85		70	15			51		42	9		
	La Ronde	71		71	0			43		43	0		
	CSt Cyr du Doret	41		28	13			25		17	8		
Taugon	53		27	26			32		16	16			
		697	25%	434	263		6	418	25%	260	158		6
Total CCAA		2 829	100%	1 068	1 761		144	1 697	100%	641	1 056		88

2.3. L'évolution démographique

2.3.1. La répartition géographique de la population

Le territoire du SCoT compte en 2020 près de 240 000 habitants. La population est en constante augmentation, avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) qui fluctue autour de 1% depuis plusieurs décennies (1,05% entre 1999 et 2010 et 0,9% entre 2010 et 2016 et 1 % entre 2016 et 2019).

En 2020, la population est fortement concentrée dans la Ville de La Rochelle et le cœur d'agglomération [cf. Carte 5 : Découpage du territoire par bassins de vie, cœur d'agglomération et communes littorales (réalisation Sce)] qui représentent ensemble 47 % de la population du périmètre du SCoT répartis comme suit :

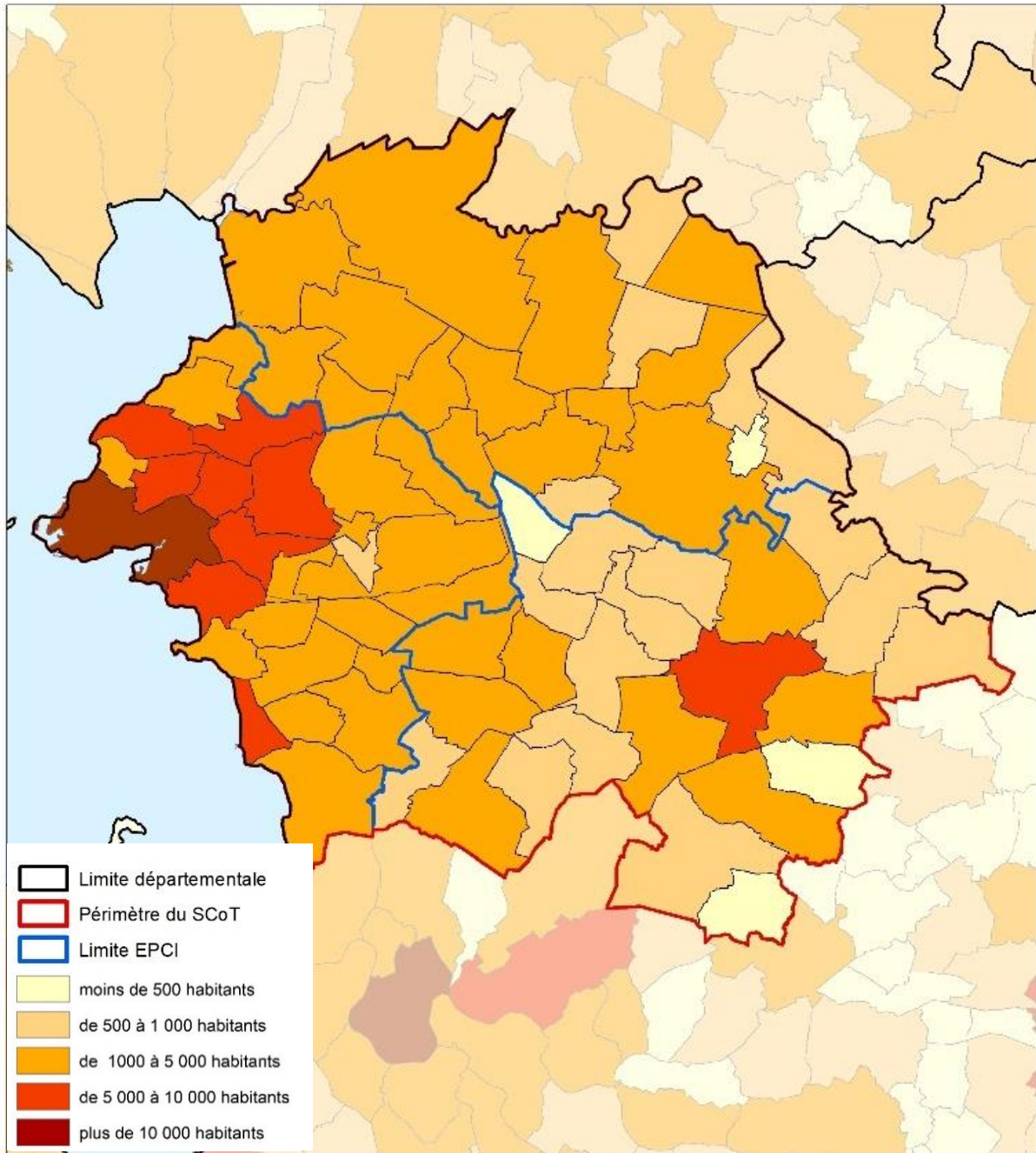
- 77 200 habitants, soit 32 % pour la Ville de La Rochelle,
- 36 000 habitants, soit 15 % pour le reste du cœur d'agglomération.

27 % de la population habite dans le reste du **bassin de vie de La Rochelle ; ce dernier représente ainsi 74 % de la population du territoire du SCoT.**

Les autres bassins de vie représentent chacun entre 3 et 10 % de la population, soit 24 100 habitants pour le bassin de vie de Surgères, 4 510 pour le bassin de vie de Marans, et 19 600 pour le bassin de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis.

En dehors de La Rochelle et des cinq communes de la première couronne périurbaine (Nieul-sur-Mer, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré), seules les communes de Dompierre-sur-Mer, Châtelailon-Plage et de Surgères présentent une population supérieure à 5 000 habitants en 2020, soit respectivement 5 800, 6 000 et 6 800 habitants. A noter que la commune de Marans compte 4 500 habitants et Aigrefeuille 4 300.

La majeure partie des communes du territoire compte entre 500 et 5000 habitants. Seules quatre communes comptent moins de 500 habitants.

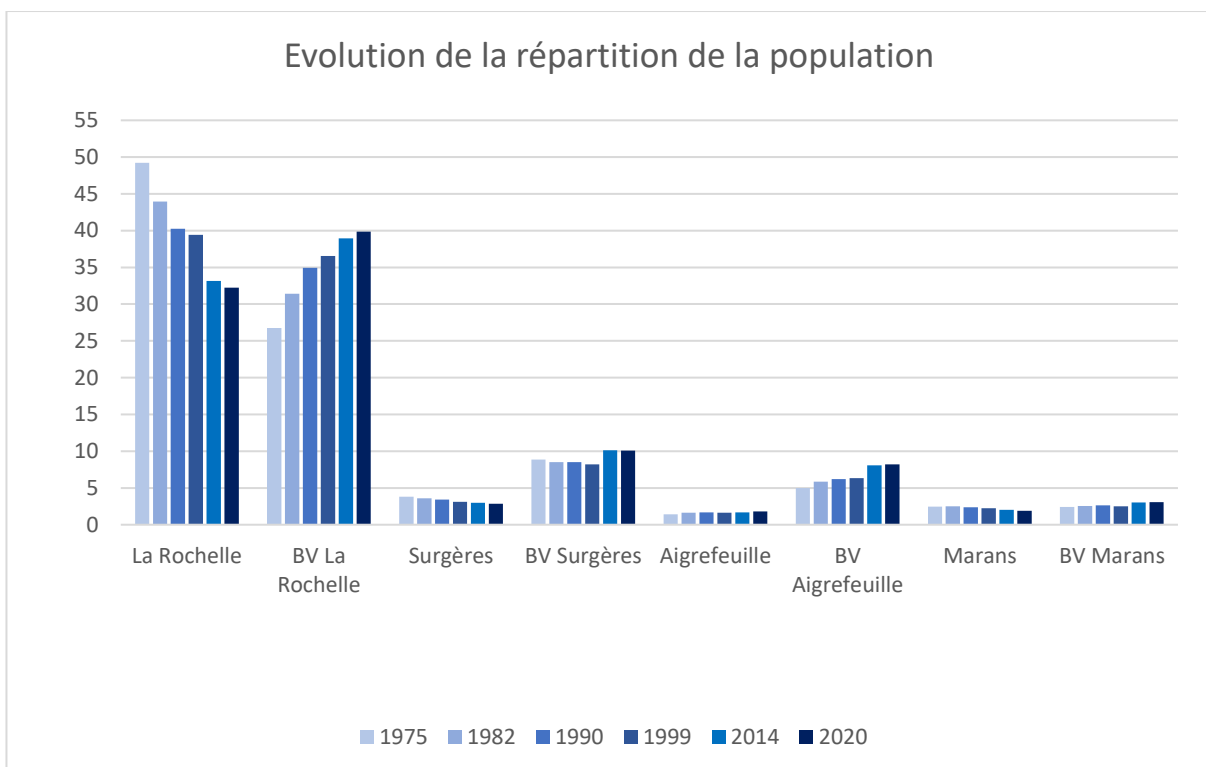


Carte 7 : Nombre d'habitants par commune en 2020, Source INSEE

Toutefois, l'attractivité globale du territoire **ne s'opère pas de manière homogène** dans ses différentes parties. Ainsi, **la part de la population résidant dans la ville-centre est passée de 49% en 1975 à 32 % en 2020**. Une légère diminution de la part de la population est aussi remarquée dans les autres pôles de bassin de vie.

En contrepartie, ce sont les territoires périurbains qui ont le plus profité de la croissance démographique jusqu'aux années 90 et surtout les communes du bassin de vie de La Rochelle hors cœur d'agglomération, où la part de la population du bassin de vie de La Rochelle est passée de 18% en 1975 à 40% en 2020.

Dans les **communes non-pôles des bassins de vie de Surgères, Marans et Aigrefeuille-d'Aunis**, la dynamique démographique est restée relativement stable, voire a légèrement baissée jusqu'aux années 90, puis a significativement augmenté durant la période 1999-2010, pour ensuite à nouveau se stabiliser sur un niveau plus haut.

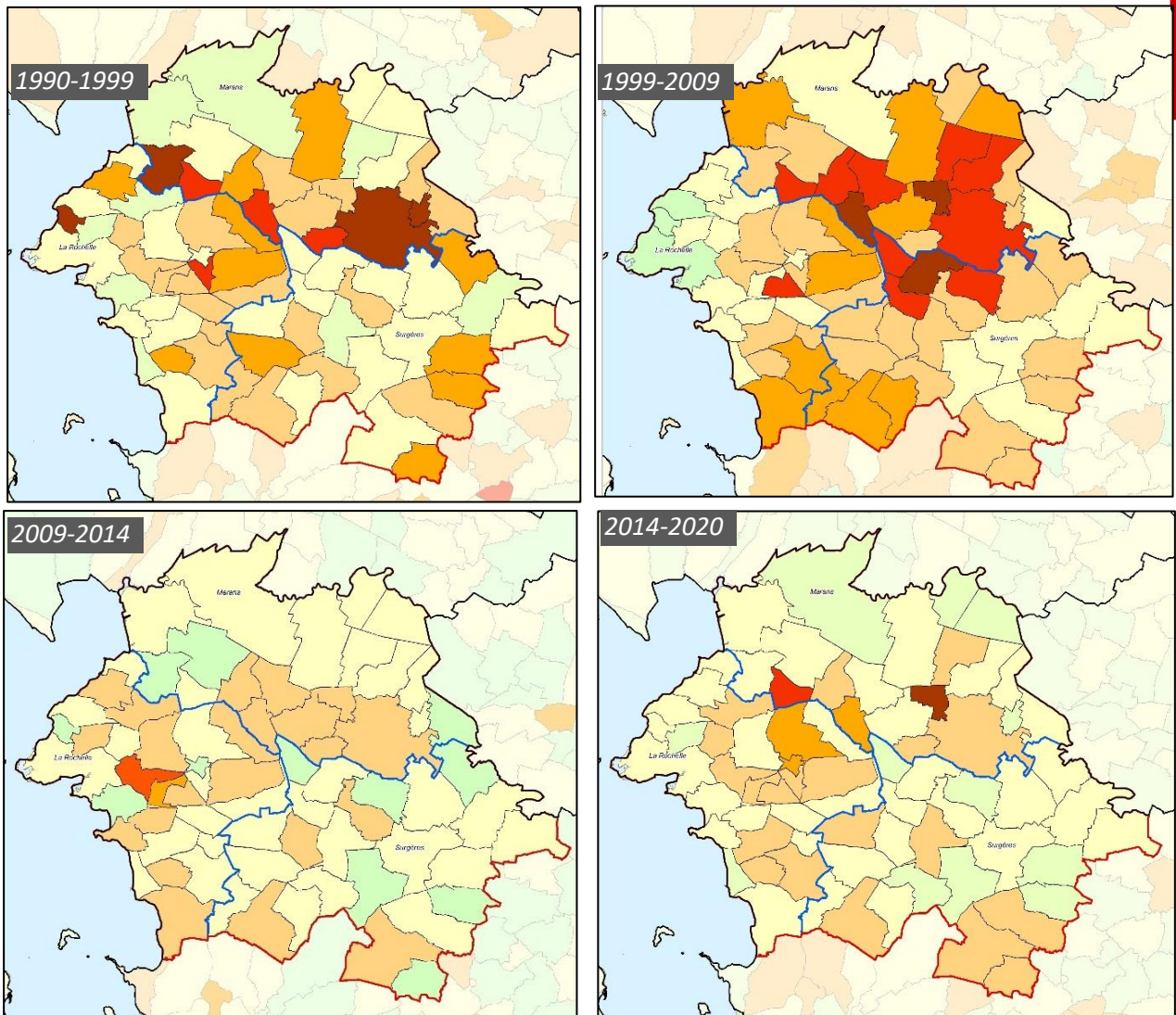


Graphique 1 : Bassins de vie hors communes pôles- Evolution de la population entre 1975 et 2020, Source : INSEE

La comparaison de la répartition des dynamiques intérieures du territoire du SCoT, durant les trois périodes de 1990-1999, 1999-2009 et 2009-2014, 2014-2020 met une évidence des différences significatives (cf. cartographies ci-après) :

- **La période des années 90** est marquée par un développement résidentiel plus fort le long de l'axe de la RN11, mais globalement les écarts sont contenus entre les communes.
- **Les années 2000** se caractérisent par l'essor du développement sur une vaste couronne périurbaine, en même temps que l'attractivité de l'axe RN11 se renforce. Seuls la façade littorale et les pôles de Marans et Surgères ne profitent pas de l'accélération du développement résidentiel. A noter que sur cette même période, la Ville de La Rochelle connaît une décroissance démographique.

- **Sur la période 2009-2014**, les dynamiques de croissance se resserrent à nouveau, toujours sur l'axe de la RN11 et sur une couronne périurbaine plus proche du cœur d'agglomération (de Villedoux à la Jarrie). Le phénomène de décroissance touche notamment les communes les plus périphériques du territoire, dont le pôle de Marans.
- Enfin, **sur la période 2014-2020**, le resserrement des dynamiques de croissance démographique se confirme. **Un ralentissement significatif entre 2009-2014 et 2014-2020** touche la quasi-totalité des communes. Une quasi-disparition des forts taux de croissance (supérieurs à 2% voire 3% par an) s'observe sur le territoire, exception faite de quelques communes notamment dans la couronne périurbaine plus resserrée autour de La Rochelle (allant d'Andilly à Aigrefeuille-d'Aunis et Salles-sur-Mer) et sur l'axe RN11.



Carte 8 : Evolution annuelle moyenne de la population 1990-1999-2009-2014-2020 - Source INSEE

Il en ressort un constat de stabilité de l'attractivité démographique sur l'axe de la RN11, mais de volatilité de l'attractivité des autres zones périphériques. Bien que les fortes variations entre les différentes périodes rendent la prospective difficile, la tendance récente semble néanmoins indiquer un recul de l'attractivité des zones plus éloignées du cœur d'agglomération et ainsi l'essoufflement du pic de croissance qui a caractérisé les années 2000 et le début des années 2010.

L'analyse des évolutions entre 2014 et 2020 semble confirmer l'évolution vers une croissance plus modérée et avec un certain effacement des disparités entre les communes et territoires. Cette modération semble davantage toucher la façade littorale et les communes les plus périphériques et les plus rurales du territoire. A contrario, le bassin de vie de La Rochelle et celui d'Aigrefeuille connaissent les taux de croissance les plus élevés avec cependant des taux moyens inférieurs à ceux des périodes précédentes.

2.3.2. Les dynamiques de croissance démographique

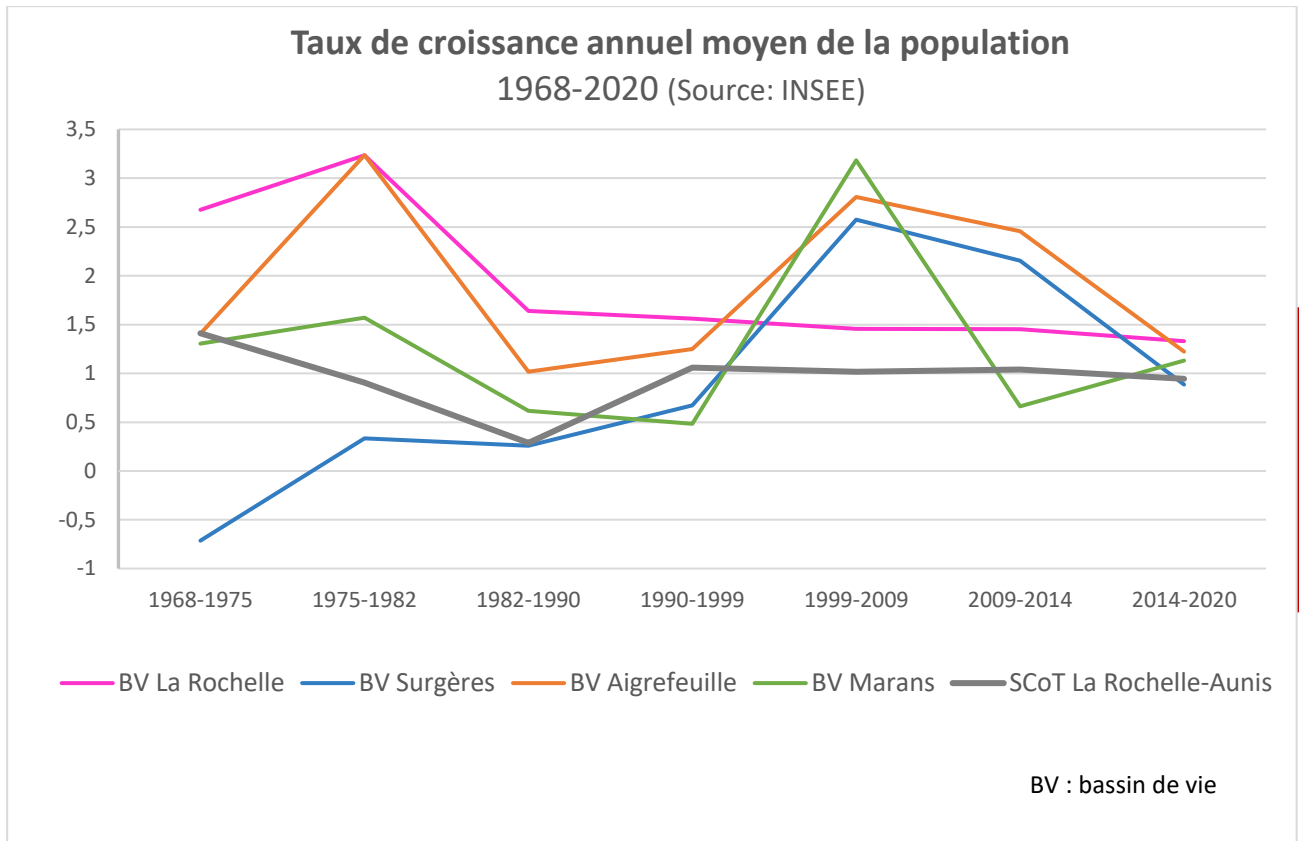
2.3.2.1. L'évolution du taux de croissance de la population

L'analyse des taux de croissance annuels moyens (TCAM) de la population depuis les années 70 met en évidence une baisse de la croissance démographique plus ou moins marquée dans les années 80 (soit des taux annuels supérieurs à 1 % voire 2 ou 3 % dans les années 70, mais des taux inférieurs à 0,5% sauf dans le bassin de vie de La Rochelle hors cœur d'agglomération où il s'est stabilisé depuis autour de 1,5%), à l'exception du bassin de vie de Surgères où la dynamique est restée faible. **Les années 90 se distinguent notamment par un pic de croissance pour le cœur d'agglomération entraîné par la Ville de La Rochelle (0,83% en moyenne annuelle), tandis que les années 2000 sont marquées par un pic de croissance dans les bassins de vie de Surgères, Marans et Aigrefeuille-d'Aunis, (excluant cependant leur pôle).**

Le pic des années 2000 est particulièrement important dans les deux bassins de vie d'Aigrefeuille et de Marans (hors pôles centre), avec des taux de croissance démographique annuels moyens supérieurs à 3%. En contrepartie, les pôles de Marans et de Surgères ainsi que la ville-centre se situent à des taux en dessous de la moyenne du territoire du SCoT. La Ville de La Rochelle connaît même sur cette période des années 2000 une légère décroissance (-0,17%).

Sur la période 2009-2014, l'écart des taux de croissance se resserre significativement sur un niveau similaire à celui de la période des années 90.

Pour la dernière période, 2014-2020, **les taux de croissance sont plus importants dans les bassins de vie de la Rochelle hors pôle centre (+ 1,3 %) et d'Aigrefeuille-Aunis hors pôle centre (+ 1,2 %).** L'écart entre les pôles et les bassins de vie se réduisent entre 2014 et 2020 avec une augmentation du taux de croissance des pôles, à l'exception de Marans qui continuent de perdre des habitants (+ 0,3 %) et de Surgères qui connaît un ralentissement (+ 0,2 %).



Evolution de la population (TCAM)	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2009	2009-2014	2014-2020
SCoT La Rochelle-Aunis	1,41%	0,91%	0,29%	1,06%	1,02%	1,04%	0,81%
CDA La Rochelle	1,69%	0,90%	0,29%	1,18%	0,58%	0,72%	0,79%
CC Aunis Atlantique	0,56%	0,99%	0,40%	0,83%	3,08%	2,65%	1,06%
CC Aunis Sud	0,46%	0,88%	0,21%	0,52%	1,90%	1,34%	0,69%
Ville de La Rochelle	1,20%	-0,72%	-0,80%	0,83%	-0,25%	0,08%	0,49%
BV La Rochelle-hors pôle centre	2,68%	3,24%	1,64%	1,56%	1,46%	1,45%	1,33%
Commune de Marans	0,56%	1,05%	-0,35%	0,53%	0,55%	-0,14%	-0,29%
BV Marans hors pôle-centre	1,30%	1,57%	0,62%	0,48%	3,18%	0,66%	1,13%
Aigrefeuille	2,54%	2,99%	0,44%	0,76%	1,57%	0,69%	2,21%
BV Aigrefeuille-d'Aunis hors pôle centre	1,41%	3,24%	1,02%	1,25%	2,81%	2,46%	1,22%
Surgères	1,30%	-0,01%	-0,26%	0,00%	0,63%	0,82%	0,22%
BV Surgères hors pôle centre	-0,71%	0,33%	0,26%	0,67%	2,58%	2,15%	0,88%

Graphique/Tableau 1 : Taux de croissance annuel moyen de la population entre 1968 et 2020, Source INSEE

2.3.2.2. Les migrations résidentielles

La population de l'agglomération rochelaise est plus mobile qu'ailleurs : 15 % des habitants de l'agglomération de La Rochelle déménagent chaque année. Ce taux est le plus élevé des intercommunalités du département. L'étude des migrations résidentielles réalisée en 2015 pour le territoire de l'agglomération de La Rochelle montre que près de 10 % des résidents ont déménagé à l'intérieur de l'EPCI. A l'échelle de la Ville de La Rochelle, environ 90 % de ces derniers restent dans la Ville.

Ce taux s'inverse pour les autres communes de l'EPCI où une majorité des déménagements se fait vers une autre commune. 7% des habitants de l'EPCI sont des nouveaux arrivants qui viennent de l'extérieur de l'EPCI. L'agglomération de La Rochelle se singularise par un taux élevé de mobilité en provenance d'autres régions (notamment l'Île de France - la Charente-Maritime dans son ensemble est marquée par ce phénomène) avec une installation de ces populations nouvelles sur la ville-centre principalement, ainsi que sur les communes littorales, qui sont les plus attractives.

A l'inverse, pour accéder à des logements adaptés en taille et en prix, des populations locales doivent s'installer de plus en plus loin de la ville-centre, dans les zones périurbaines où l'on trouve les taux de mobilités infra-départementales les plus élevés. Ces flux résidentiels se font majoritairement en direction de la périphérie Est de l'agglomération et de l'Aunis où beaucoup de ménages deviennent alors propriétaires de leur nouveau logement.

Définitions de famille et ménage

Selon l'INSEE une famille est la partie d'un ménage comprenant au moins deux personnes, elle est constituée :

- soit d'un couple vivant au sein du ménage, avec le cas échéant son ou ses enfant(s) appartenant au même ménage ;
- soit d'un adulte avec son ou ses enfant(s) appartenant au même ménage (famille monoparentale).

Pour qu'une personne soit enfant d'une famille, elle doit être célibataire et ne pas avoir de conjoint ou d'enfant faisant partie du même ménage.

Un ménage peut comprendre zéro, une ou plusieurs familles.

De manière générale, un ménage, au sens statistique du terme, désigne l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté (en cas de cohabitation, par exemple). Un ménage peut être composé d'une seule personne.

L'analyse de la **durée de résidence des ménages** montre un taux de rotation significativement plus élevé dans les communes de la CdA de La Rochelle que dans les communes des CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud. En effet, dans la CdA de La Rochelle, 17,5 % des ménages ont emménagé dans leur commune depuis moins de 2 ans, tandis que ce taux est de respectivement 12,4 % et 11,1 % dans les CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud. Cette disparité s'atténue pour les ménages qui ont emménagé entre 2 à 4 ans, et s'inverse ensuite. Ainsi, le taux de ménages ayant emménagé entre 5 à 9 ans est plus faible dans la CdA de La Rochelle que dans les deux autres communautés de communes. Le taux des ménages ayant emménagé depuis plus de 10 ans est le plus élevé dans les communes d'Aunis Sud (52,2 %).

	<i>depuis moins de 2 ans</i>	<i>entre 2 à 4 ans</i>	<i>entre 5 à 9 ans</i>	<i>depuis 10 ans ou plus</i>
Total SCoT	17,6%	20,7%	16,5%	45,1%
CdA La Rochelle	19,1%	21,0%	15,7%	44,2%
CdC Aunis Atlantique	13,8%	20,7%	19,7%	45,8%
CdC Aunis Sud	11,9%	19,1%	19,2%	49,9%

Tableau 1 : Part des ménages ayant emménagés, par commune de résidence en 2015, Source : INSEE

	<i>depuis moins de 2 ans</i>	<i>entre 2 et 4 ans</i>	<i>entre 5 et 9 ans</i>	<i>depuis 10 ans ou plus</i>
Total SCoT	16,2%	22,2%	16,9%	44,7%
CdA La Rochelle	17,5%	22,9%	16,3%	43,3%
CdC Aunis Atlantique	12,4 %	21,4%	20,2%	45,9%
CdC Aunis Sud	11,1%	19,0%	17,7%	52,2%

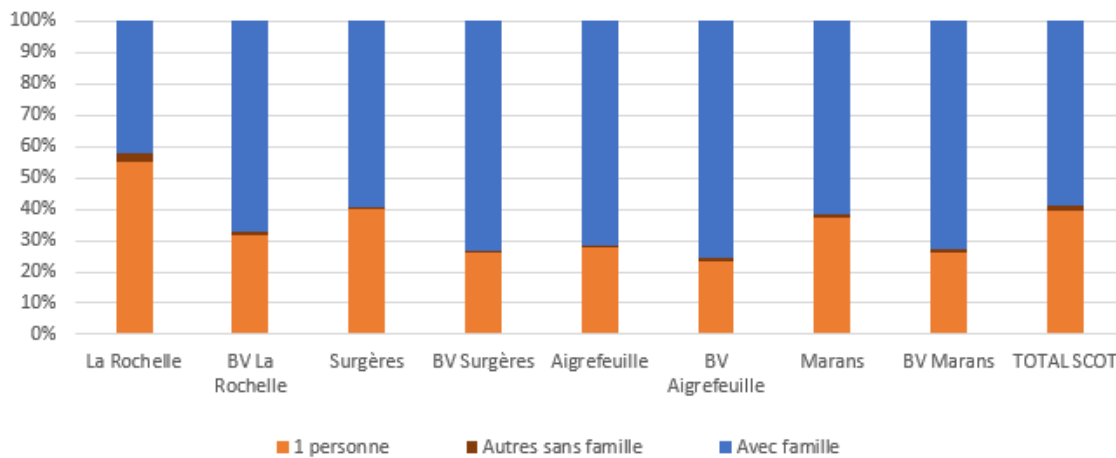
Tableau 2 : Part des ménages ayant emménagés, par commune de résidence en 2020, Source : INSEE

2.3.3. La structure démographique

2.3.3.1. Structure des ménages

Près de 60 % des ménages sur le territoire du SCoT sont des ménages avec famille (soit au moins un parent et un enfant, ou un couple). Près de 40 % sont des ménages d'une seule personne. Cette part est de 55,4 % pour la Ville de la Rochelle, mais en dessous de la moyenne partout ailleurs sur le territoire, en particulier dans les communes périurbaines et rurales hors pôles et hors cœur d'agglomération (Surgères - 39,8 %, Aytré – 46,7 %, Châtelailon-Plage – 39,3 % et Marans – 37,1 %).

Types de ménages en 2020 (Source: INSEE)



Graphique 2 : Type de ménages en 2020, Source INSEE

2.3.3.2. L'évolution démographique par classe d'âge

A l'échelle du territoire du SCoT, la part des ménages d'une personne augmente en 5 ans de 1,6 point pour atteindre 39,7 % en 2020. La part des familles monoparentales a augmenté entre 2014 et 2020 de 8,4 à 8,8 %. En même temps, celle des couples avec enfants diminue de 0,8 points pour atteindre 22 %.

L'analyse de l'évolution démographique par classe d'âge révèle que la croissance démographique est pour une partie significative (+ 2,18 %) portée par les **jeunes retraités** (classe d'âge de 60-74 ans). Cette tendance est présente dans toutes les parties du territoire du SCoT : + 3,2 % pour le bassin de vie de Marans, + 3,7 % pour le bassin de vie de Aigrefeuille, + 1,9 % pour le Bassin de vie de La Rochelle et + 2,7 % pour le bassin de vie de Surgères. On observe également une augmentation des personnes de 75 ans et plus où elle est la plus forte dans le bassin de vie d'Aigrefeuille (+1,9 %).

A l'échelle du territoire du SCoT, la **population familiale** (enfants de moins de 15 ans et adultes entre 30 et 44 ans) augmente légèrement : + 0,12 % pour les enfants et + 0,33 % pour les adultes entre 2014 et 2020.

Sur la même période, 2014 à 2020, on observe cependant des tendances différentes entre les bassins de vie : une diminution des enfants de - 0,7 % pour les bassins de vie de Marans et de Surgères, une légère diminution pour le bassin de vie de Aigrefeuille de - 0,1 % et une augmentation des enfants pour le bassin de La Rochelle de + 0,4 %. Pour la population des adultes, les dynamiques sont légèrement différentes : - 0,9 % pour le bassin de vie de Marans, - 0,8 % pour le bassin de vie de Surgères et + 0,4 % pour Aigrefeuille et + 0,7 % pour le bassin de vie de La Rochelle. On observe ainsi que les bassins de vie avec le plus de nouvelles populations jeunes sont ceux de La Rochelle et de Aigrefeuille, tandis que ceux de Marans et de Surgères sont en déficit.

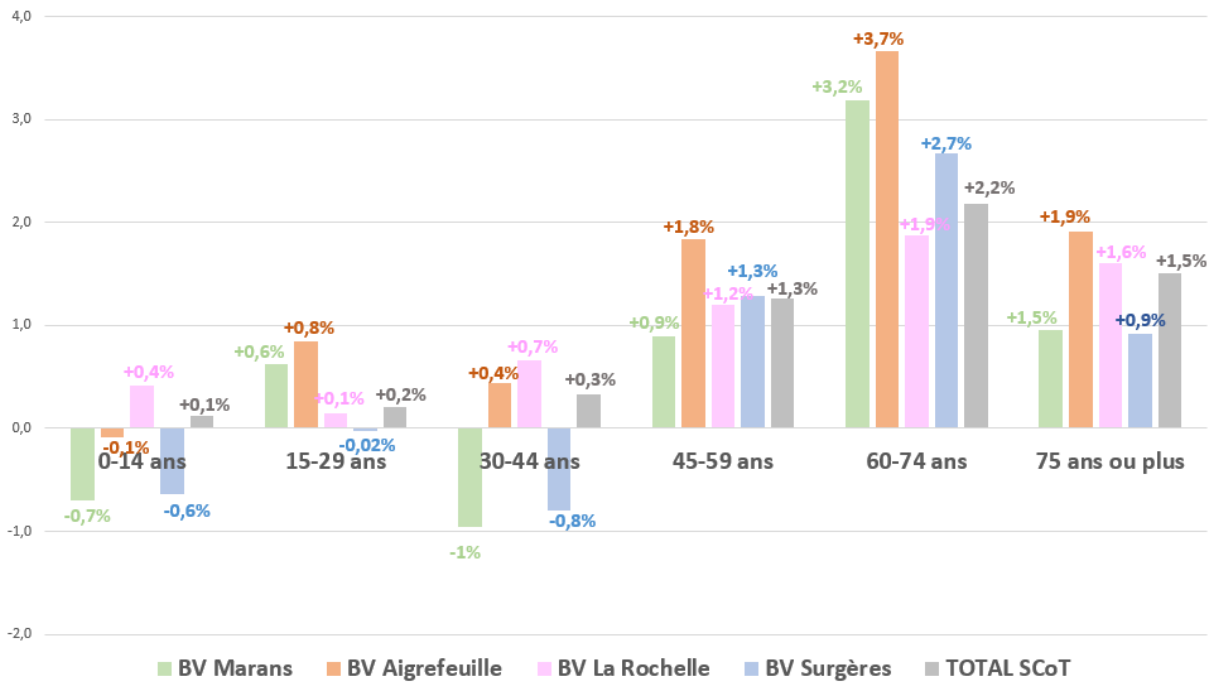
Découpage par Bassin de Vie avec ville centre 2022	2010_2014						
	TX pop total 2015_2010	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans ou plus
BV Marans	0,19	-0,37	-1,60	-1,54	0,33	3,53	1,62
BV Aigrefeuille	2,09	1,93	0,68	1,42	1,57	5,60	-6,54
BV La Rochelle	0,74	0,03	0,38	-0,36	-0,20	3,45	7,41
BV Surgères	1,66	1,47	0,16	1,25	1,92	4,05	-0,11
TOTAL SCoT	0,96	0,46	0,30	0,01	0,26	3,69	4,69

Découpage par Bassin de Vie avec ville centre 2022	2014_2020						
	TX pop total 2020_2015	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans ou plus
BV Marans	0,6	-0,7	0,6	-1,0	0,9	3,2	1,0
BV Aigrefeuille	1,3	-0,1	0,8	0,4	1,8	3,7	1,9
BV La Rochelle	1,0	0,4	0,1	0,7	1,2	1,9	1,6
BV Surgères	0,5	-0,6	0,0	-0,8	1,3	2,7	0,9
TOTAL SCoT	0,9	0,1	0,2	0,3	1,3	2,2	1,5

Tableau 3 : Evolution de la population par classe d'âge entre 2010-2014 et 2014- 2020, Source : INSEE

Quant aux 15 à 29 ans (les **jeunes et jeunes actifs**), leur nombre a augmenté de + 0,2 % à l'échelle du SCoT, porté notamment par le secteur d'Aigrefeuille (+ 0,8 %) et celui de Marans (+ 0,6 %). Leur nombre diminue très légèrement dans le bassin de vie de Surgères (- 0,02 %).

Taux d'évolution de la population par classe d'âge entre 2014-2020



Graphique 3 : Evolution de la population par classe d'âge entre 2014 et 2020, Source INSEE

2.3.3.3. Répartition territoriale par type de ménage

Le phénomène de périurbanisation s'exprime différemment selon le type de ménage. L'analyse des structures d'âge dominantes (sur la base des données carroyées de l'INSEE) permet de visualiser les disparités territoriales (cf. **Carte 9 : Analyse de la répartition par type de ménage (en haut) et de la part de la population pauvre en 2017, Source INSEE, données carroyées (réalisation Syndicat mixte du SCoT)**). Il en ressort notamment :

- **Une surreprésentation des retraités dans les communes littorales, autour de la ville-centre, ainsi que dans les pôles de Marans, Surgères et Aigrefeuille-d'Aunis** et à proximité de ces derniers (prédominance des plus de 65 ans et faible représentation des actifs et des 0-17 ans),
- **Une surreprésentation de familles plus âgées** (et donc plus avancées sur le parcours résidentiel) **dans certains quartiers d'une large couronne périurbaine** de La Rochelle (prédominance des 40-64 ans et faible représentation des 0-17 ans, des familles monoparentales et des personnes seules),

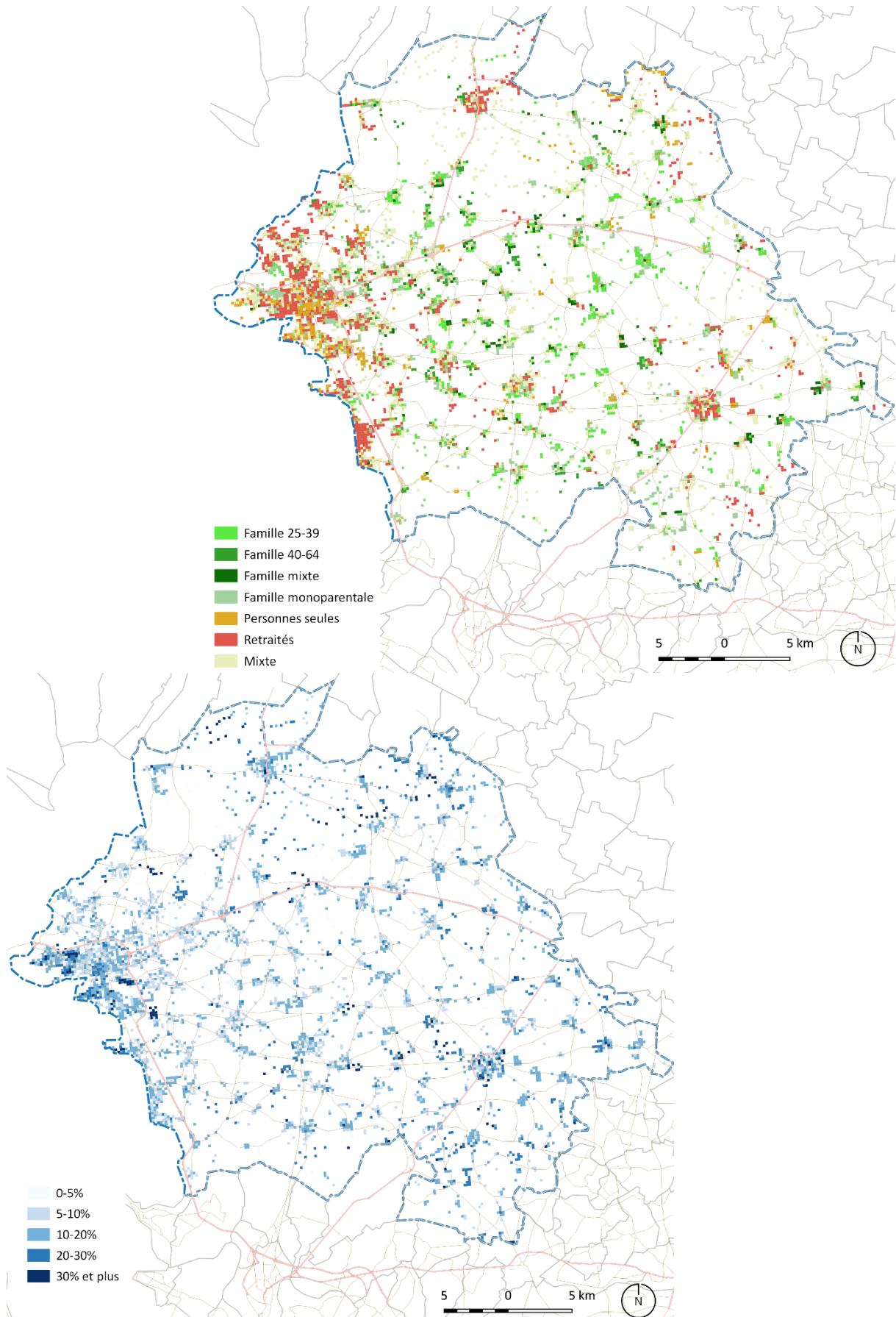
- **Une surreprésentation de familles plus jeunes** (et donc encore au début de leur parcours résidentiel) **dans toutes les zones périphériques du territoire**, couvrant souvent une grande partie de communes plus éloignées de la ville-centre (prédominance des 0-17 et 25-39 ans, et faible représentation des familles monoparentales et des personnes seules),
- **Une surreprésentation de personnes seules dans certains quartiers de la Ville de La Rochelle et en dehors des bourgs** (prédominance des actifs et des personnes seules et faible représentation des familles monoparentales).

L'analyse selon la proportion des **ménages pauvres** met en évidence des surreprésentations sur la Ville de La Rochelle (Pallice, Mireuil, Minimes, Ville-neuve-les-Salines), et de manière plus dispersée dans les parties Nord-Est et Sud-Est du territoire.

Les données carroyées de l'INSEE

Le carroyage est une technique de quadrillage consistant à découper le territoire en carreaux de 200m de côté. Les carreaux permettent de s'affranchir des limites administratives habituelles.

L'analyse de la typologie des ménages repose sur la surreprésentation de certaines classes d'âges par rapport aux moyennes du territoire.



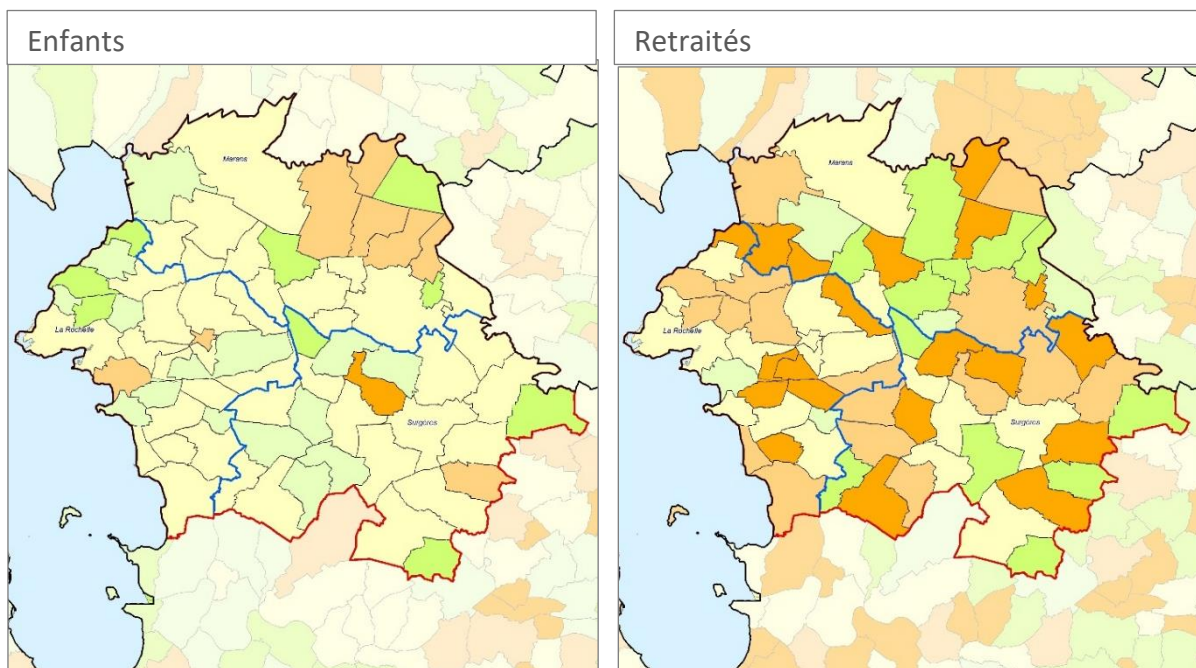
Carte 9 : Analyse de la répartition par type de ménage (en haut) et de la part de la population pauvre en 2017, Source INSEE, données carroyées (réalisation Syndicat mixte du SCoT La Rochelle Aunis)

Les cartographies ci-dessous mettent en évidence des attractivités différentes entre l’Est et l’Ouest du territoire (évolution de la population entre 2010 et 2015) :

- Sur **une grande partie de la frange Ouest** (littorale) du territoire, la part des ménages avec enfants est en diminution tandis qu’elle est relativement stable sur le reste du territoire.
- **Sur la frange Est** (intérieure et rurale) la part des retraités est stable, tandis qu’elle augmente significativement sur une majeure partie du territoire.

Les disparités territoriales sur le territoire s’expriment par un contraste entre la ville-centre de La Rochelle, qui concentre davantage de ménages de personnes seules et les communes du périurbain où les familles sont prédominantes.

Les communes sur la moitié Est autour de la RN11 sont souvent marquées par une prédominance forte de jeunes familles en début de parcours résidentiel. Les retraités sont « concentrés » d’une part sur le littoral proche et sur les communes périphériques des pôles des bassins de vie.



Evolution de la population entre 2014 et 2020

A gauche Nombre d’enfants dans la population totale

A droite : Nombre de retraités dans la population totale



Carte 10 : Evolution de la population entre 2014 et 2020, réalisation SCE, Source INSEE

2.3.3.4. L'évolution de la taille moyenne des ménages et point mort entre 2014 et 2020

La taille moyenne des ménages et le point mort sont des indicateurs statistiques importants pour apprécier la production de logements. Cette production se répartit selon deux publics : d'une part pour l'accueil de nouvelles populations sur le territoire, d'autre part pour le maintien de la population déjà présente pour faire face au phénomène de « desserrement des ménages » (diminution de la taille moyenne des ménages en lien avec le vieillissement mais aussi la décohabitation des ménages familiaux). Le desserrement est la prise en compte de la diminution de la taille moyenne des ménages.

Compte tenu de l'importance du phénomène de vieillissement, le territoire du SCoT reste marqué par une diminution de la taille moyenne des ménages. Cette dernière est ainsi passée entre 2010 et 2020 de 2,18 à 2,03 personnes par ménage (analyse basée sur le nombre de résidences principales des ménages), soit une diminution du nombre moyen de personnes par ménage de 6,8 % en 10 ans.

A l'échelle du territoire du SCoT, 36 % de la production de nouvelles résidences principales entre 2014 et 2020, ou 2 039 logements, ont ainsi été absorbés par le « point mort » (soit le nombre de logements nécessaires pour maintenir la population présente en 2015 du fait du phénomène de desserrement des ménages). On peut toutefois noter un net ralentissement de la taille moyenne des ménages par rapport aux périodes précédentes (environ 3 personnes par ménage en 1975).

Le calcul du « point mort »

Le « point mort » est la mesure a posteriori de la production de logements, qui correspond à la stabilité démographique au cours d'une période révolue. Il correspond au nombre de logements nécessaires pour accueillir le nombre de ménages issus du seul desserrement, c'est-à-dire à population constante, en prenant en compte 1 logement pour 1 ménage.

Comme le point mort est le calcul des besoins en logements à population constante, on part de la population en début de période à laquelle on applique la taille moyenne en fin de période, pour cerner combien de nouveaux ménages sont apparus du seul fait du desserrement.

L'objectif de ce calcul met en lumière qu'un besoin en logements peut exister même si la population ne croît pas. Il permet également de comprendre pourquoi, dans certains cas, une production relativement importante de logements peut s'accompagner d'une faible croissance, voire d'une diminution de la population sur un territoire.

Certaines méthodes de calcul intègrent l'évolution du parc vacant, de la part des résidences secondaires ou encore le besoin de renouvellement du parc ancien. Ces facteurs ne sont pas pris en compte ici pour assurer la lisibilité des chiffres. Les autres évolutions sont traitées de manière distincte, autant dans le diagnostic que dans les objectifs du projet de SCoT.

Ce phénomène touche tous les territoires du SCoT, mais à des degrés très variables. La diminution de la taille moyenne des ménages entre 2014 et 2020 est la plus importante dans le bassin de vie de La Rochelle (- 6,8 %) et celui d’Aigrefeuille (- 5,4 %) tandis que le pôle de La Rochelle enregistre la baisse la plus faible (- 0,7 %).

Dans le pôle de Marans, le besoin de logements pour faire face au desserrement des ménages a dépassé le nombre de logements produit entre 2014-2020.

Dans la ville de Surgères, la majorité du nombre de résidences principales est absorbée par le phénomène du desserrement des ménages (76 % de la production de résidences principales).

Ce besoin lié au « point mort » se situe entre 4 et 11 % pour les bassins de vie hors bassin de vie de Marans.

Evolution de la taille moyenne des ménages et point mort	2020	2014	Evolution 2014-2020	Point mort de la production 2010-2014	Point mort de la production 2014-2020	Part du point mort / RP produites
CDA La Rochelle	1,99	2,02	-1,8%	2 540	1 483	27%
CC Aunis Atlantique	2,44	2,51	-2,8%	141	331	30%
CC Aunis Sud	2,35	2,39	-1,9%	208	250	31%
SCoT La Rochelle-Aunis	2,08	2,12	-1,9%	2 716	2 039	28%
La Rochelle	1,77	1,79	-0,7%	1 494	313	24%
BV La Rochelle	2,20	2,36	-6,8%	610	1 910	11%
Marans	2,13	2,19	-2,7%	79	59	149%
BV Marans	2,45	2,52	-2,8%	92	168	-6%
Aigrefeuille	2,31	2,33	-1,2%	30	19	9%
BV Aigrefeuille	2,47	2,61	-5,4%	83	272	8%
Surgères	2,09	2,14	-2,4%	-22	77	76%
BV Surgères	2,43	2,49	-2,2%	149	138	4%

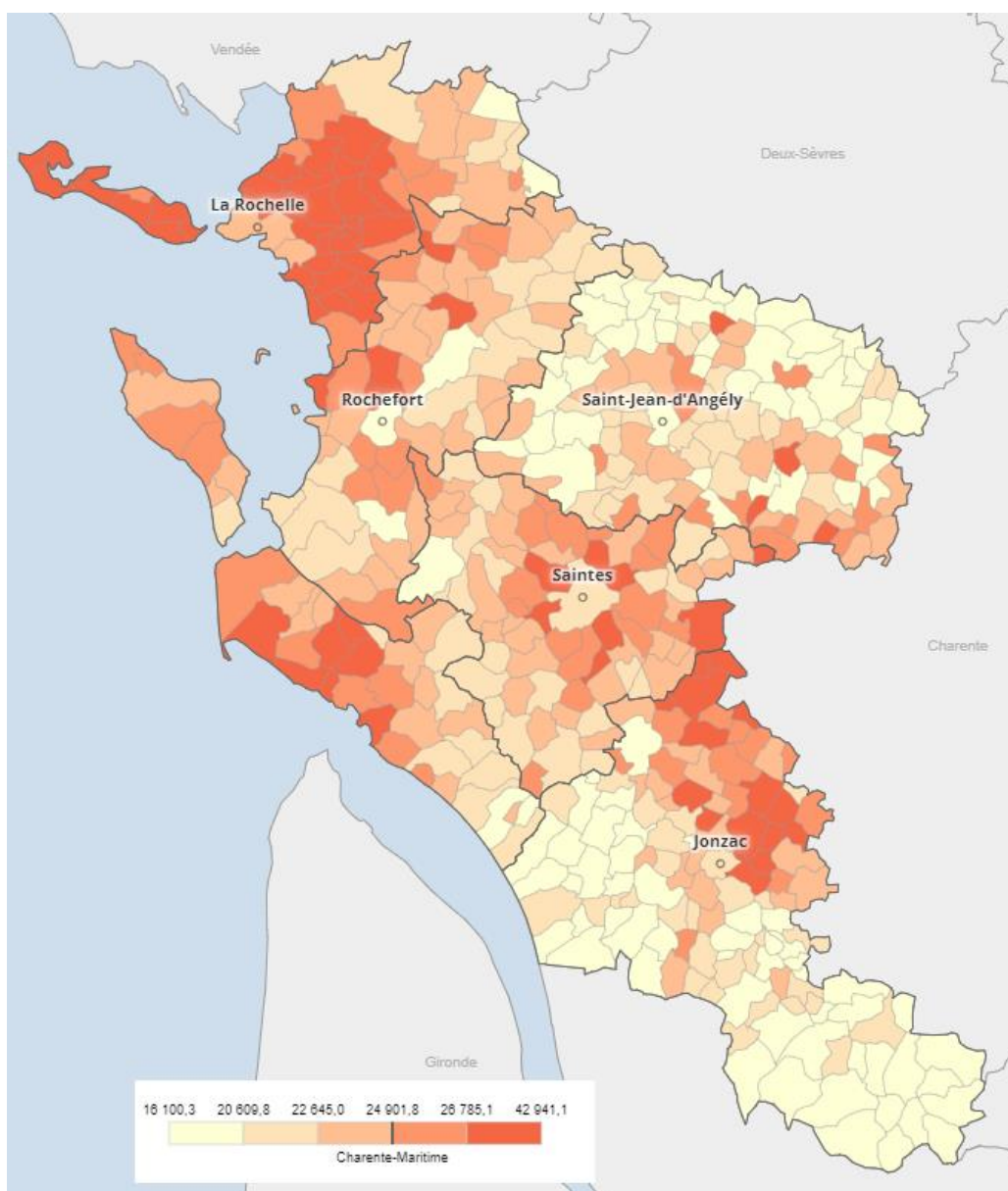
Tableau 4 : Evolution de la taille moyenne des ménages et point mort en 2014 et 2020, Source : INSEE (population des ménages et résidences principales des ménages)

2.3.4. La structure socio-économique

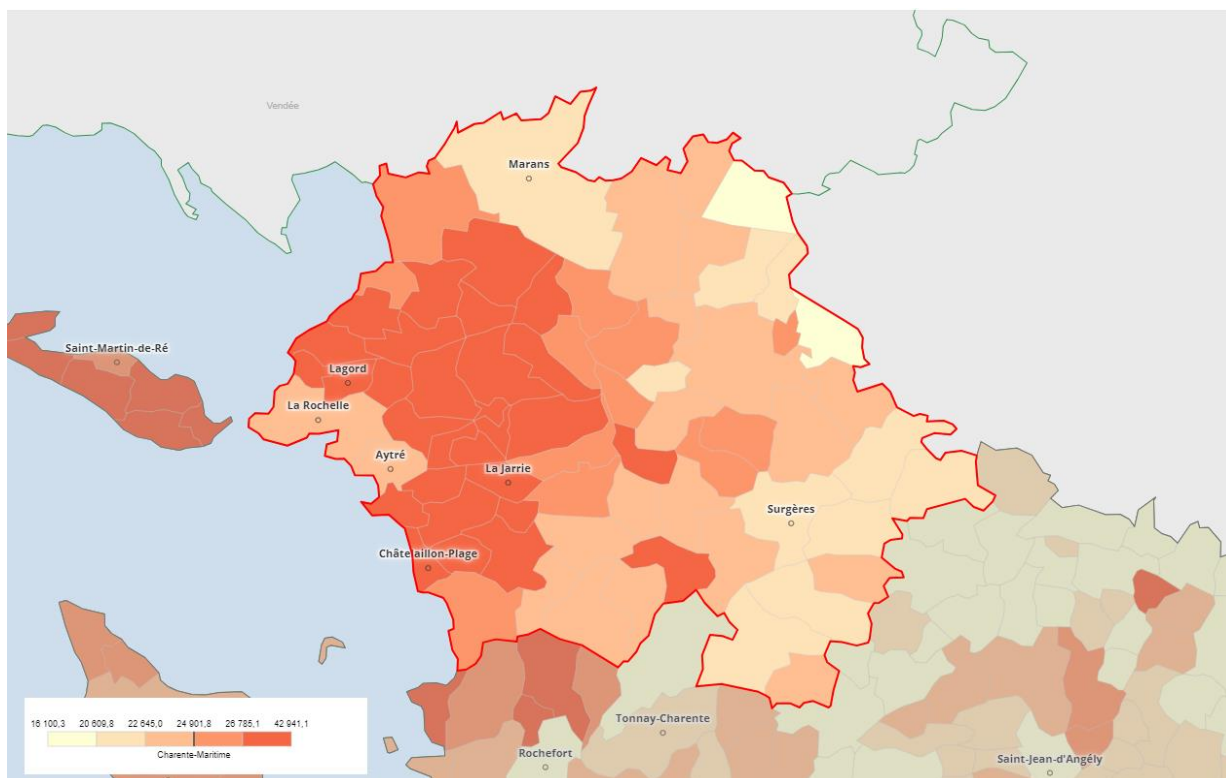
2.3.4.1. Les revenus

A l'échelle du territoire, le revenu médian disponible par unité de consommation est de 22 457 euros en 2020, On peut cependant observer des différences significatives entre le cœur d'agglomération (23 540), où le revenu moyen est supérieur à la moyenne nationale (22 030) et départementale (22 080), et à celui de sa couronne périurbaine, où il est inférieur.

La cartographie ci-dessous, du revenu fiscal de référence moyen illustre ce même phénomène : les premières couronnes périurbaines de La Rochelle figurent avec l'Île de Ré et le territoire Royannais parmi les communes aux revenus moyens les plus élevés du département (données 2017), tandis que la partie Est du territoire du SCoT présente des revenus moyens plus faibles, sans pour autant faire partie des territoires « pauvres » du département.



Carte 11 : Revenu fiscal de référence moyen des foyers fiscaux de Charente-Maritime pour 2018, Source : Géoplateforme 17



Carte 12 : Revenu fiscal de référence moyen des foyers fiscaux sur La Rochelle-Aunis pour 2018, Source : Géoplateforme 17

2.3.4.2. La comparaison de la population active et des emplois

Entre 2014-2020, le territoire du SCoT a connu une augmentation de population de 11 137 personnes, dont 4 114 actifs et 5 553 actifs occupés c'est-à-dire les individus déclarant exercer une activité professionnelle rémunérée. On observe une augmentation plus importante de population active occupée sur la dernière période en comparaison à la période précédente (2009-2014) : 5 553 contre 1 645 actifs occupés.

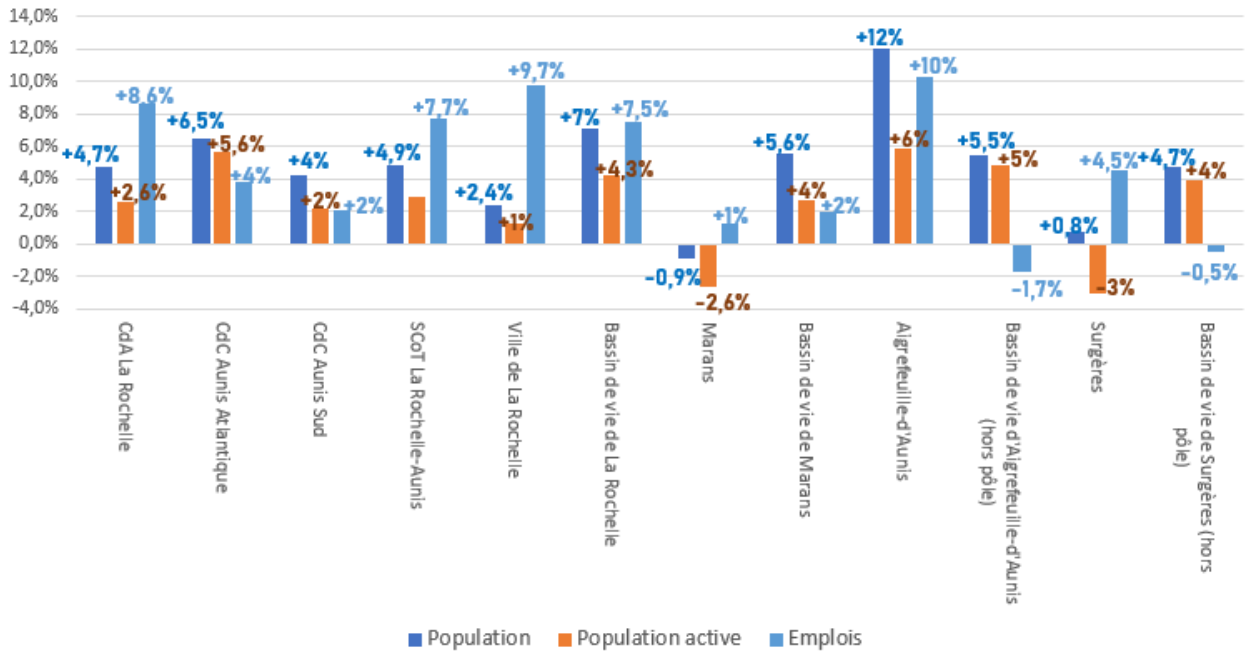
Une augmentation plus importante d'actifs occupés que d'actifs est observée dans les territoires qui composent le SCoT à l'exception du bassin de vie de Marans. A l'échelle des pôles, tous ont des proportions plus importantes, à noter toutefois que Surgères a perdu des actifs occupés (-41) mais moins que la population active (- 115).

Quant au nombre d'emploi il a augmenté significativement (+ 7,7 %) en comparaison à la période précédente caractérisée par une stagnation à l'échelle du SCoT. Sur la ville de la Rochelle et le pôle d'Aigrefeuille-d'Aunis, on observe une inversion de la tendance sur la dernière période de 2014 à 2020 avec une augmentation respective de 9,9 % et 11,2 %.

L'augmentation de la population active a été supérieure aux emplois au sein du bassin de vie de Marans d'Aigrefeuille-d'Aunis et de Surgères. Le bassin de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis et de Surgères ont perdu des emplois (- 47 et - 19).

La comparaison population active/emploi sur la période 2014-2020 met ainsi en évidence une augmentation de la population active ainsi que du nombre d’emplois, une dynamique en rupture par rapport à la période 2009-2014. Le pôle de Marans, de Surgères et le bassin de vie d’Aigrefeuille-d’Aunis sont les seuls territoires à perdre soit des emplois soit de la population. A l’inverse, les territoires qui sont les plus dynamiques sont la ville de La Rochelle, son bassin de vie et le pôle d’Aigrefeuille-d’Aunis.

Evolution démographique et des emplois 2014-2020



Evolution 2014-2020	Evolution en valeur relative				Evolution en valeur absolue			
	Population	Population active	Population active occupée	Emplois	Population	Population active	Population active occupée	Emplois
CdA La Rochelle	4,7%	2,6%	6,0%	8,6%	7933	2695	3824	6478
CdC Aunis Atlantique	6,5%	5,6%	8,4%	3,8%	1892	1010	1083	210
CdC Aunis Sud	4,2%	2,1%	5,1%	2,1%	1312	409	647	173
SCoT La Rochelle-Aunis	4,9%	2,9%	6,2%	7,7%	11137	4114	5553	6861
Ville de La Rochelle	2,4%	1,2%	5,8%	9,7%	1806	596	1478	4283
Bassin de vie de La Rochelle	7,1%	4,3%	6,9%	7,5%	6360	2312	2515	2270
Marans	-0,9%	-2,6%	3,5%	1,2%	-41	-67	57	22
Bassin de vie de Marans	5,6%	2,7%	2,5%	2,0%	384	115	76	22
Aigrefeuille-d'Aunis	12,0%	5,9%	10,1%	10,3%	465	141	160	169
Bassin de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis (hors pôle)	5,5%	4,9%	7,0%	-1,7%	1022	580	592	-47
Surgères	0,8%	-3,0%	-1,9%	4,5%	51	-115	-41	160
Bassin de vie de Surgères (hors pôle)	4,7%	3,9%	7,4%	-0,5%	1090	552	717	-19

* total du Bassin de vie, hors pôle central

Graphique/Tableau 2 : Evolution de la population et des emplois entre 2014 et 2020, Source INSEE

2.4. Les projections démographiques à l'horizon 2050 selon le modèle OMPHALE de l'INSEE

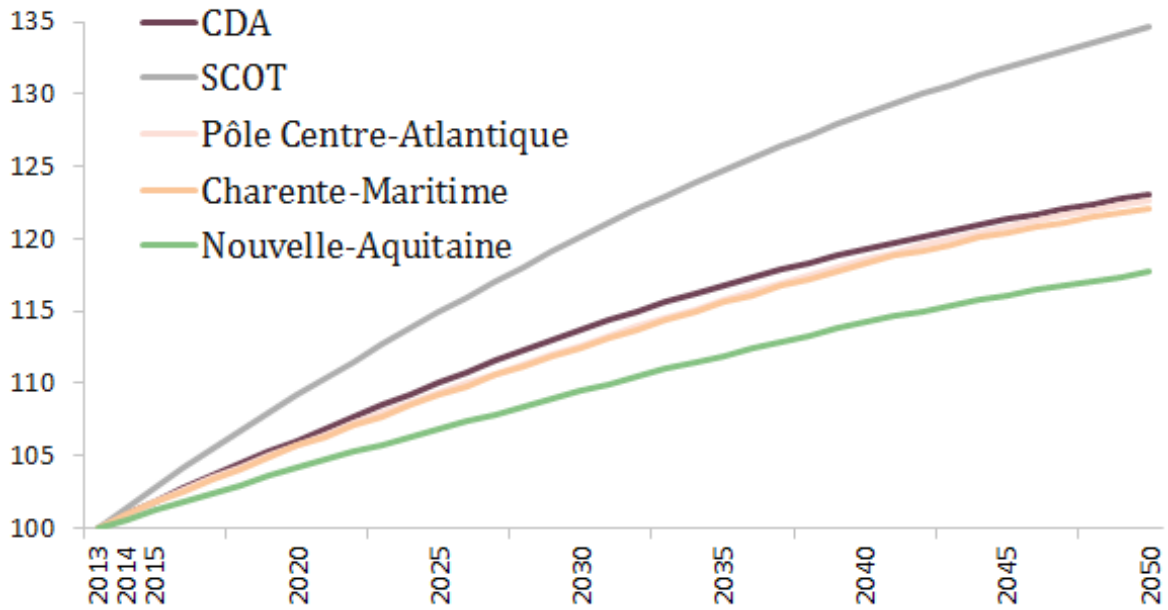
En 2050, si les tendances démographiques récentes se poursuivaient, la population du territoire du SCoT serait 300 475 habitants, soit une croissance annuelle moyenne de 0,81 %. Cette croissance serait entièrement portée par le **solde migratoire qui est déjà actuellement l'unique moteur** de croissance du territoire. Cependant, celui-ci connaîtrait un ralentissement de son rythme au fil de la période.

La dynamique résidentielle du territoire du SCoT se situerait toutefois clairement au-dessus des moyennes de celles du Pôle métropolitain Centre-Atlantique, du Département de la Charente-Maritime et de la Région Nouvelle-Aquitaine. Elle serait plus forte dans l'Aunis (territoires d'Aunis Atlantique et Aunis Sud), qui profiterait également d'un solde naturel positif, tandis que le territoire de la CdA de La Rochelle observerait un taux de croissance de seulement 0,56% et un solde naturel qui deviendrait progressivement négatif. A l'échelle de la CdA de La Rochelle, le développement démographique reposerait sur la périphérie de l'agglomération.

La croissance de la population de personnes âgées de 65 ans et plus serait beaucoup plus importante que celle des autres tranches d'âges ce qui confirmerait et **accentuerait la tendance actuelle du vieillissement** de la population. Entre 2013 et 2050, à l'échelle du territoire du SCoT, la population âgée de 65 ans ou plus passerait de 20 % à 30 %. Ainsi la part des seniors représenterait quasiment un tiers de la population, dont la moitié serait âgée d'au moins 75 ans. A noter que ce phénomène du vieillissement peut être observé dans des proportions similaires, voire plus fortes, à l'échelle du Département et de la Région, qui connaîtraient également un solde naturel négatif.

La dynamique ralentirait pour l'ensemble des territoires cités sur la fin de la période, avec **une croissance deux fois plus forte entre 2020 et 2030**, que pour la période suivante, entre 2040 et 2050.

Le **modèle OMPHALE** est un outil méthodologique de projection démographique développé par l'INSEE qui permet la construction de scénarios pour le futur. Les projections sont réalisées selon différentes hypothèses sur la base des trois composantes de variations de population à savoir la fécondité, la mortalité et les migrations résidentielles et aboutissent à plusieurs scénarios possibles. Le scénario central reproduit les différentes tendances observées sur le passé récent dont le point de départ est le recensement de 2013.



INSEE OMPHALE, scénario central	Population		Variation annuelle moyenne 2013-2050			Part des 65 ans ou plus	
	2013	2050	totale	due au solde naturel	due au solde migratoire	2013	2050
CDA La Rochelle	164 328	202 277	0,56%	-0,09%	0,65%	21,2%	31,2%
Total SCoT	223 169	300 475	0,81%	0,00%	0,81%	20,0%	29,9%
Pôle Centre-Atlantique	507 339	622 470	0,55%	-0,10%	0,66%	20,1%	31,5%
Charente Maritime	633 420	773 330	0,54%	-0,38%	0,92%	23,7%	35,9%
Nouvelle Aquitaine	5 844 170	6 877 750	0,44%	-0,11%	0,55%	21,2%	31,0%

Graphique/Tableau 3 : Évolutions passées et futures de la population, selon le scénario central sur les territoires (base 100 en 2013), Source INSEE, OMPHALE 2017, scénario central

2.5. L'évolution de l'offre de logements

2.5.1. Le parc de logements

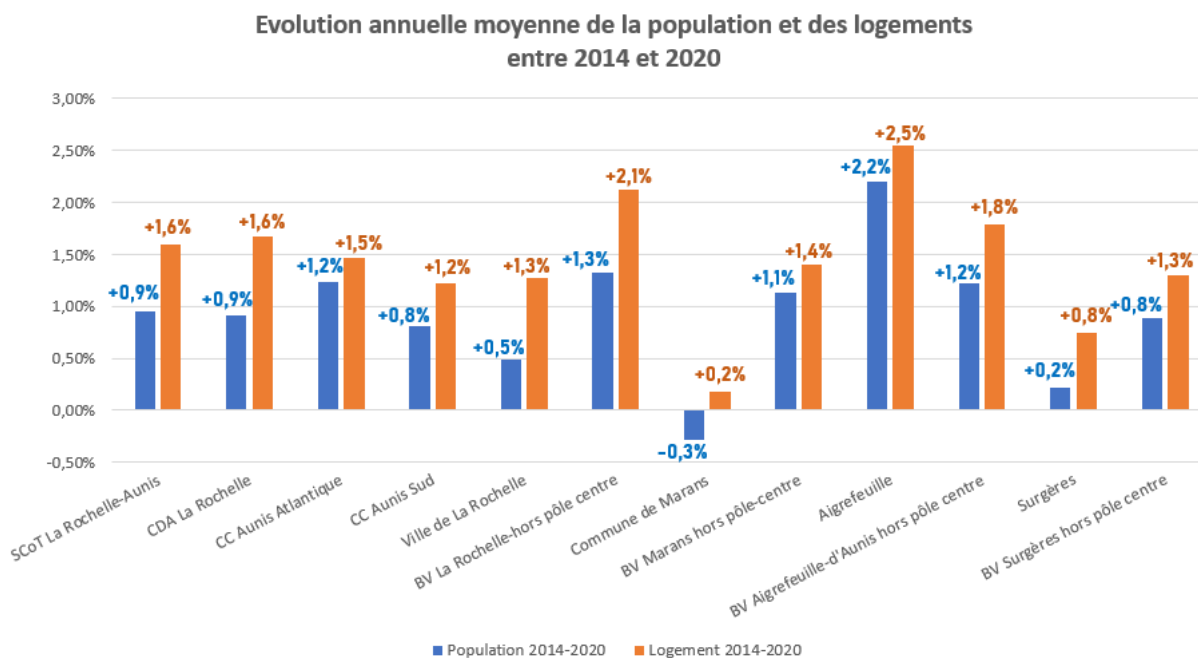
En 2020, le territoire du SCoT compte 136 319 logements, dont 84% de résidences principales. La part des appartements est significative dans le cœur d'agglomération, mais diminue rapidement au fur et à mesure qu'on s'en éloigne. **Ainsi, 68 % des logements de la Ville de La Rochelle sont des appartements, tandis que dans le reste du cœur d'agglomération, 76 % sont des maisons. Ces dernières représentent même 92 % des logements sur le reste du territoire de la CdA de La Rochelle, comme sur Aunis Atlantique et Aunis Sud.** Les pôles de Marans et de Surgères se distinguent toutefois avec des taux de 20 % d'appartements.

L'analyse met en évidence une différence significative selon la taille des communes : dans les communes de plus de 2 000 habitants, le taux des appartements est de 41 %, tandis qu'il est de 2 % dans les communes de moins de 1 000 habitants.

Il n'existe pas de corrélation directe entre l'évolution de la population et celle des logements. En moyenne sur le territoire du SCoT, la population a augmenté de près de 0,8 % par an entre 2014 et 2020. Sur la même période, l'offre de logements a cru de 1,66 % par an.

Ce décalage s'explique par différents phénomènes : d'une part la décohabitation des ménages et le vieillissement qui entraînent une diminution de la taille moyenne des ménages (cf. **Structure des ménages**), mais aussi l'évolution du parc de résidences secondaires.

L'écart entre le taux de croissance de la population et des logements est particulièrement important dans la Ville de La Rochelle et le cœur d'agglomération, tout comme dans les pôles de Marans et d'Aigrefeuille d'Aunis. Il est à contrario relativement faible dans les communes en périphérie des pôles ou les communes rurales.



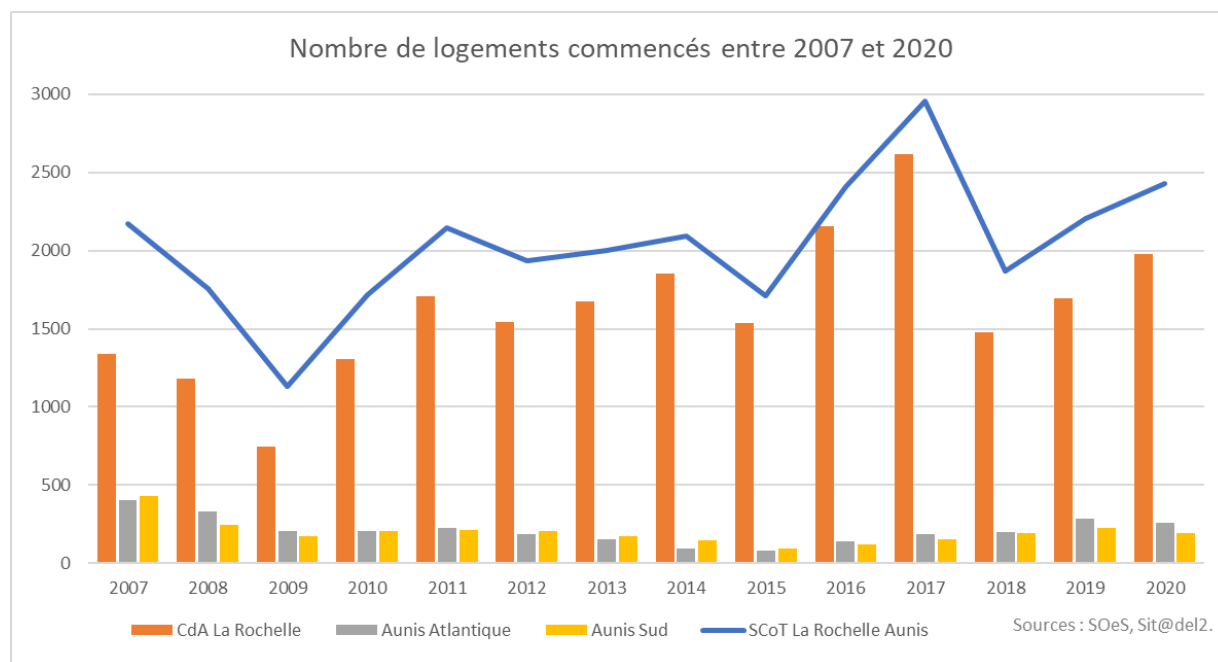
Graphique 4 : Evolution annuelle de la population et des logements entre 2014 et 2020, Source INSEE

2.5.2. L'activité de construction

En 2020, 2 432 logements ont été commencés sur le territoire du SCoT. Depuis la baisse de ce chiffre suite à la crise immobilière, ce nombre marque une évolution positive depuis 2009. Entre 2011 et 2014, on observe une moyenne fluctuant autour de 2 000 logements par an. La production s'est montrée relativement constante depuis 2011, avec une tendance à la hausse entre 2015 et 2017, puis entre 2018 à 2020.

Cependant, à l'échelle de l'Aunis (territoires d'Aunis Atlantique et Aunis Sud), on constate une diminution marquée depuis 2007. En effet, le nombre de logements commencés en 2016 est inférieur de 30 % à celui de 2009. Pendant cette même période, il a presque triplé sur le territoire de la CdA de La Rochelle.

La période post-crise immobilière marque ainsi une évolution opposée entre l'agglomération rochelaise et sa première couronne qui ont connu un rebond important, et l'Aunis où la production de logements a continué de diminuer pour atteindre un niveau trois fois plus bas en 2016 qu'en 2007.



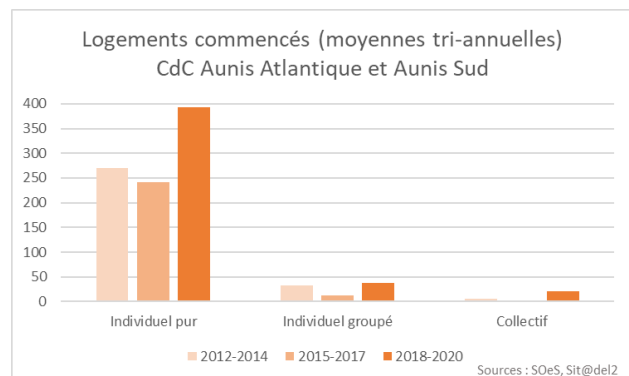
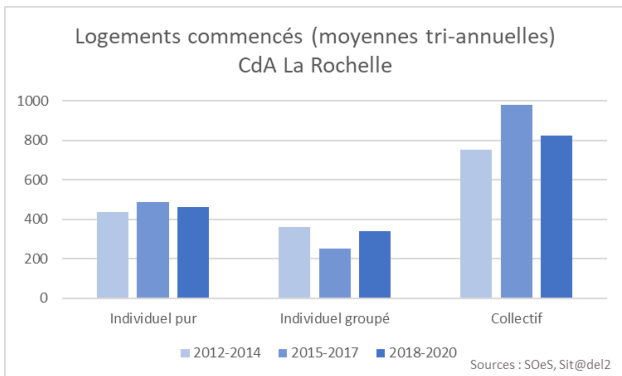
Graphique 5 : Nombre de logements commencés entre 2007 et 2020, Source INSEE

En 2020, 32 % des logements commencés sont des maisons individuelles pures, 13 % des maisons individuelles groupées, 49 % des logements en collectifs et 6 % des logements en résidences.

La comparaison de cette répartition entre la CdA de La Rochelle d'une part et l'Aunis d'autre part met en évidence des différences très significatives :

- Sur le territoire de la CdA de La Rochelle, le nombre de maisons individuelles et individuelles groupées diminue sur la dernière période (2014-2016) après avoir augmenté sur la période post-crise immobilière (2011-2013), au profit des logements en collectifs dont la part a quasiment doublé entre les deux périodes 2009-2012 et 2015-2017 puis ralentir sur la dernière période de 2018 à 2020.
- Sur le territoire de l'Aunis, le nombre de maisons individuelles diminue fortement à l'instar de l'évolution globale, tandis que l'habitat individuel groupé s'effondre. L'habitat collectif reste quasi inexistant. A noter, sur la dernière période de 2018 à 2020 une augmentation légère de l'habitat individuel groupé et du logement collectif.

Ainsi, l'augmentation du nombre de logements commencés sur le territoire du SCoT est portée par les logements en collectif sur le territoire de la CdA La Rochelle. Inversement, le nombre de logements en individuel groupé se stabilise sur les deux CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud alors que les maisons individuelles sont en nette hausse depuis 2012 et représentent, en 2020, 92% des logements commencés.



Graphique 6 : Nombre de logements commencés

2.5.3. Les résidences principales

A l'échelle du territoire du SCoT en 2020, les résidences principales représentent 84 % du parc de logements. Ce pourcentage varie entre les différents territoires analysés, avec le taux le plus faible à Aytré (47,6 %) et le taux le plus élevé à Vouhé (90,2 %).

A l'instar de la croissance démographique, la croissance du nombre des résidences principales est nettement plus forte dans les territoires périphériques que dans les pôles.

17 % des résidences principales ont été construites entre 1991 et 2005, tandis que 16 % ont été construites entre 2006 et 2017. Le parc est plus récent qu'au niveau régional et départemental puisque les résidences construites en 2006 et 2012 ne représentent que 12 %.

En 2020, 53 % des résidences principales disposent de 4 pièces et plus (dont 30 % de 5 pièces et plus), tandis que 15 % n'ont qu'une ou deux pièces.

	Logement en 2020	Logement en 2014	Résidence principale 2020	Résidence principale 2014	Part des résidences principales	Evolution annuelle moyenne des résidences principales 2014-2020
La Rochelle	54049	50115	43500	41661	80%	0,72
BV La Rochelle	49964	44058	43428	38518	87%	2,02
Surgères	3759	3596	3249	3123	86%	0,66
BV Surgères	11766	10892	9926	9089	84%	1,48
Aigrefeuille	2073	1782	1882	1624	91%	2,49
BV Aigrefeuille	8797	7912	7973	7137	91%	1,86
Marans	2579	2552	2115	2095	82%	0,16
BV Marans	3332	3066	2983	2695	90%	1,71
CA de la Rochelle	105754	95753	88430	81565	84%	1,36
CC Aunis Atlantique	14666	13442	12757	11473	87%	1,78
CC Aunis Sud	15899	14779	13868	12904	87%	1,21
TOTAL SCOT	136319	123974	115056	105942	84%	1,38

Tableau 5 : Parc de logements et résidences principales en 2014 et 2020, Source : INSEE

2.5.4. L'habitat social

2.5.4.1. Une offre concentrée sur la ville-centre, mais une demande forte y compris dans l'Aunis

Le logement social est fortement **concentré sur la Ville de La Rochelle** et le reste du cœur d'agglomération. Le territoire du SCoT compte 18 783 logements sociaux au 1^{er} janvier 2022 (source Répertoire des logements locatifs des bailleurs sociaux - RPLS) et en effet, 73 % de ces logements sont situés dans la ville-centre. 45 % de ces logements sont concentrés dans les 3 quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (Mireuil, Villeneuve-les-Salines et Port-Neuf).

Le parc de logement social est géré sur le territoire du SCoT par 3 organismes principaux : l'Office public de l'Habitat de l'Agglomération de La Rochelle, Habitat 17-Office Public de l'Habitat de la Charente-Maritime et la SA d'HLM Immobilière Atlantic Aménagement) ainsi que 5 autres bailleurs.

Le parc de logements sociaux de la CdA de La Rochelle continue de se développer : environ 300 à 400 logements supplémentaires ont été mis en service chaque année entre 2017 et 2022, avec un pic de production en 2019 (près de 700 nouveaux logements sociaux mis sur le marché). Ainsi, le taux de logements sociaux est de l'ordre de 22 % des résidences principales pour le territoire de la CdA de La Rochelle (30% pour la ville-centre). Le besoin de logements sociaux reste cependant fort : en 2022, le fichier unique du logement social (Système national d'enregistrement SNE) fait apparaître une demande d'environ 10 872 demandes de logements locatifs sociaux en attente sur l'Agglomération dont 6 953 demandeurs de logements locatifs sociaux pour la seule Ville de La Rochelle.

En 2022, 1 385 attributions de logements sociaux ont eu lieu. Ainsi, le taux de tension pour l'agglomération s'élève à 6,5 en 2022 contre 5,6 en 2020, il est révélateur d'une forte pression sur l'accès au logement social.

Dans l'Aunis, l'offre de logements sociaux est nettement moins développée. Sur le territoire d'Aunis Sud, le parc de logements sociaux représente 416 logements en 2019 soit environ 3,2 % des résidences principales. On constate une forte **concentration des logements sociaux à Surgères, ville** qui accueille près des ¾ des logements sociaux de la Communauté de communes. Un nombre significatif de logements sociaux existe par ailleurs notamment à Aigrefeuille-d'Aunis (33 logements), à Saint-Georges-du-Bois (24 logements), puis sur les communes de Saint-Pierre-la-Noue (14 logements) et La Devise (15 logements).

Sur le territoire d'Aunis Atlantique, 260 logements sociaux sont recensés en 2022, **concentrés pour près de la moitié à Marans**, puis en nombres significatifs à Courçon et Charron. La Communauté de communes affiche un objectif de production de 144 logements locatifs sociaux sur la durée du PLUiH.

La demande sur l'Aunis reste cependant forte, notamment pour des petits logements. Sur Aunis Sud, 318 demandes sont exprimées en 2017 pour 43 attributions. 90% des demandes sont concentrées à Surgères et Aigrefeuille-d'Aunis. Sur Aunis Atlantique, 172 demandes sont enregistrées en 2015.

A noter que **onze communes sur le territoire de la CdA La Rochelle sont assujetties à la loi Solidarité et renouvellement urbains dite SRU** (l'article 55 de la loi impose l'obligation pour certaines communes de disposer de 25% de logements locatifs sociaux dans leur parc total de résidences principales), mais aucune commune de l'Aunis. **A l'exception de Ville de La Rochelle, toutes les autres communes ne remplissent pas leurs objectifs en matière de production de logements locatifs sociaux et sont donc soumises à un plan de rattrapage** (le taux est fixé à 33 % depuis la loi du 21 février 2022 dite loi 3DS) avec des objectifs de productions individualisés et augmentés par rapport à ceux fixés par le PLH).

2.5.4.2. Des logements locatifs sociaux plutôt anciens et collectifs dans les pôles, mais individuels ailleurs

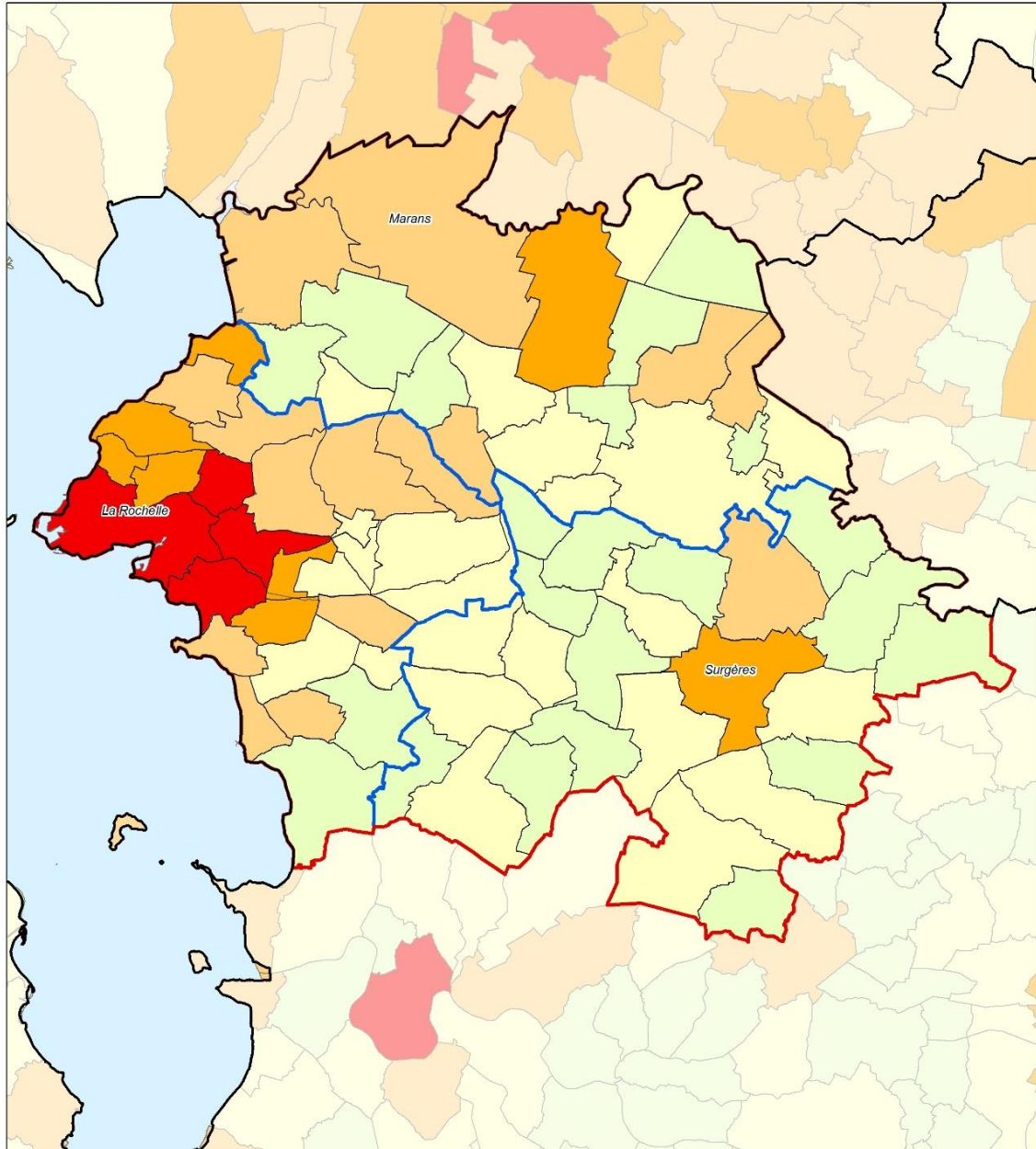
Le parc locatif social de la ville-centre et des pôles est plutôt ancien, construit en grande partie avant les années 90, et pour une part significative avant 1970. Les communes périurbaines de La Rochelle se sont dotées d'un parc de logements sociaux dans les années 90. Le développement du parc locatif social dans les autres communes est plus récent, amorcé à partir des années 2000.

Sur le territoire de la CdA de La Rochelle, près de 84 % des logements sociaux sont collectifs, localisés principalement à La Rochelle et Aytré. À l'inverse le parc de logements sociaux dans les autres communes est majoritairement composé de logements individuels (voire exclusivement en dehors des pôles). Ainsi, sur le territoire d'Aunis Atlantique, 56% des logements sociaux sont des maisons individuelles. L'offre en collectifs est pour la presque-totalité concentrée à Marans.

Les occupants du parc social ont un profil très précaire, notamment dans l'Aunis. Par conséquent, une large part d'entre eux rencontre des difficultés à s'inscrire dans un parcours résidentiel vers le parc privé. De plus, la mobilité au sein des logements sociaux est particulièrement faible.

L'analyse de la répartition des logements HLM (cf. **Carte 13 : Part des résidences principales louées en HLM dans le parc de résidence principale en 2020**) met en évidence des taux de logements HLM plus élevés dans la Ville de La Rochelle (24,9 %) et les communes limitrophes, ainsi que dans les pôles de Marans et de Surgères, mais aussi à Saint-Jean de Liversay, en lien avec la présence d'un foyer logement public pour personnes âgées non dépendantes, et Nieul-sur-Mer.

Part des résidences principales louées en HLM dans le parc de résidence principale en 2020



- Absence de résidence principale louée en hlm
- de 0 à 2%
- de 2 à 5%
- de 5 à 10%
- plus de 10%

Carte 13 : Part des résidences principales louées en HLM dans le parc de résidence principale en 2020

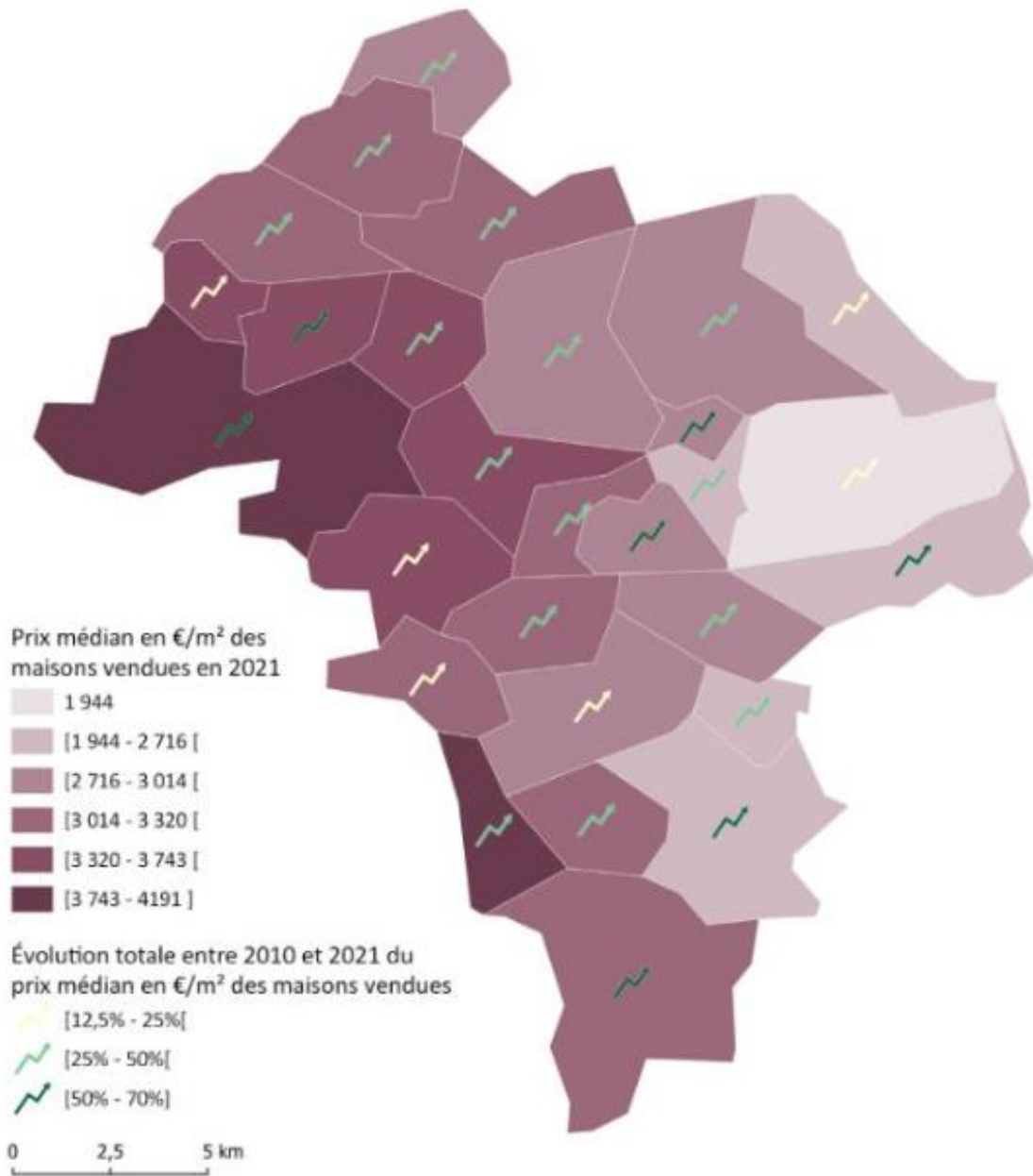
2.5.5. Les programmes d'amélioration du parc des logements

Entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 août 2018, 370 ménages ont bénéficié des subventions du programme d'intérêt général (PIG) du Département de la Charente-Maritime, dont 272 pour des travaux d'amélioration des performances énergétiques de l'habitat, et 90 pour favoriser le maintien dans le logement (autonomie). Ces ménages sont surreprésentés dans l'Aunis (1/3 des ménages bénéficiaires pour 1/5 de la population).

La politique du département porte sur :

- L'amélioration énergétique du parc locatif privé : le Fonds de Solidarité pour le Logement est confronté à une augmentation du nombre et du montant des aides sollicités pour des dettes d'énergie.
- L'amélioration de l'habitat des propriétaires occupants pour permettre le maintien du ménage dans son logement.
- L'accompagnement des accueillants familiaux à réaliser des travaux d'accessibilité pour mettre en adéquation le logement avec les contraintes liées à l'âge ou au handicap des personnes accueillies.
- L'accompagnement des résidences sociales (financement de la construction en complément des aides de l'Etat et des collectivités territoriales).
- L'aide en direction des « accédants à la propriété » (dispositif d'aide aux accédants à la propriété en difficulté).

2.5.6. Le coût du logement



Source: DGFIP, DV3F, développement CEREMA. Conception-Réalisation: CA de La Rochelle / SCT / Observatoire

Carte 14 : Carte du prix médian en €/m² des maisons en 2021, Source Lettre n°22 de l'Observatoire de l'agglomération de la Rochelle

Issue de l'observatoire de l'agglomération de la Rochelle n°23 de Juillet 2023 :

« En 2021, le prix médian d'une maison vendue dans l'agglomération de la Rochelle s'élevait à 3 408€/m². En 2010, il était de 2 471 €/m², soit une augmentation totale de 37,9 % en 11 ans. Malgré une stabilisation des prix entre 2013 et 2016, ceux-ci sont repartis à la hausse jusqu'en 2021. Parallèlement, alors que le volume des ventes était en augmentation depuis 2014 pour atteindre un niveau record en 2019 avec 2 079 ventes de maisons seules, les années 2020 et 2021 ont enregistré une forte chute avec respectivement 1 942 et 1 265 ventes.

Des niveaux de prix élevés dans les communes littorales et de l'unité urbaine centrale.

En 2021, à l'échelle communale, c'est à Châtelaiillon-Plage que les prix médians au m² des maisons sont les plus élevés (4 191 €/m²), suivie par la Rochelle (4 098€/m²).

[...]

Le marché des appartements vendus seuls suite la même logique que celle du marché des maisons.

En 2021, le prix médian au m² d'un appartement vendu seul s'élevait à 4 375/m² dans la CA de la Rochelle contre 3 333 €/m² en 2010 soit une hausse de 31,3 %. C'est également le cas à Châtelaiillon-Plage et la Rochelle que les appartements étaient les plus chers avec respectivement 5 064 €/m² et 4 612€/m². »

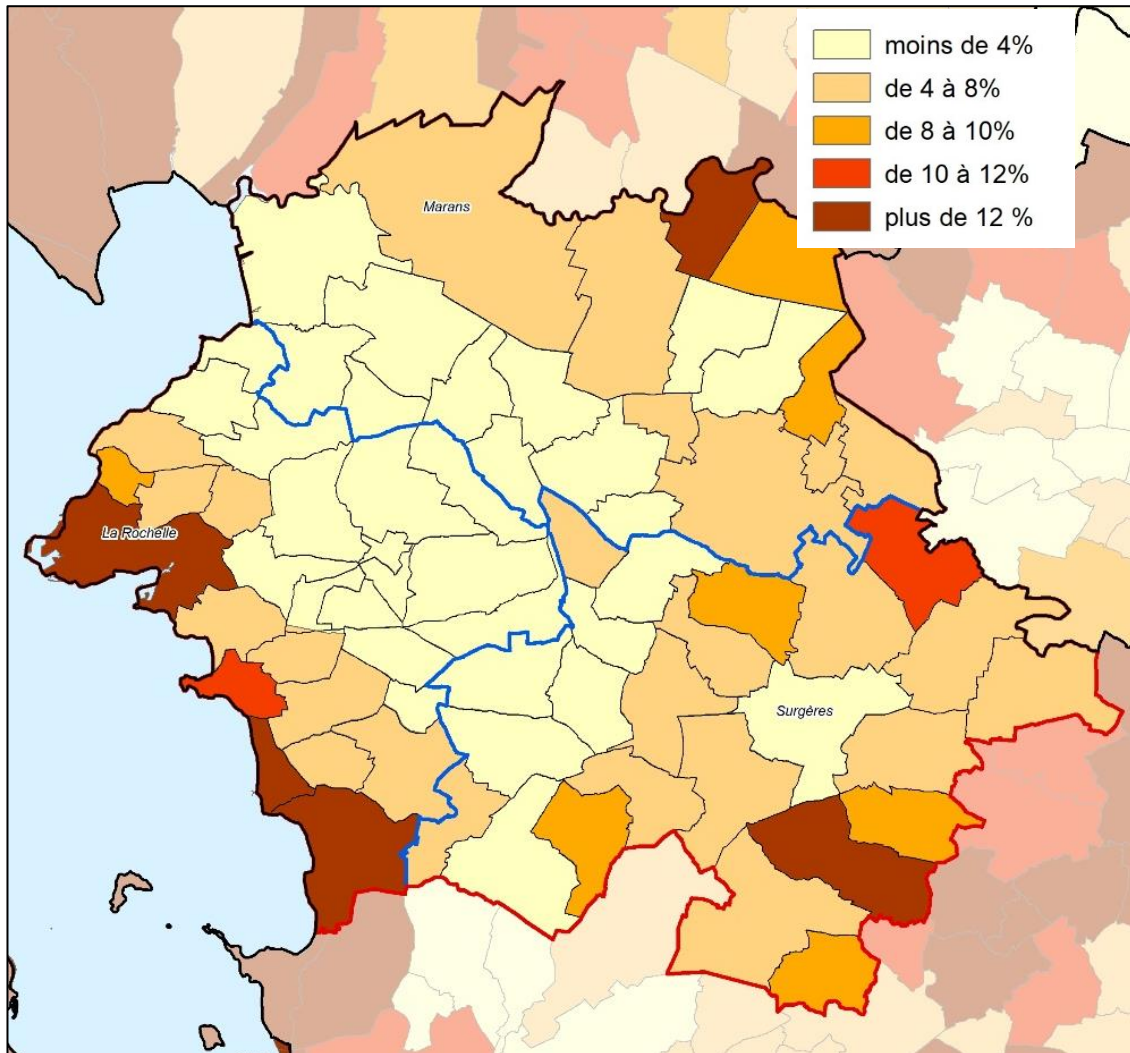
Les données DV3F sont issues des actes notariés et des informations cadastrales. Ici, l'analyse porte sur le marché résidentiel dans les communes de l'agglomération de la Rochelle qui inclut toutes les ventes ou VEFA (Ventes en l'Etat Futur d'Achèvement) sans distinction entre le neuf et l'ancien mais ne portent que sur les transactions à un seul bien. Dans les ventes composées de plusieurs logements, seul le montant total des transactions est renseigné, ce qui ne permet pas de distinguer les biens entre eux.

La médiane est la valeur qui divise une série en deux parties égales. C'est-à-dire que la moitié des biens vendus se situe en dessous du prix médian/m² et l'autre moitié des biens se sont vendus plus chers que le prix médian/m².

D'autre part, dans l'Aunis le prix d'une maison ancienne y est inférieur d'environ 80 000 € à celui enregistré dans l'agglomération rochelaise (entre 100 000 et 180 000 € dans l'Aunis). En particulier, on observe un prix médian particulièrement bas à Marans. **Cet écart de prix semble s'accroître** ; en effet entre 2010 et 2016, on constate une baisse du prix moyen de vente des maisons anciennes de 20 000 € sur le territoire d'Aunis Atlantique, tandis qu'il a augmenté de 10 000 € sur le territoire de la CdA de La Rochelle. En ce qui concerne les terrains à construire, on observe un prix médian en baisse entre 2010 et 2016, mais cette baisse est moins forte sur l'agglomération de La Rochelle.

2.5.7. Les résidences secondaires

La part des résidences secondaires est comparativement élevée dans la ville-centre et sur la frange littorale au Sud de cette dernière (Châtelailon-Plage, Angoulins, Yves), mais aussi sur la frange du Marais poitevin (Marans, Taugon, La Ronde, La Grève-sur-Mignon). A contrario, le reste du cœur d'agglomération et la large couronne périurbaine de La Rochelle connaît des taux particulièrement faibles.



Carte 15 : Part des résidences secondaires dans l'ensemble du parc de logements en 2020, par commune
- Source : INSEE

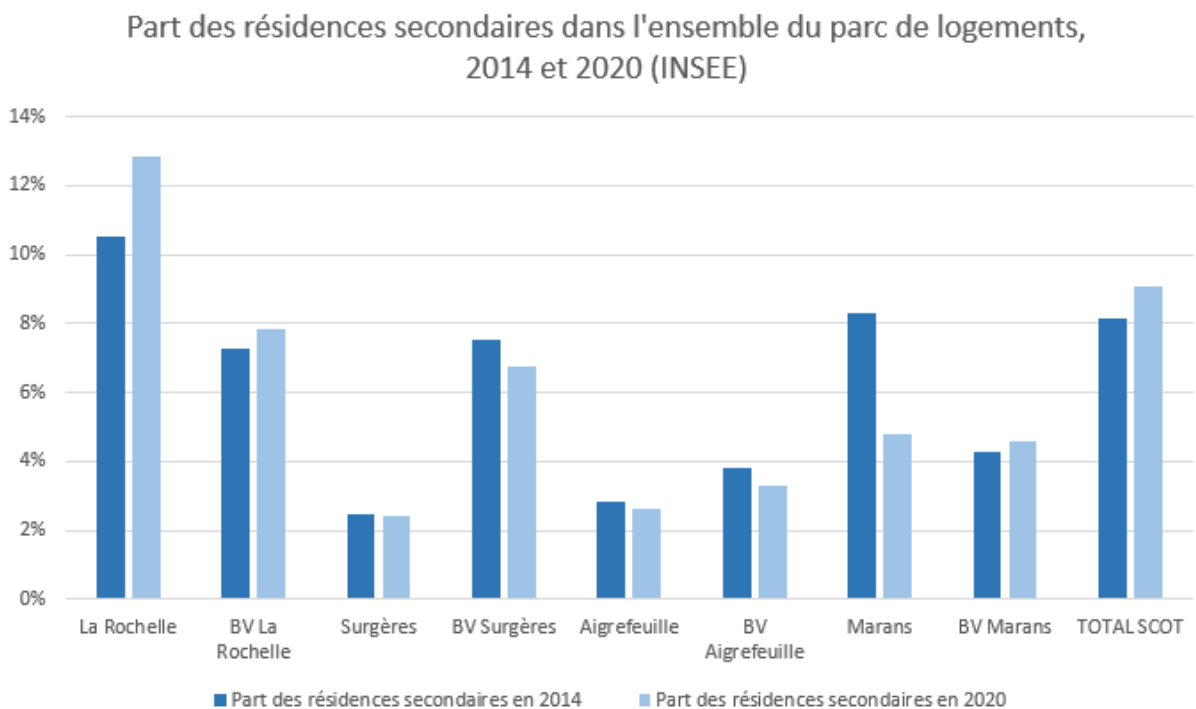
Proportionnellement, le parc des résidences secondaires croît bien plus fortement que le parc des résidences principales, soit une moyenne annuelle de 3 % pour le premier contre 1,4 % pour le second. Ce phénomène s'est considérablement accru depuis l'après-guerre : en 2020, il s'établit à un niveau 6 fois plus important qu'en 1968 (données CdA de La Rochelle).

En 2020, la part des résidences secondaires est de 17,9 % à l'échelle du territoire du SCoT, soit en nette augmentation depuis 2014 (+ 1,2 point). Cette augmentation est pour sa plus grande part concentrée dans la Ville de La Rochelle (+ 1 658 résidences secondaires en 6 ans pour atteindre 12,8 % du parc) et dans une moindre mesure sur les communes littorales.

Sur le littoral, c'est le pôle touristique de Châtelailon-Plage qui se distingue en particulier avec un taux de 35,7% de résidences secondaires, en augmentation de 13% en 6 ans (+215 logements). Mais ces taux restent nettement inférieurs à ceux de villes comme Nice ou Royan, ou même Vannes.

Dans le reste du territoire, l'évolution est faible et en diminution, notamment dans les communes hors cœurs d'agglomération et hors pôles de bassin de vie.

Ainsi, l'augmentation du parc des résidences secondaires se concentre fortement sur la Ville de la Rochelle et dans une moindre mesure sur les communes littorales et notamment la commune de Châtelailon-Plage. A l'inverse, le taux des résidences secondaires diminue ou stagne sur le reste du territoire.

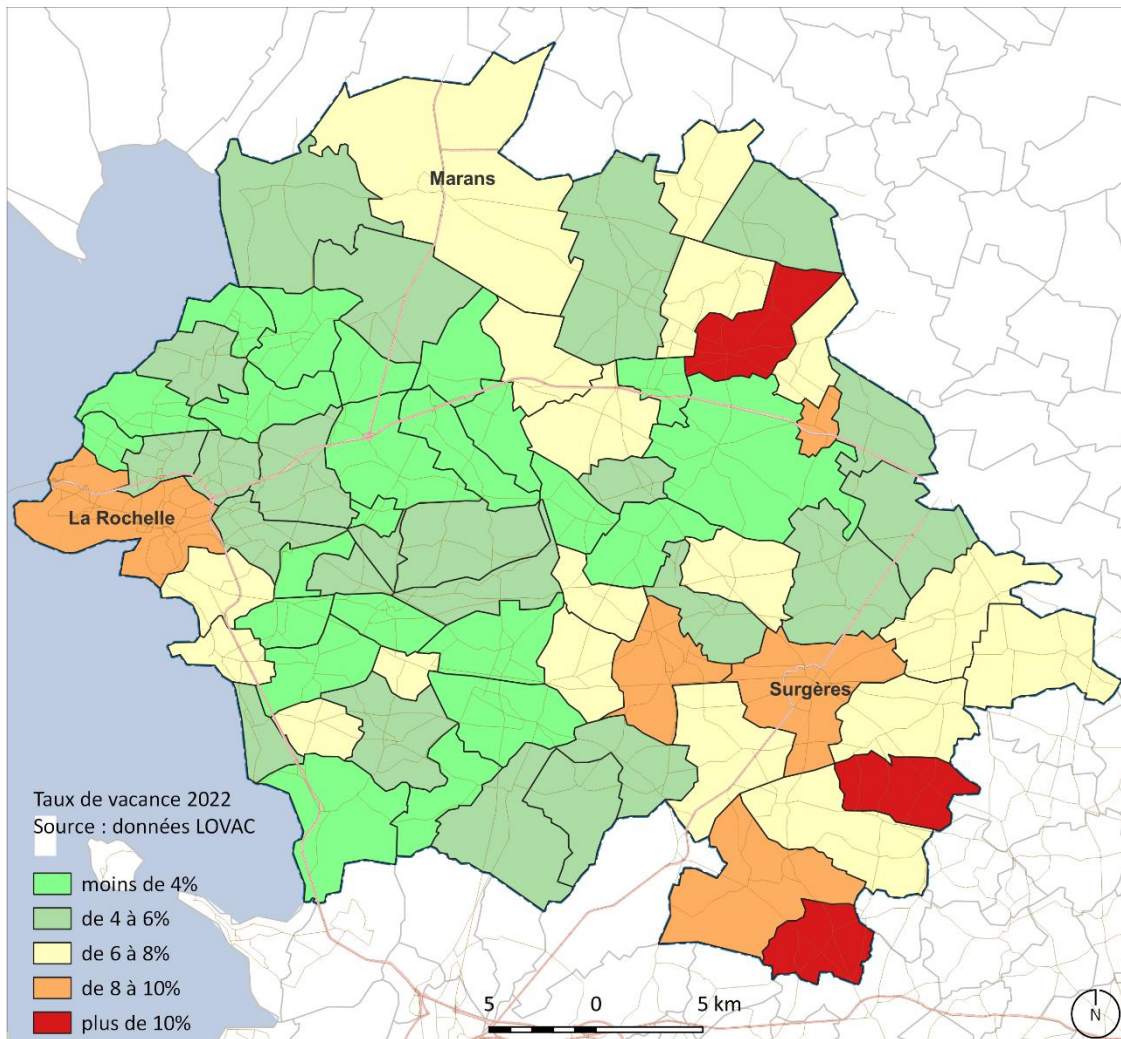


Graphique 7 : Part des résidences secondaires dans l'ensemble du parc de logements entre 2014 et 2020, Source INSEE

2.5.8. Les logements vacants

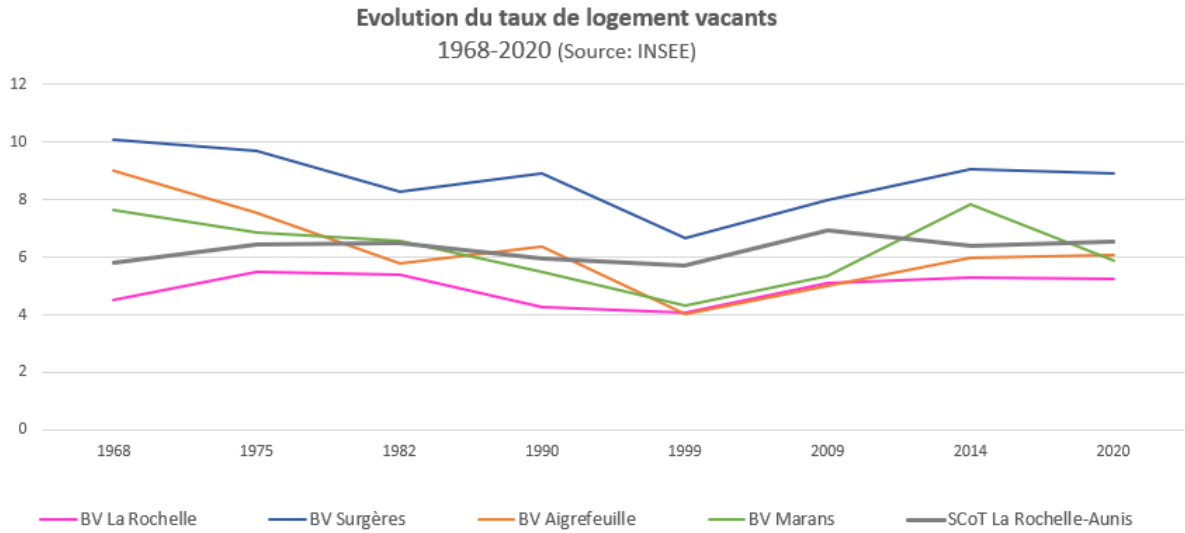
En 2022, 6,5 % des logements sont vacants sur le territoire du SCoT. Ce taux est en légère augmentation par rapport à 2014 (6,4 %).

Le taux de vacance est systématiquement plus important dans les pôles que dans les communes qui les entourent, à l'exception notable d'Aigrefeuille d'Aunis. Des taux particulièrement élevés sont observés dans les bassins de vie de Marans et de Surgères, autant pour les pôles que pour les communes périphériques, tout particulièrement pour les communes les plus périphériques du territoire. Le taux le plus élevé est observé à Courçon (de nombreux logements sont vacants dans le quartier de la Vallée d'Aune).



Carte 16 : Taux de vacance en 2022 par commune, Source données LOVAC

Des augmentations significatives peuvent être observées sur tous les territoires par rapport à 1999, puis une légère baisse à partir de 2010 à l'exception du bassin de vie d'Aigreuille-d'Aunis qui connaît une augmentation de son taux de logements vacants depuis 1999.



Graphique 8 : Evolution du taux de logements vacants de 1968 à 2020, Source INSEE

2.6. Synthèse

2.6.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Dynamiques résidentielles (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>Une dynamique démographique positive et pérenne qui se situe au-dessus de la moyenne départementale.</p> <p>Un cœur d'agglomération fort qui représente la moitié de la population, dont 2/3 dans la ville-centre.</p>	<p>Un vieillissement marqué de la population sur l'ensemble du territoire, entraîné par l'arrivée de jeunes retraités.</p> <p>Une attractivité familiale faible dans le cœur d'agglomération et le bassin de vie de Marans.</p> <p>Malgré un revenu moyen annuel supérieur à la moyenne nationale, des disparités spatiales fortes avec un décrochage à partir de la 3^{ème} couronne périurbaine où le revenu moyen passe en dessous de la moyenne nationale.</p> <p>Une offre de logements sociaux très concentrée sur la ville-centre et les pôles, et qui reste insuffisante pour répondre à la demande.</p>
Prospective	<p>Une atténuation des disparités territoriales du point de vue des dynamiques démographiques depuis les années 2010 et <i>a fortiori</i> depuis 2014.</p> <p>Une attractivité renouvelée de l'habitat dans les pôles, à proximité des équipements et transports, permettant de réduire le taux de vacance et de favoriser les formes urbaines plus denses, notamment en collectif.</p>	<p>Malgré une nette diminution des écarts, une dynamique démographique qui continue à affaiblir le poids démographique et d'emplois de la ville-centre et des pôles, au profit des zones périurbaines et le long de l'axe de la RN11.</p> <p>Un écart d'attractivité entre la ville-centre de La Rochelle et son littoral proche et l'Aunis qui se répercute dans les prix fonciers et immobiliers et qui entraîne une ségrégation sociale repoussant les jeunes familles dans les zones périurbaines plus éloignées.</p> <p>Dans la Ville de La Rochelle, et dans une moindre mesure dans le cœur d'agglomération, un desserrement des ménages (diminution du nombre de personnes par ménage) qui continuera d'absorber une très grande partie de la production de logements.</p>

2.6.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins

2.6.2.1. Une atténuation marquée du phénomène de périurbanisation mais qui reste présent

Le territoire a été marqué par une véritable explosion du phénomène de la périurbanisation durant les années 2000, entraînant des taux de croissance très importants dans de nombreuses communes de la 2^{ème} et 3^{ème} couronne périurbaine du cœur d'agglomération et sur l'axe de la RN11, au détriment du cœur d'agglomération et notamment de la ville-centre.

Depuis le début des années 2010, ce phénomène s'est progressivement atténué, pour se focaliser sur une couronne périurbaine plus restreinte et avec des taux de croissance en baisse significative.

Néanmoins, les dynamiques restent fortes dans les communes d'une large ceinture périurbaine d'Es-nandes à Châtelailon-Plage en passant par Villedoux, Sainte-Soulle et La Jarrie. Dans les communes pôles des bassins de vie, la dynamique est systématiquement plus faible que dans leurs périphéries.

2.6.2.2. Une ségrégation sociale entre l'est et l'ouest du territoire

Dans son ensemble, le territoire présente une forte attractivité pour les seniors. Ainsi, la croissance démographique est tirée par l'arrivée de retraités dont la part augmente significativement partout. L'attractivité du littoral pour les jeunes retraités aisés contribue à repousser les ménages familiaux vers l'Aunis. On observe alors une forte augmentation des ménages avec enfants dans les premières couronnes périurbaines de l'agglomération rochelaise.

L'éloignement du cœur d'agglomération est d'autant plus fort que les ménages sont jeunes et les revenus plus faibles. Mais en même temps, l'offre de logements sociaux est fortement concentrée sur les communes « pôles » et notamment la Ville de La Rochelle, sans pour autant pouvoir répondre à la demande.

2.6.2.3. Une disparité forte du marché immobilier et foncier entre le littoral et l'Aunis

Tandis que les prix fonciers et immobiliers dans l'agglomération rochelaise se situent au-dessus de la moyenne départementale, ils sont en dessous de cette moyenne pour l'Aunis. Notamment le littoral et la Ville de La Rochelle se distinguent par des prix parmi les plus élevés de la Région Nouvelle-Aquitaine. Si on observe globalement une légère baisse des prix depuis 2010, l'écart des prix entre le littoral et l'Aunis continue à s'accroître. En même temps les migrations du cœur d'agglomération vers les zones plus périurbaines semblent s'atténuer, tout en présentant une part très significative des nouveaux arrivants dans les communes concernées.

2.6.2.4. Une tendance favorable à l'habitat en collectifs et à la réhabilitation du bâti ancien

Les évolutions des dynamiques socio-démographiques s'accompagnent également sur le plan de la construction et des formes urbaines. Entraînée par un changement de situation macro-économique depuis 2014, l'agglomération rochelaise connaît ainsi une forte augmentation de la part des logements en collectifs, au détriment notamment de l'habitat individuel groupé. A l'inverse, dans l'Aunis, la part logements groupés se stabilise et les maisons individuelles sont en nette augmentation avec une part de 92 % de logements individuels commencés en 2020. On note sur la dernière période 2018-2020, une légère augmentation des logements collectifs.

La pression immobilière contribue à la diminution du taux des logements vacants dans le cœur d'agglomération. Mais ce taux continue à augmenter sur le reste du territoire du SCoT.

3. Les dynamiques économiques et les activités

3.1. Le contexte réglementaire

Le volet économique du SCoT doit contribuer aux grands objectifs d'équilibre entre les territoires urbains et ruraux, entre les projets de renouvellement urbain, de développement urbain maîtrisé, de restructuration des espaces urbanisés et de revitalisation des centres urbains et ruraux. Il doit permettre d'assurer « *la diversité des fonctions urbaines et rurales ..., en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs dont les activités économiques et touristiques et l'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile* » (article L.101-2 du CU version en vigueur du 25 novembre 2018 au 25 août 2021).

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, de développement économique, touristique et culturel (art. L.141-3 du CU version en vigueur du 25 novembre 2018 au 01 avril 2021).

3.2. Les documents de référence

3.2.1. Les politiques économiques régionales et départementales

3.2.1.1. Le Schéma Régional de Développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII)

La loi du 7 août 2015 (loi NOTRe) portant la nouvelle organisation territoriale de la République a confié aux régions la définition concertée de la stratégie régionale en matière de développement économique. La Région Nouvelle-Aquitaine s'est saisie de cette opportunité pour lancer une concertation avec l'ensemble des collectivités et des acteurs économiques et sociaux régionaux afin de construire le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SDREII). Celui-ci, approuvé le 20 juin 2022, fixe la vision pour le développement économique pour la période 2022-2028. Il s'articule autour de trois grands enjeux prioritaires :

- accélérer les transitions au service de la compétitivité économique et de l'emploi ;
- renforcer la souveraineté par l'innovation responsable ;
- placer l'humain et l'équilibre des territoires au cœur du développement.



Illustration 3 : Principes directeurs de mise en œuvre du SRDEII 2022-2028, Source site région Nouvelle-Aquitaine

Bon à savoir :

Le SRDEII organise la complémentarité des actions menées par la Région Nouvelle-Aquitaine en matière d'aides aux entreprises avec les actions menées par les autres collectivités territoriales et leurs groupements. Les aides de ces dernières devront être compatibles avec le SRDEII, d'où l'importance de la collaboration entre ces différentes échelles. La concertation est alors indispensable entre la région et les intercommunalités, pour déboucher sur la construction d'un projet commun et individuel pour chaque territoire au sein des bassins d'emploi. Dans ce cadre, chaque territoire sera considéré individuellement dans sa relation avec la Région et dans le cadre des priorités fixées dans le SRDEII. En effet, ce schéma est la base d'élaboration des règlements d'intervention et de la contractualisation.

3.2.2. Les schémas de développement économiques des intercommunalités du territoire du SCoT et leurs traductions dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)

Le développement économique relève de la compétence communautaire et les trois intercommunalités le qualifient de prioritaire. Ainsi, chacune, en préalable à l'élaboration de son PLUi respectif, s'est dotée d'un outil d'aide à la décision, dressant la stratégie économique planifiée dans le temps et dans l'espace notamment pour répondre aux besoins des entreprises en foncier d'activités.

3.2.2.1. Le Schéma Directeur des Parcs d'Activités 2014-2020 de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle

Afin d'appréhender l'offre nécessaire pour répondre au mieux à la demande des entreprises, un premier Schéma Directeur des Parcs d'activités a été réalisé dans le cadre de la mise œuvre du SCoT de l'agglomération de La Rochelle en vigueur (2011/2020) et en amont de l'intégration des 10 nouvelles communes à la CdA en 2014.

Ce document a été réactualisé à l'aune des objectifs de densification et d'optimisation foncière souhaités par l'Agglomération et dans un nouveau contexte défini par la loi NOTRe. Il a été amendé pour s'adapter et prendre en compte les axes de desserte actuels mais aussi potentiels, notamment dans le cadre de l'étude de l'alternative à l'autoroute A831.

La stratégie de la CdA en matière de développement économique s'articule autour de 5 axes :

- développer la culture de l'entrepreneuriat et encourager les initiatives ;
- rendre les filières compétitives, visibles et connectées ;
- créer les conditions de l'innovation ;
- renforcer les atouts du territoire et les facteurs d'attractivité de l'agglomération ;
- développer l'image économique du territoire.

A noter, que la Communauté d'Agglomération de la Rochelle a adopté en Conseil Communautaire une nouvelle stratégie de développement économique 2023-2030. Elle vise une économie forte, équilibrée et diversifiée, en phase avec le projet « La Rochelle zéro carbone » et le référentiel RSE.



Illustration 4 : Stratégie de développement économique 2023-2030, Source CdA la Rochelle

À travers son Projet d'Aménagement et de Développement Durables, l'Agglomération de La Rochelle souhaite affirmer un positionnement métropolitain à l'intérieur de son aire d'influence. Ainsi, elle souhaite s'inscrire dans un développement résolument offensif en consolidant les fonctions métropolitaines et le niveau de services, avec une cohérence à l'échelle du bassin de vie. La CdA de La Rochelle a pour ambition à la fois d'attirer de nouveaux emplois, notamment à haute valeur ajoutée, et proposer un territoire attractif pour les personnes en formation post-bac ; mais également de miser sur le haut débit (conforter l'agglomération rochelaise comme territoire leader en matière de mobilité), d'engager une mise en mouvement du territoire, par la promotion des filières d'excellence, et de l'innovation, ainsi que l'optimisation des connections entre employeurs et demandeurs d'emplois (Les Assises de l'Emploi, etc.). Les projections faites au-delà de 2025, seront quant à elles, directement liées à la réalisation (ou non) de nouvelles infrastructures de desserte du territoire (grand contournement Est, dessertes départementales, contournement ferré...).

Concernant plus spécifiquement les parcs d'activités, les axes stratégiques retenus dans le PADD du PLUi de l'agglomération de La Rochelle pour leur développement, reposent sur la nécessité de :

- augmenter la capacité d'accueil économique : un stock de foncier significatif bien réparti et diversifié pour répondre aux différents secteurs d'activité et aménagé dans une logique de densification et requalification des parcs existants ;
- renforcer le maillage territorial de l'offre : un maillage adapté aux besoins des entreprises, selon une hiérarchisation entre pôles stratégiques et pôles d'armatures secondaires (un manque est identifié au sud). Cela nécessite également de repréciser la vocation des parcs afin de renforcer leurs complémentarités ;
- recentrer les parcs d'activités autour des axes de communication, sur des sites stratégiques ;
- tendre vers une optimisation de la performance des parcs.

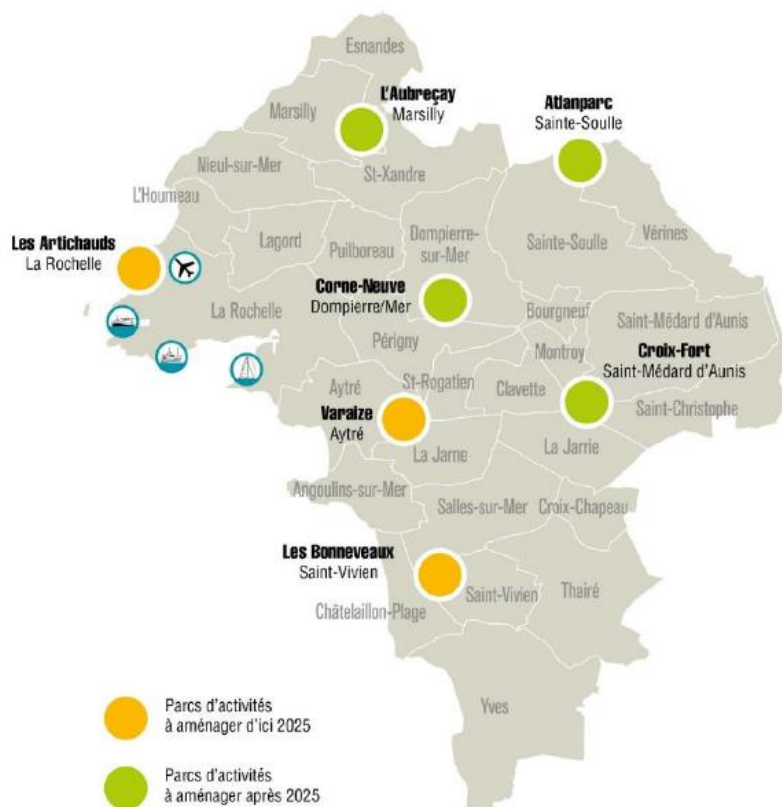
9 sites communautaires

- Le Fief Girard (Aigrefeuille d'Aunis / Le Thou)
- Le Cher (Chambon)
- Le Moulin (Ciré d'Aunis)
- Le Fief Magnou (Forges)
- Le Fief de La Pointe (Landrais)
- Le Fief Saint-Gilles (Saint-Georges-du-Bois)
- Ouest / Ouest II (Surgères)
- La Métairie (Surgères)
- Le Cluseau (Vouhé)

3 sites non communautaires issus du précédent SIDPAE de 2011

- Le Petit Sergent (Saint-Mard)
- La Combe (Surgères)
- La Perche (Surgères)

Illustration 5 : Bilan des sites à enjeu, Source : SIDPAE 2015-2025, Aunis Sud



Carte 17 : Parcs d'activités à aménager d'ici et après 2025 – CdA La Rochelle, Source : PLUi de l'Agglomération de La Rochelle

La performance des parcs doit intégrer le développement du Très Haut Débit (THD). Pour répondre à cet objectif, l'Agglomération organise le maillage du territoire afin d'atteindre une qualité de connexion THD, ainsi qu'une couverture totale du territoire en 'Fiber To The Home' (FTTH) en 2020.

3.2.2.2. Le Schéma intercommunal de développement des Parcs d'Activités Économiques (SIDPAE) 2015-2025 d'Aunis Sud

Au-delà du diagnostic foncier, le SIDPAE d'Aunis Sud comporte également une analyse prospective permettant d'obtenir des orientations concernant les sites d'accueil à privilégier. Cette analyse aboutit au final à une hiérarchisation des parcs d'activités et à la définition d'actions à mener entre 2015 et 2025.

Ainsi, 12 parcs présentent des enjeux importants à l'échelle de la CdC Aunis Sud. Ils représentent 56% des espaces à vocations économiques classées au sein des documents d'urbanisme en vigueur avant le PLUi, dont 50% disponibles à la commercialisation en 2015.

Afin de valoriser les conditions propices au développement économique, la stratégie a été affinée dans le cadre du PLUi. Cela passe notamment par la hiérarchisation des parcs d'activités sur 3 niveaux : zone économique structurante / d'équilibre / de proximité. En parallèle, la collectivité souhaite favoriser les regroupements d'activités d'une même filière afin d'encourager les synergies et favoriser ainsi la recherche et le développement.

Au-delà de la mise à disposition d'une offre foncière suffisante, Aunis Sud souhaite développer les services d'aide aux entreprises et à leur création.

3.2.2.3. Le Schéma de Développement Économique 2016-2026 d'Aunis Atlantique

A travers ce schéma, la collectivité entend se donner les moyens d'apporter des solutions pour stimuler l'activité économique et l'emploi, mais également renforcer l'attractivité et la notoriété d'Aunis Atlantique. La stratégie de développement s'appuie sur 3 axes, déclinés ensuite en actions :

- Structurer et qualifier le parcours d'entreprises sur l'ensemble du territoire,
- Dynamiser l'écosystème économique local,
- Renforcer la notoriété du territoire.

Cette stratégie a trouvé sa déclinaison dans le PLUi à travers la volonté de développer les zones d'activités stratégiques localisées près des axes de communication structurants (RN11 et RD9) en s'appuyant sur des parcs existants ou à créer. En effet, la CdC Aunis Atlantique souhaite accueillir de nouvelles activités d'envergure qui joueront un rôle moteur dans l'économie, par le biais de la création de nouveaux parcs situés sur l'axe de la RN 11. La collectivité a également identifié le besoin d'offrir des espaces spécifiques pour répondre aux besoins en immobiliers des entreprises : ateliers relais, hôtels d'entreprises, espaces de coworking.... En parallèle, le PLUi affiche la volonté de valoriser et augmenter la capacité d'accueil dans les zones d'activités existantes par leur densification. De plus, l'enjeu du traitement et de la reconversion des friches commerciales et industrielles est également affiché, tant en zones d'activités qu'en centre-bourg.

Pour plus de détail, se référer au chapitre «3.4.2. Les parcs d'activités», dans le présent document, dédié à l'analyse des sites et de leur disponibilité foncière.

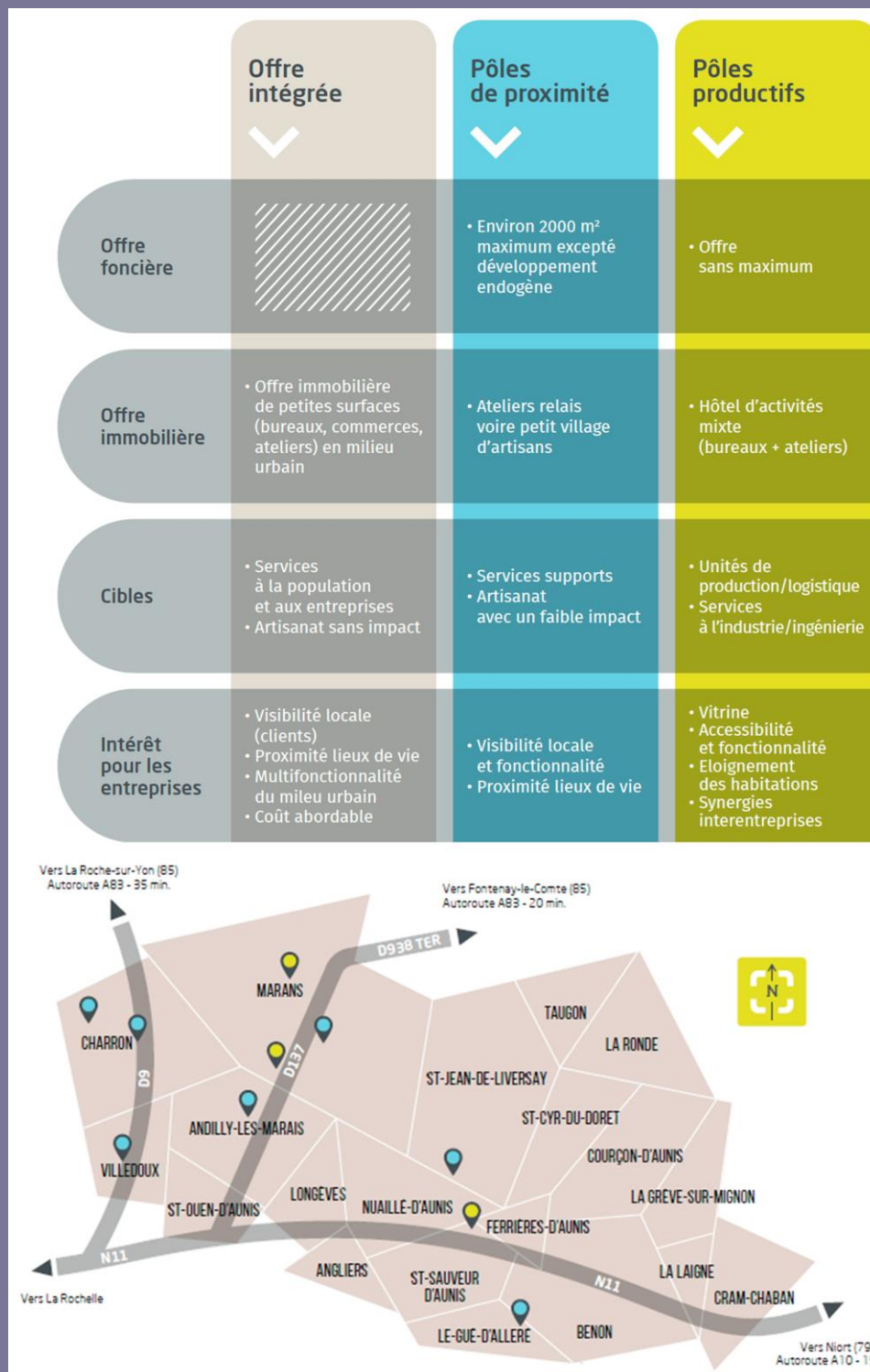


Illustration 6 : Une offre adaptée aux besoins des entreprises artisanales et productives, Source : Schéma de développement économique 2016-2026, Aunis Atlantique

3.3. Le portrait économique du territoire

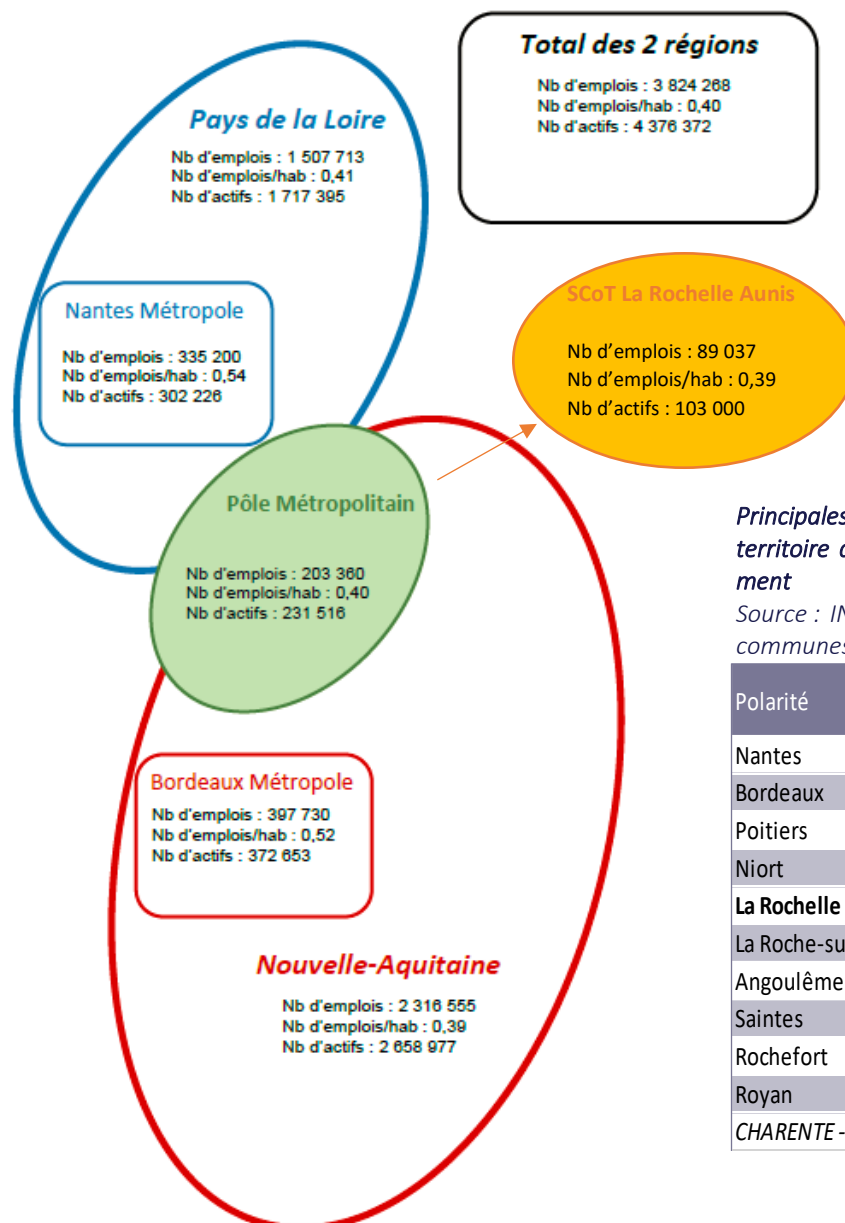
Bon à savoir :

Le **taux d'emploi** est la proportion de personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler (15-64 ans).

Le **taux d'emploi** reflète la capacité d'une économie à utiliser ses ressources en main-d'œuvre. Ce taux s'avère plus pertinent que le taux de chômage pour évaluer la situation du marché du travail.

3.3.1. Le positionnement du territoire dans le contexte métropolitain et régional

Avec un peu plus de 93 350 emplois en 2019, le territoire du SCoT La Rochelle-Aunis regroupe près de 40% des emplois du pôle métropolitain Centre Atlantique et se place au 1^{er} rang des pôles d'emplois devant l'Agglomération du Niortais (27%). Néanmoins, concernant le taux d'emploi par habitant, Niort Agglo se place en tête, avec 0,52, suivie de l'Agglomération de La Rochelle à 0,44. À l'échelle du SCoT, ce taux descend à 0,39, du fait du caractère résidentiel des Communautés de Communes d'Aunis Atlantique et Aunis Sud (avec respectivement un taux de 0,19 et 0,27).



Principales polarités économiques autour du territoire du SCoT et moyenne du département

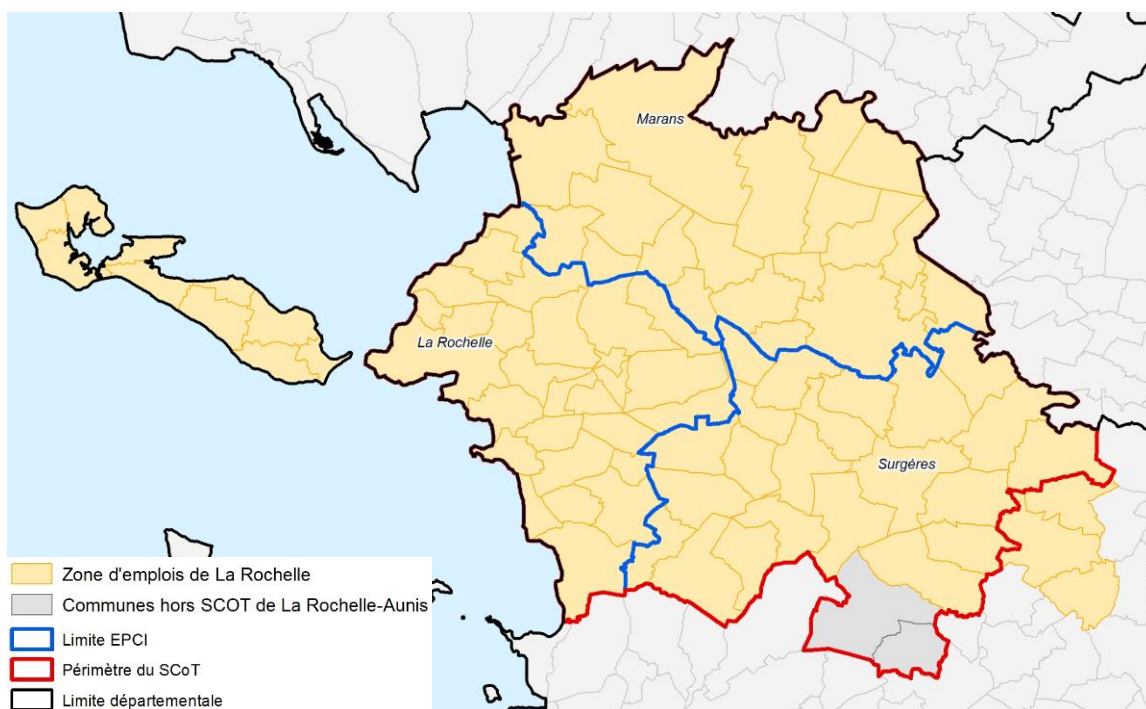
Source : INSEE, nombre d'emplois dans les communes au lieu de travail

Polarité	emplois en 2010	emplois en 2015
Nantes	168838	181849
Bordeaux	165511	174852
Poitiers	57802	58842
Niort	44729	44961
La Rochelle	45035	44032
La Roche-sur-Yon	41883	41975
Angoulême	27690	27858
Saintes	20218	19793
Rochefort	17184	16162
Royan	9901	9784
CHARENTE - MARITIME	230034	230014

Illustration 7 : Comparaison régionale des emplois pour l'année 2025, Source : Portrait économique du Pôle métropolitain Centre-Atlantique, Octobre 2017

L'INSEE produit de nombreuses analyses sur l'emploi et le chômage qui trouvent leur pertinence à l'échelle des zones d'emploi.

La zone d'emploi de La Rochelle correspond, à quelques communes près, au périmètre du SCoT La Rochelle-Aunis auxquelles s'ajoutent les dix communes de l'île de Ré.



Carte 18 : Découpage de la zone d'emploi de La Rochelle au sens de l'INSEE, Source : INSEE 2020

Les zones d'emplois ayant évolué, on constate qu'en 2020, la commune de Saint-Pierre d'Amilly a été intégrée à la zone d'emploi de la Rochelle.

Bon à savoir :

Une **zone d'emploi** est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs observés lors du recensement de 2006.

Effectué conjointement par l'INSEE et les services statistiques du Ministère du Travail, le découpage en zone d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur l'emploi et son environnement (définition INSEE).

Issue de l'observatoire de l'agglomération de la Rochelle n°23 de Juillet 2023 :

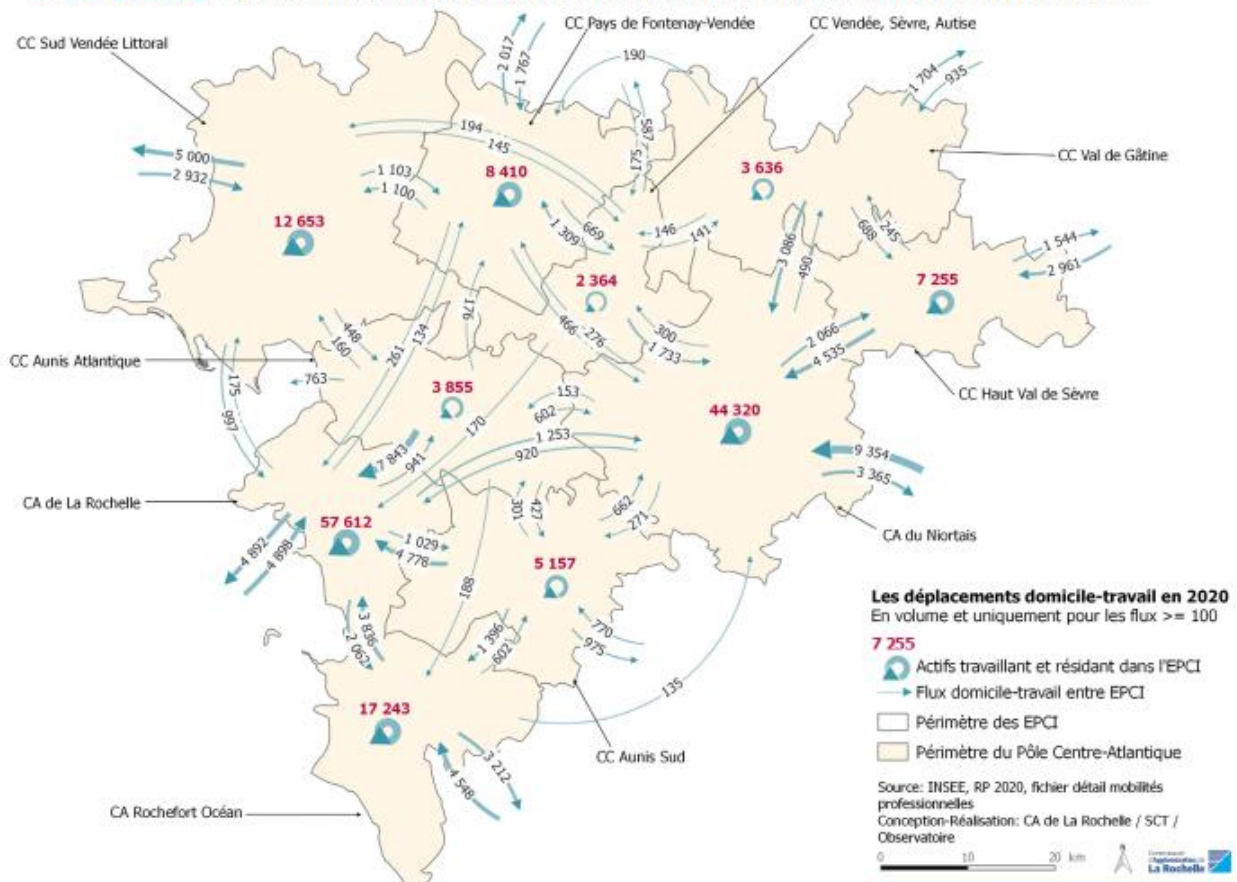
« Sur le pôle métropolitain Centre Atlantique, en 2020, 68,7 % des actifs occupés du pôle métropolitain travaillent dans leur EPCI de résidence. Parmi les 73 986 autres personnes dénommées navetteurs qui se déplacent hors de leur EPCI de résidence, 2/3 d'entre eux travaillent dans un EPCI du pôle.

Ce sont les EPCI les plus peuplés qui accueillent également le plus grand nombre d'emplois et donc d'actifs. Ainsi, la CdA de la Rochelle, compte 81 397 emplois dont 23,2 % sont occupés par des actifs venant d'un autre EPCI du pôle et 6 % des actifs par des actifs venant de l'extérieur du pôle soit au total 23 785 déplacements journaliers vers l'agglomération rochelaise.

Les échanges avec les EPCI limitrophes sont très importants. Parmi les actifs qui résident dans la CdC Aunis Atlantique mais qui n'y travaillent pas, 76,4 % se déplacent vers la CA de La Rochelle. Cette part s'élève à 58,1 % pour les actifs résidants dans la CdC Aunis Sud.

Par ailleurs, 10 547 actifs résidant dans la CdA de La Rochelle travaillent à l'extérieur de celle-ci soit 15,5 % des actifs occupés du territoire. »

● LA CARTE LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS LE PÔLE MÉTROPOLITAIN EN 2020

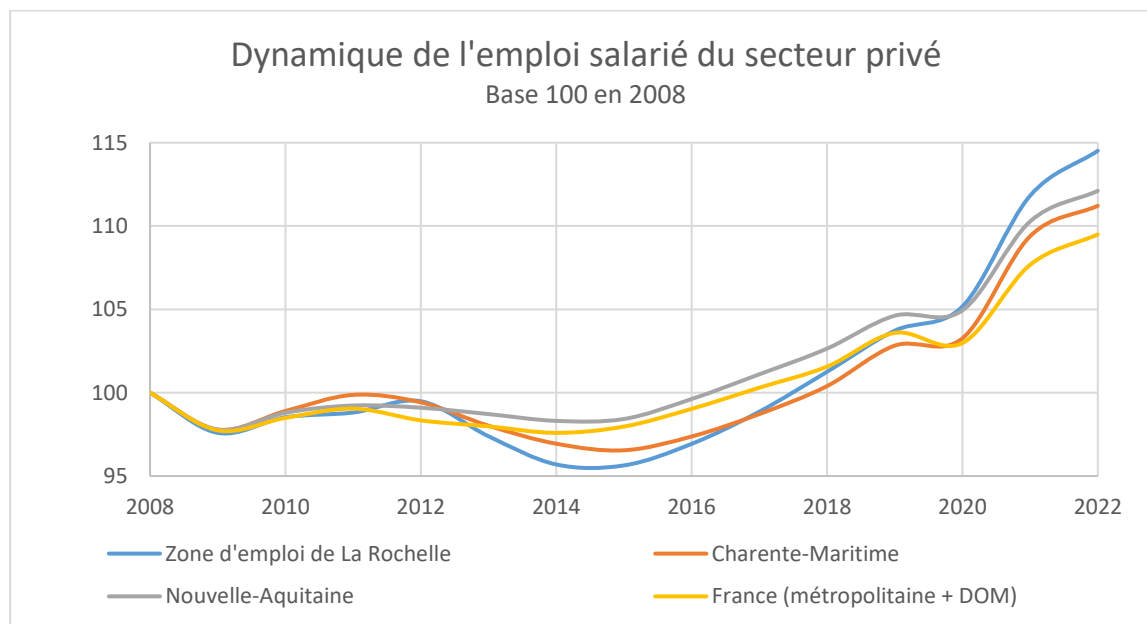


Carte 19 : Déplacements domicile-travail dans le pôle métropolitain en 2020, Source observatoire de l'agglomération de la Rochelle n°23 de juillet 2023

3.3.3. L'emploi au sein du territoire du SCoT

3.3.3.1. Une crise économique révolue

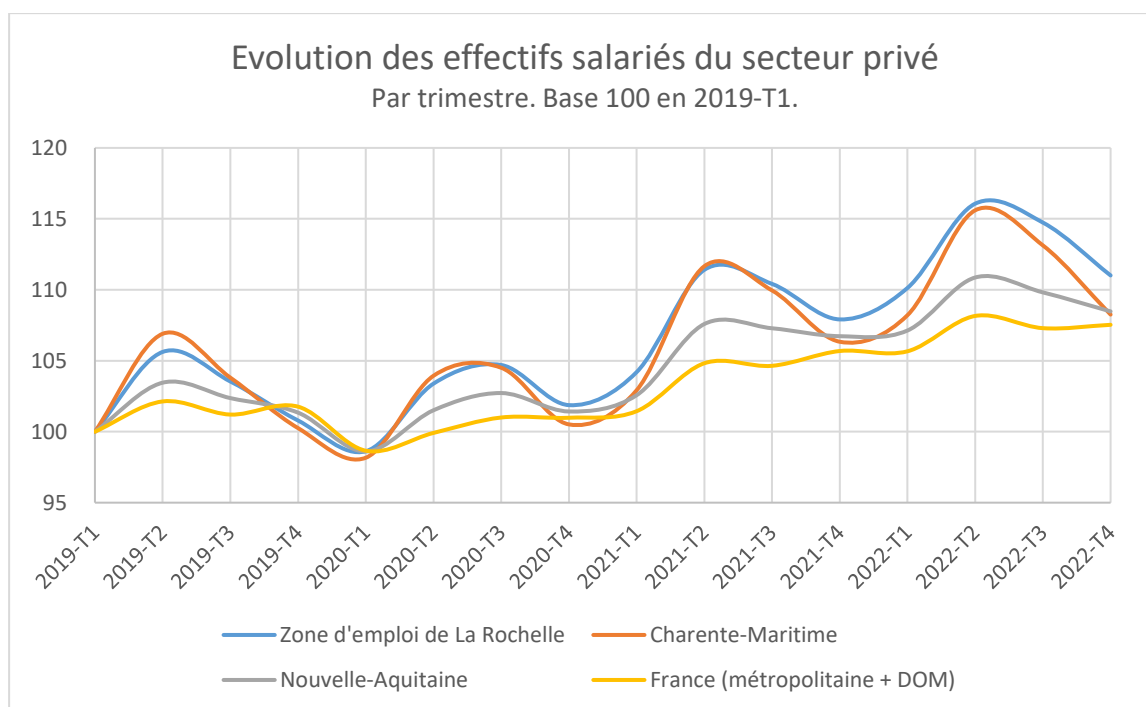
L'emploi du secteur privé a globalement augmenté sur les quinze dernières années, même s'il a connu des périodes de fluctuation. Les fluctuations sont plus marquées au sein de la zone d'emploi de La Rochelle que dans les autres territoires de référence sur la période 2008-2022.



Graphique 9 : Dynamique de l'emploi salarié du secteur privé (Base 100 en 2008), Source URSSAF au 31/12/2022

L'effondrement de l'emploi entre 2012 et 2014 a été particulièrement fort au sein de la zone d'emploi de La Rochelle. Le niveau d'emploi d'avant la crise de 2011 a cependant été rattrapé et dépassé depuis 2018.

Sur une tendance plus récente (depuis 2019), l'emploi augmente selon un rythme soutenu (+ 7200 emplois en 4 ans dans la zone d'emploi de La Rochelle). La dynamique de l'emploi salarié est plus marquée dans la zone d'emploi de La Rochelle qu'en Charente-Maritime, Nouvelle-Aquitaine et en France.



Graphique 10 : Evolution des effectifs salariés du secteur privé, Source URSSAF au 31/12/2022

Avec 16 500 intentions d'embauche pour 2023, le bassin d'emploi de La Rochelle enregistre le 5^{ème} plus important volume de projets de recrutement de la région, avec 690 projets supplémentaires par rapport à 2018.

La proportion d'établissements envisageant de recruter (38,5%) est en hausse sur un an. Elle est supérieure à celle de la Charente-Maritime et de la région. La part de projets jugés difficiles à pourvoir par les employeurs augmente sur le territoire (71,5%) et reste supérieure à celles du département et de la région.

	Zone d'emploi de La Rochelle	Charente-Maritime	Nouvelle-Aquitaine
Part des établissements qui envisagent de recruter	38,5%	36,8%	33,2%
Part de projets non saisonniers	64,1%	50,4%	64,2%
Part des projets jugés difficiles à pourvoir par les entreprises	71,5%	69,2%	70,3%

Tableau 6 : Enquête annuelle 2023 des besoins en main-d'œuvre, Source : Pôle Emploi – Zone de La Rochelle

Plus de six projets de recrutement sur dix concernent des emplois non saisonniers, soit une proportion similaire à la moyenne départementale.

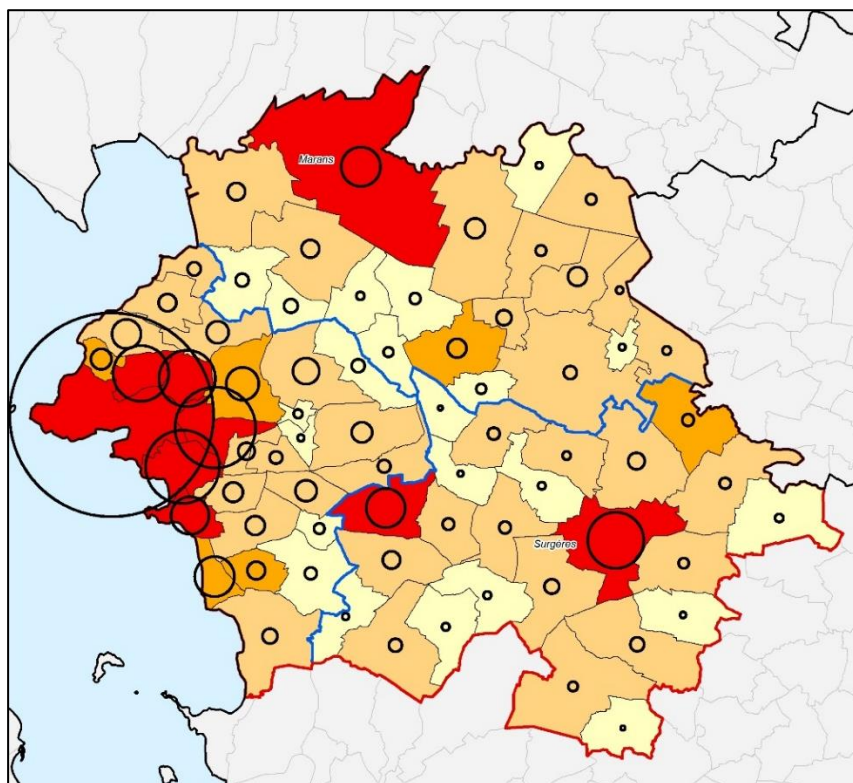
Le commerce de détail regroupe 11% des intentions d'embauche du bassin, le 3^{ème} taux le plus élevé de la région. Avec 20% de projets de recrutement dans les services, le bassin de la Rochelle est également le 2^{ème} bassin avec la plus forte part de projets dans ce secteur.

En parallèle, le chômage a baissé de 1,7 point depuis début 2021 pour atteindre 6,3% début 2023 (contre 6,6% à l'échelle du département). On note également une augmentation de l'emploi précaire. Cette dynamique se confirme par un part croissante des projets de recrutement de saisonniers en 2023 par un nombre très important de projets de recrutement avec une part significative de projets non saisonniers.

3.3.3.2. Une concentration des emplois dans le cœur d'agglomération de La Rochelle

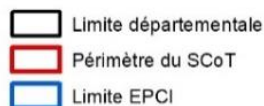
Le territoire du SCoT concentre près de 40 % des emplois du département. Ces emplois sont essentiellement centralisés dans la ville de La Rochelle (50%) et dans son bassin de vie (34%). Ces deux territoires ont une vocation productive et/ou économique, les autres communes ayant un caractère plus résidentiel.

Les villes de Surgères, Marans et Aigrefeuille-d'Aunis se démarquent avec des indices de concentration de l'emploi supérieurs à 1. Ce sont les trois pôles d'emplois principaux de l'Aunis avec respectivement : 3 720 emplois pour Surgères, 1 800 emplois pour Marans et 1 800 emplois pour Aigrefeuille-d'Aunis en 2020.

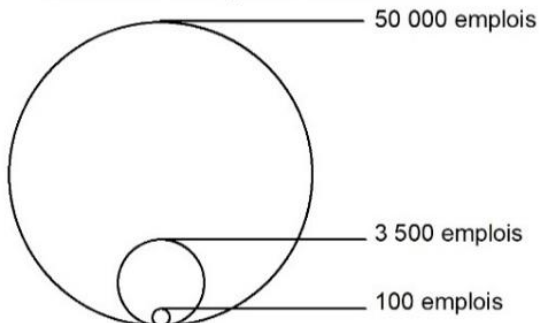


*Carte 20 : Indice de concentration de l'emploi et nombre d'emplois,
Source : INSEE 2020 - (Indicateur de concentration de l'emploi = nb d'emplois/nb d'actifs occupés)*

Indice de concentration d'emplois 2020



Nombre d'emplois en 2020



Commune	Nb d'actifs occupés	Nb d'emplois	Indice de concentration de l'emploi
La Rochelle	27 068	48 330	1,79
Périgny	3 795	7 404	1,95
Aytré	4 065	6 506	1,60
Surgères	2 159	3 487	1,62
Puilboreau	2 466	3 495	1,42
Lagord	2 456	3 525	1,44
Marans	1 881	1 800	0,95
Châtelailon-Plage	1 871	1 823	0,97
Aigrefeuille-d'Aunis	1 736	1 827	1,05
Angoulins	1 647	1 647	1
Dompierre-sur-Mer	2 340	1 382	0,59
Nieul-sur-Mer	2 303	921	0,40
SCoT La Rochelle Aunis	97 373	95 947	0,99

Tableau 7 : Les pôles économiques du territoire du SCoT, Source : INSEE 2020

Nota : seules les communes offrant plus de 900 emplois ont été retenues

Indice de concentration de l'emploi : toute commune possédant un indice supérieur à 1 est attractive du point de vue de l'emploi, c'est-à-dire qu'elle compte plus d'emplois que d'actifs occupés sur son territoire

La répartition et la concentration de l'emploi sont à mettre en lien avec la concentration urbaine et les lieux d'implantation des parcs d'activités économiques.

À l'échelle du territoire du SCoT, l'indice de concentration de l'emploi est à l'équilibre : le territoire offre donc globalement autant d'emplois qu'il compte d'actifs occupés. Les **communes de La Rochelle et de Périgny** se démarquent avec un indice global supérieur à 1,7, suivi ensuite des communes de **Aytré et de Surgères** avec un indice global de 1,6. Seul 3 communes se situent en dessous de 1 à savoir Châtelailon-Plage, Dompierre-sur-Mer, Nieul-sur-mer et Marans.

Cette organisation spatiale des hommes et des activités conduit des déplacements quotidiens importants : 65 % des actifs du territoire du SCoT travaillent en dehors de leur commune de résidence en 2020.

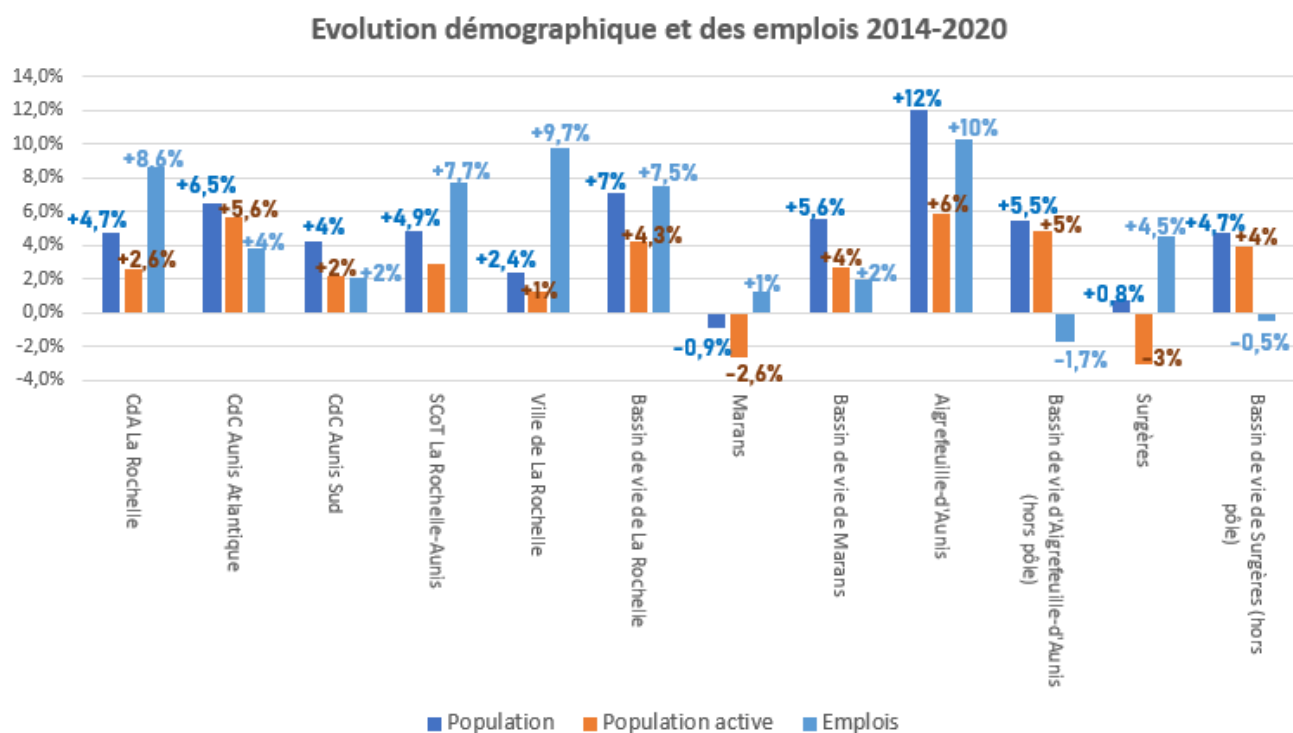
3.3.3.3. Un développement de l'emploi qui ne parvient pas à résorber le chômage

S'il est comparable à la moyenne départementale (14%), le taux de chômage du territoire du SCoT en 2019 (13,5 %) est contrasté, tant du point de vue de sa répartition que de son évolution territoriale.

Les villes de La Rochelle et Surgères observent en 2019 des taux de chômage supérieurs à 17% (respectivement 19,1% et 17,9%), alors que le reste de leur bassin de vie présente des taux de 13,3% pour celui de Surgères, 12,3% pour le cœur d'agglomération, et 10,7% pour le reste du bassin de vie de La Rochelle. Marans se situe à un niveau supérieur que la moyenne du territoire du SCoT (14,6%) tandis que le reste de son bassin de vie est à 11,2%. Il y a en revanche moins de disparités sur le bassin de vie d'Aigrefeuille d'Aunis (aux alentours de 9,7%).

Comme vu dans le chapitre traitant de la dynamique démographique, l'attractivité territoriale peut se traduire par l'augmentation du nombre d'actifs (+9 667), avec toutefois des baisses enregistrées dans la ville de Marans et de Surgères.

La croissance de l'emploi est elle aussi positive (+ 686) à l'exception du bassin de vie d'Aigrefeuille et de Surgères (hors commune pôle).



Graphique 11 : Evolution démographique et des emplois de 2014 à 2020, Source INSEE

La courbe d'évolution du taux de chômage est similaire sur l'ensemble des zones d'emploi analysées. En comparant plus finement le taux de chômage observé en 2003 et en 2017, seule la zone d'emploi de La Rochelle voit son taux inférieur, témoin d'une dynamique plus florissante en termes de création d'emplois.

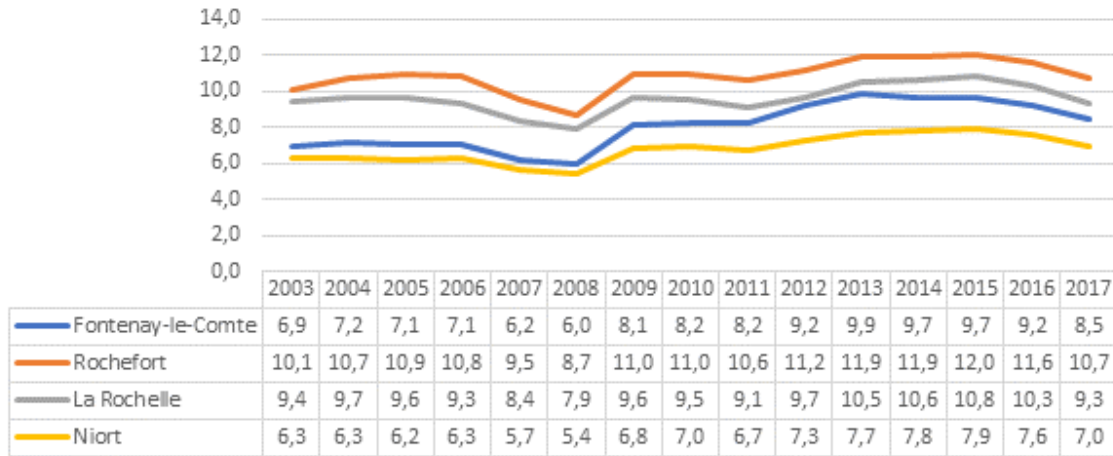
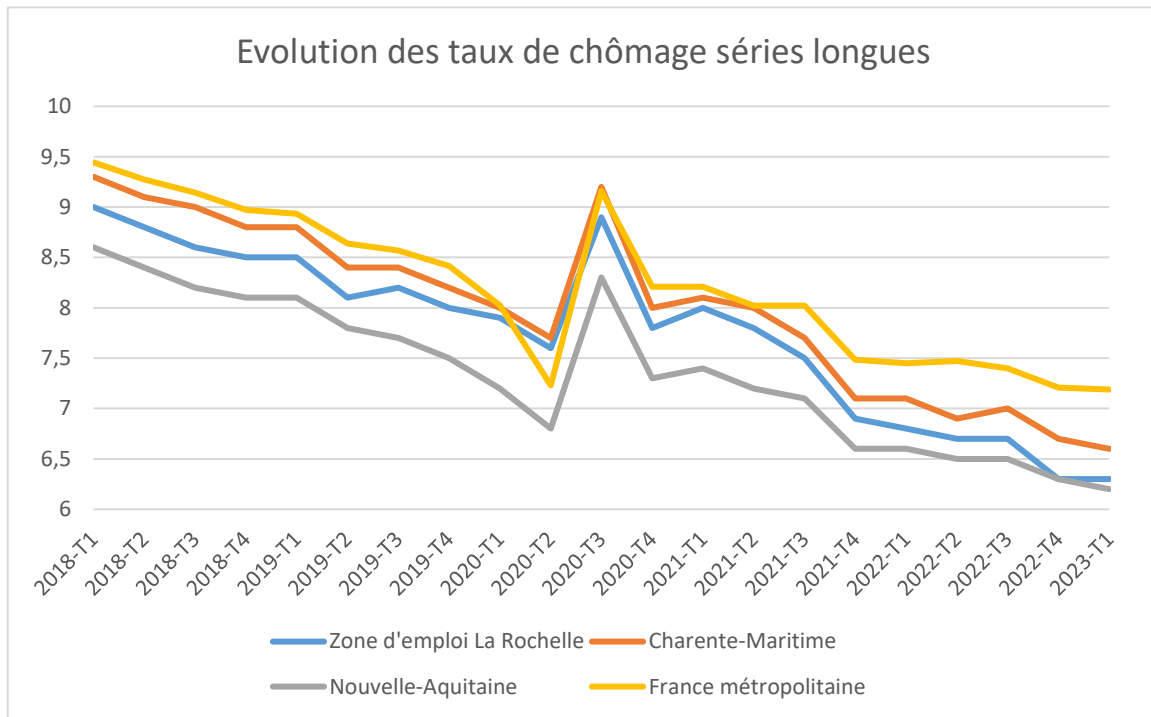


Tableau 8 : Évolution des taux de chômage par zone d'emploi, Source : INSEE 2017



Graphique 12 : Evolution des taux de chômage en période longue, Source INSEE

3.3.4. Les filières et les spécificités économiques du territoire

3.3.4.1. Un développement des emplois présentsiels et vers une qualification des emplois productifs

Ces dernières années, en France, l'emploi présentsiel, lié à la consommation locale, évolue plus *favorablement* que l'emploi productif, dont l'existence dépend majoritairement d'une demande extérieure au territoire et qui est donc soumis à la concurrence d'activités économiques identiques présentes sur d'autres territoires.

L'économie présentsielle a pour caractéristique de ne pas être soumise à une forte concurrence extérieure, même si, au sein du territoire concerné, la concurrence entre les activités résidentielles existe. Répondant aux besoins locaux des populations (habitants et touristes), elle n'est donc pas sujette à la délocalisation.

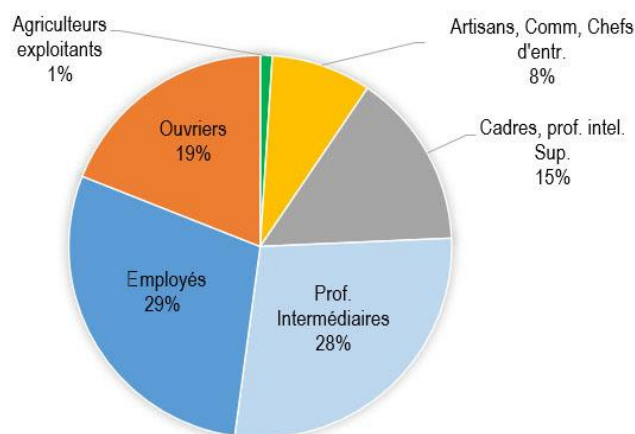
Bon à savoir :

L'emploi peut être distingué en deux catégories : présentsiel ou productif.

Les activités présentsielles ont pour objet la satisfaction des besoins des personnes présentes dans le territoire, les habitants comme les touristes.

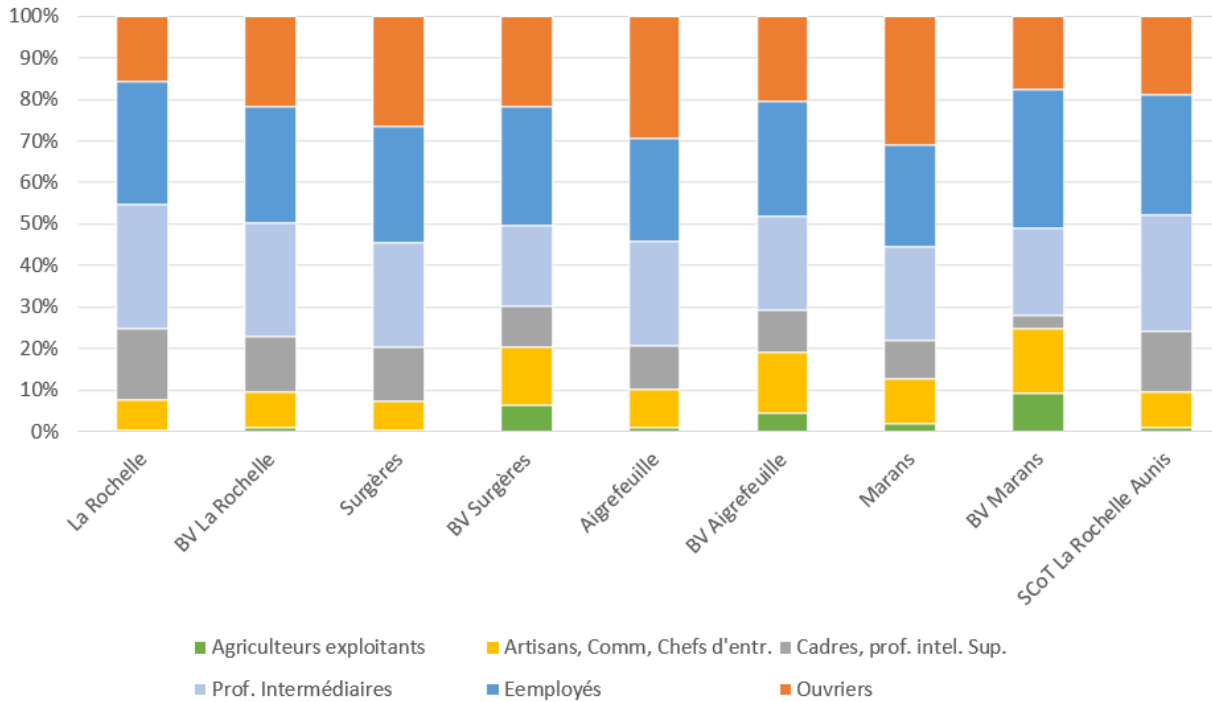
Les activités non présentsielles, aussi appelées productives, sont celles qui produisent des biens majoritairement consommés en dehors du territoire ainsi que des services dédiés à ces entreprises de production.

Sur le territoire du SCoT La Rochelle-Aunis, la dynamique de création d'emplois est fortement portée par les secteurs du commerce, du tertiaire (notamment dans les activités de la santé humaine et de l'action sociale : + 800 emplois entre 2008 et 2017), et de l'hébergement/restauration, puis dans une moindre mesure dans les activités administratives et de l'enseignement.



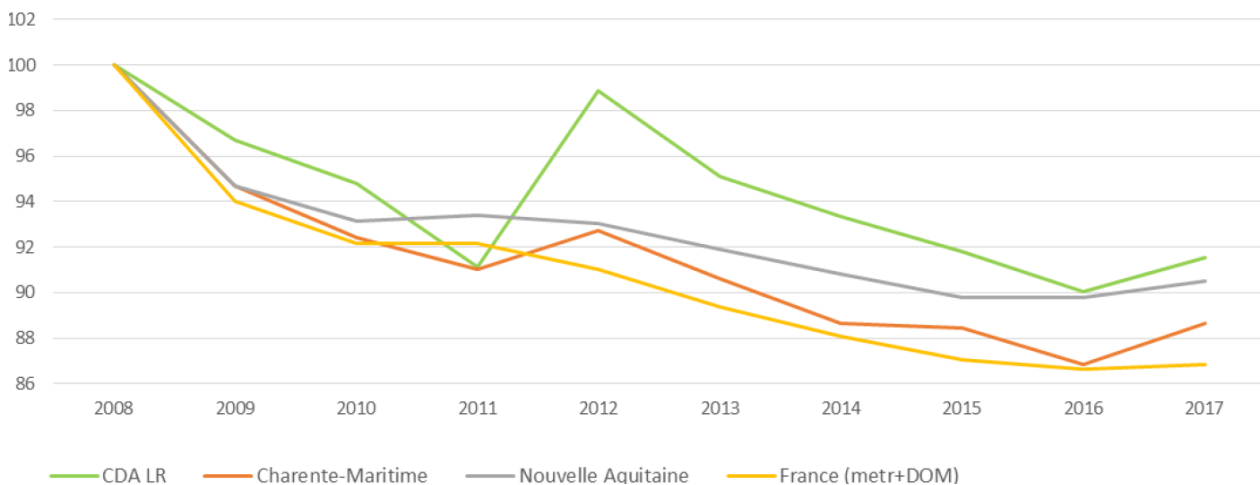
Graphique 13 : Répartition des catégories professionnelles en 2020, Source : INSEE

Le nombre d'emplois d'ouvriers et d'employés reste majoritaire, en effet, ces deux catégories socio professionnelles regroupent 48% des emplois en 2020. Une proportion toutefois en baisse puisque ces emplois représentaient 52% en 2015. A l'inverse, le territoire compte une faible proportion d'agriculteurs exploitants (1%)



Graphique 14 : Répartition des emplois (au lieu de travail) par Catégorie Socio-Professionnelle (CSP), Source : INSEE 2020

Les emplois salariés relevant du secteur de l'industrie manufacturière connaissent une croissance de + 1,8% entre 2016 et 2017. Dans ce secteur, l'agglomération de La Rochelle se démarque des autres territoires de référence (Département, Région et France) par une fluctuation forte depuis 2008 et enregistre une perte d'emplois significative, cependant bien plus faible qu'à l'échelle nationale ou régionale.

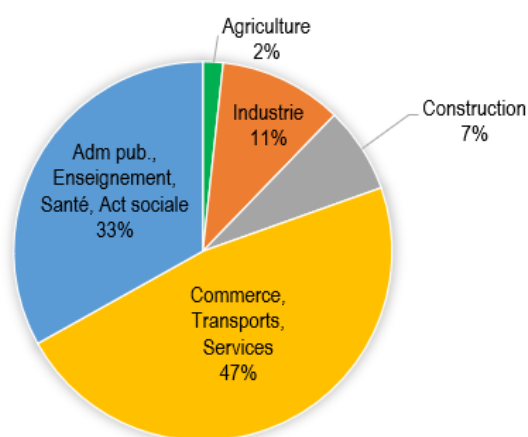


Graphique 15 : Évolution de l'emploi salarié dans l'industrie manufacturière entre 2008 et 2017, Source : URSSAF/ACOSS 2017 – base 100 en 2008

3.3.4.2. Des secteurs d'emplois variés

Le tissu économique du territoire combine des emplois présentsiels et productifs. Globalement, la répartition des emplois par secteur d'activité est similaire à la moyenne régionale avec toutefois une surreprésentation du secteur « commerce, transports et services divers » (47% sur le territoire SCoT et 43% pour la région Nouvelle Aquitaine).

Des disparités sont visibles entre les territoires du SCoT.

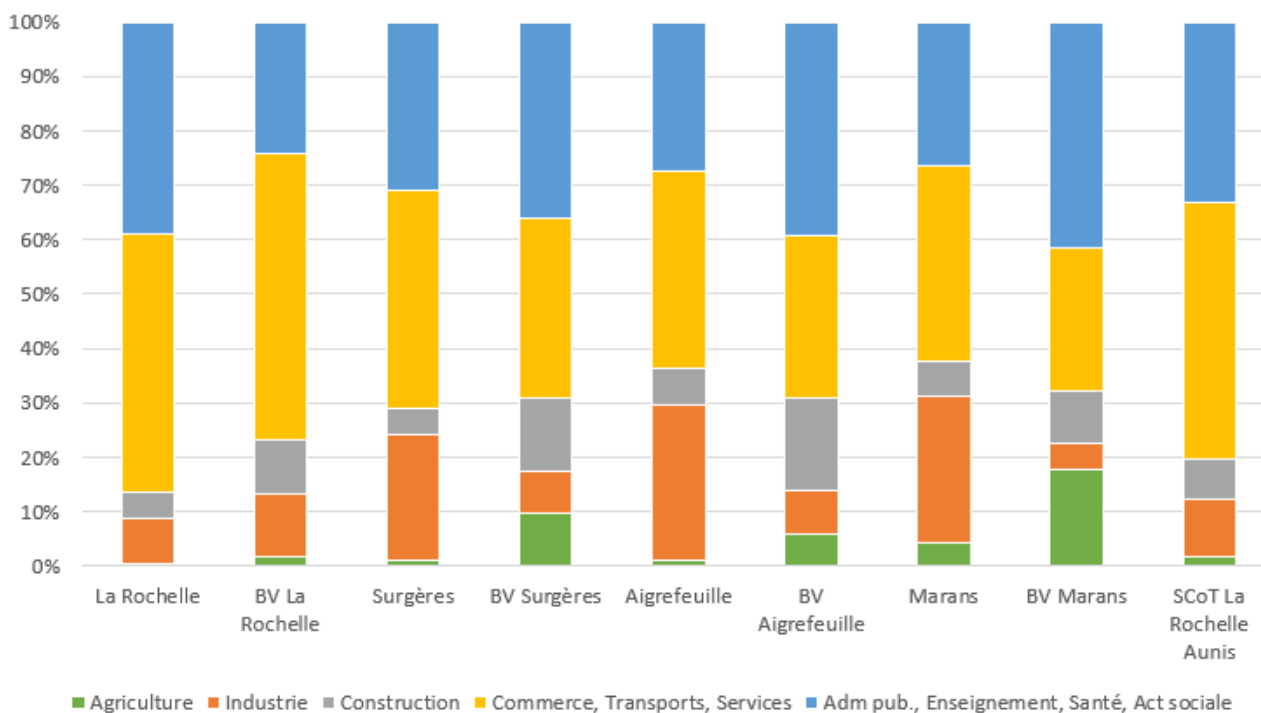


Malgré la diminution du nombre d'emplois et du nombre d'exploitations, le secteur agricole reste un marqueur identitaire du territoire (Cf. chapitre

Graphique 16 : Répartition des emplois par secteurs d'activités, sur le territoire du SCoT

5.3_L'occupation agricole, un marqueur identitaire fort du territoire). On retrouve le plus d'emploi agricole au sein du bassin de vie de La Rochelle qui regroupe 32% des emplois agricole du territoire. S'en suit le bassin de vie de Surgères (23%) et la ville de La Rochelle (14%).

Les emplois du secteur de la construction sont bien répartis sur le territoire puisque par nature, ils sont présents dans les petites zones artisanales, voire parfois dans les centralités quand l'établissement ne compte pas ou peu de salariés.



Graphique 17 : Répartition des emplois (au lieu de travail) par secteur d'activité, Source INSEE 2020

Le territoire dénombre près de 8 767 établissements actifs en 2021. Le tissu économique du territoire est majoritairement composé d'établissements individuels, en effet, près de 70% des établissements ont entre 1 à 9 salariés. Ce taux s'élève à 76% pour la CdC Aunis Atlantique. La CdA de La Rochelle concentre la plupart des établissements de grande taille, ce sont souvent des établissements tournés vers les activités « Administration publique, enseignement, santé, action sociale » et « Commerce, transports, services divers ».

Le poids de la sphère présentielle est plus important dans **l'agglomération de La Rochelle**. Le tissu économique de l'agglomération de La Rochelle est également porté par des filières structurantes, notamment le nautisme, les industries de pointe et technologies du futur, l'agroalimentaire et la santé-nutrition, l'écologie urbaine et les éco-activités puis les Technologies de l'Information et la Communication (TIC).

La dynamique actuelle du tissu économique de la **Communauté de Communes Aunis Sud** reste liée à la présence dominante d'entreprises de petites tailles (73% des établissements ont entre 1 à 9 salariés). Le secteur tertiaire (commerces, transport, construction) est dominant (48% des établissements), jouant un rôle de locomotive économique sur le territoire. Même si le secteur est en diminution, l'agriculture reste une partie intégrante du territoire (13%).

Le tissu économique d'Aunis Atlantique est lui aussi constitué de petites entreprises. Malgré la prédominance des commerces de proximité, le tissu économique local est assez équilibré entre la construction, les services aux entreprises et les services aux ménages. Il s'agit également de commerçants et d'artisans, ces derniers travaillant pour la plupart sur l'agglomération de La Rochelle.

Le tourisme est un axe structurant du territoire. Le positionnement géographique (littoral, Marais poitevin), les paysages et l'environnement remarquable sont de nombreux atouts tout comme la richesse des manifestations culturelles de renommée et la présence de monuments et musées prisés du public (Francofolies, Festival du Film, Aquarium...). C'est principalement, dans la CDA de La Rochelle que le tourisme est très développé. **L'activité touristique est très largement concentrée sur la Ville de La Rochelle et la façade littorale** qui cumule 16% des nuitées touristiques du département et 8,8% des lits touristiques, avec une part importante en hôtellerie.

3.3.4.3. Le tissu industriel

De façon générale, le territoire se définit par un tissu industriel essentiellement composé de petits établissements. Des investissements conséquents au sein de grands groupes industriels et de nouvelles implantations permettent d'accompagner certaines mutations et de renforcer le dynamisme économique du territoire. Le territoire présente une spécificité industrielle importante au niveau des activités de fabrication de matériels de transport (ferroviaire), grâce à la présence d'une entreprise phare (ALSTOM à Aytré). La filière du secteur nautique est également très présente avec notamment Dufour Yachts à Périgny et Fontaine-Pajot, basé à Aigrefeuille d'Aunis. Les entreprises relevant du secteur industriel sont majoritairement présentes au sein des parcs d'activités.

Aux côtés des grandes entreprises ou filiales de groupes internationaux se développent un très grand nombre de PME/PMI. La plupart d'entre elles développent des produits et des services pour leur propre marché, d'autres interviennent en tant qu'ensemblier, cotraitant, équipementier, bureaux d'études ou sociétés de services pour les grands donneurs d'ordres locaux.

La plupart de ces entreprises sont indépendantes et appartiennent à leur fondateur et/ou leurs salariés. Elles contribuent toutes à la richesse du territoire et proposent des savoir-faire pointus dans des domaines variés.

L'industrie nautique

La région de La Rochelle, tout comme la Vendée ou la région Bordelaise, est l'une des locomotives de l'industrie nautique française. Une filière complète s'est structurée, avec quelques 320 entreprises qui emploient 2 000 salariés, pour un chiffre d'affaires global de quelques 300 millions d'euros, réalisé à hauteur de 60% à l'exportation. Peuvent être cités les fleurons, qui font figures de géants dans ce paysage de PME :

- Dufour Yachts (430 salariés – Périgny) deuxième constructeur français de voiliers ;
- Fountaine-Pajot (400 salariés – Aigrefeuille d'Aunis) 1^{er} constructeur mondial de catamarans de croisière ;
- Amel (110 salariés - Périgny) constructeur de voiliers de croisière ;
- Catana Groupe (un site de production à Marans) constructeur de navires de plaisance.

La diversité rochelaise se manifeste dès l'amont de la filière, avec une dizaine de cabinets d'architecture navale, dont on retrouve les créations chez les grands constructeurs mondiaux. Ainsi, le pôle de construction et réparation navale de La Rochelle regroupe plus de 220 salariés.

La Rochelle a aussi des bureaux d'études spécialisés, comme le Centre de recherche pour l'architecture et l'industrie nautiques (Crain) qui a conçu un programme informatique de découpe des voiles utilisé par 80 voileries dans 25 pays.

Sur le port de commerce de La Pallice, le chantier Gamelin, repris en 2009 par le vendéen Océa, est un spécialiste de l'aluminium, et produit avec 40 salariés des voiliers de grand raid et des navires commerciaux de transport de passagers. Le port accueille également une activité de refit de bateaux de grande plaisance, organisée par les professionnels locaux.

Le nautisme à La Rochelle, ce sont aussi les fabricants d'accastillage, de voiles, de mâts et de gréements.

L'entretien et la réparation de bateaux incombent aux chantiers du plateau nautique, situé dans le quartier de la ville en bois, tandis que l'équipement est représenté par de très nombreuses entreprises spécialisées dans l'électronique, l'informatique embarqué, la voilerie ou encore les hydro-générateurs. Les événements organisés chaque année pour les amoureux de la mer (salon nautique du Grand Pavois, régates et courses) parachèvent la réputation du territoire rochelais.

Le dynamisme nautique local génère également une activité et des implantations d'entreprises sur l'ensemble du territoire. Ainsi, Marans accueille quelques entreprises de construction de bateaux de plaisance.

Enfin, la densité et la diversité de la flotte de plaisance favorise également le développement de part de marchés à rayonnement local, et notamment ceux liés à la vente et aux prestations de services. Ces activités se situent notamment autour du port de la Rochelle (Port des Minimes et bassin nautique) et sont confrontées à un réel enjeu de maîtrise des espaces correspondants, pour limiter les problèmes de concurrence avec les dynamiques urbaines.

L'industrie ferroviaire

L'industrie ferroviaire et des transports est l'une des filières regroupant le plus d'emplois sur l'agglomération de La Rochelle. Le groupe ALSTOM (1300 salariés – Aytré) conçoit et assemble les tramways CITADYS et les TGV.

L'industrie chimique

L'industrie chimique et de valorisation de matériaux et d'environnement médicales RHODIA Electronics et Catalysis filiale du groupe belge SOLVAY, présent dans 25 pays (12 Milliards de chiffre d'affaires, n°1 mondial), possède sur La Rochelle un site unique en Europe, de 40 ha proche du quartier de Port Neuf, spécialisé dans le traitement et la valorisation de terres rares. Environ 350 personnes y travaillent.

La société CARL ZEISS MEDITEC (ioltech) à Périgny est le siège de la division Implants oculaires du Groupe Carl ZEISS. Ce groupe présent dans 30 pays compte plus de 13 000 collaborateurs et possède des sites en Europe, en Amérique du Nord, au Mexique et en Asie. Son chiffre d'affaires dépasse les 4 milliards d'euros.

La société SIMAFEX située à MARANS, filiale du groupe pharmaceutique français Guerbet, est spécialisée dans le domaine médical, dans la recherche et développement des produits de contraste, recherche de solutions d'imagerie, pour les patients atteints de maladies cardiaques, cancéreuses ou neurologiques.

L'industrie automobile

Cette filière connaît la crise qui conduit, fin 2016, à la fermeture d'un des grands pourvoyeurs d'emplois de l'agglomération : l'usine Delphi (350 salariés – Périgny - sur un site de 10 ha).

La SEMAT (filiale du groupe allemand ZOELLER KIPPER – 180 salariés – La Rochelle), quant à elle se maintient et construit plus de 600 véhicules de voirie et 300 basculeurs de conteneurs par an, pour beaucoup à propulsion 100% électrique.

L'industrie de services

Présente sur l'ensemble du territoire, cette filière regroupe un certain nombre d'entreprises en lien ou non avec les fleurons présentés ci-avant, et qui connaissent un rayonnement national, voire international pour certaines d'entre elles.

Peuvent être cités :

- SITEL (57 000 salariés dans le monde dont 1 000 à Périgny), l'un des leaders mondiaux de l'externalisation de centres de contacts, a basé son principal site français à Périgny.
- le groupe CGR, dont le siège social est à Périgny, est le 3^{ème} réseau de cinémas en France avec 413 salles. Il est aussi le 1^{er} Circuit Européen équipé 100% en numérique et en projection 3D. Le groupe emploie 1 000 employés et son actionnaire français est rochelais.
- l'entreprise SIGNALS, filiale de BRADY Group, leader mondial dans le domaine des solutions d'identification et de sécurité est également basé à Périgny.
- le groupe RIDORET (spécialisé en menuiserie) est une entreprise familiale rochelaise qui emploie 800 personnes en France. Ses centres de production et de distribution sont répartis de Bordeaux à Lille.

L'industrie agro-alimentaire

Ce tissu économique est présent sur l'ensemble du territoire du SCoT et se répartit sur un bon nombre de parcs d'activités économiques.

Surgères se démarque particulièrement dans ce secteur structuré principalement autour des filières du lait et des céréales, qui outre des sites de production, dispose également d'équipement de recherches et de formation (l'ENILIA-ENSMIC, l'INRA, Actalia, Arvalis...).

Le siège social de la première coopérative laitière de Nouvelle-Aquitaine, Terra Lacta se situe à Surgères.

Par ailleurs, sur la CdA de La Rochelle peuvent-être cités :

- le groupe LEA Nature (Jardin Bio, So'Bio, Floressance, Lift Argan, ...), (500 salariés – Périgny) spécialisé dans la fabrication et la distribution de produits bio ;
- SENOBLE DESSERTS PREMIUM (Aytré), spécialisé dans la production de desserts innovants à base de produits laitiers, filiale d'un groupe international faisant plus d'1 milliard d'euros de chiffre d'affaires, dont 62% à l'export ;
- ATLANTIQUE ALIMENTAIRE spécialisé dans la fabrication d'entrées surgelées ; fait partie d'un groupe dont les sites de production sont basés à La Rochelle et au Luxembourg ; réalise 30% de son activité à l'export vers le Benelux, l'Allemagne, la Scandinavie et l'Europe de l'Est ;
- INNOV'IA, (environ 75 salariés – La Rochelle) leader en Europe dans la conception et la fabrication à façon de poudres et d'ingrédients granulés (vitamines, oligo-éléments, conservateurs, sucres, édulcorants).

L'entreprise Tipiak, spécialiste reconnu des plats cuisinés surgelés, produit sur son site de Marans ses spécialités à base de produits de la mer.

3.3.4.4. Les équipements portuaires

Le port Atlantique La Rochelle (Grand Port Maritime-GPM)

Des chiffres clés, témoins de son dynamisme : en 2018

- 6^{ème} Grand Port Maritime de France en tonnage de marchandises (sur 7) ;
- 2^{ème} port français pour l'exportation céréalière ;
- 1^{er} port français pour l'importation de produits forestiers ;
- 2^{ème} port européen importateur de pâte à papier ;
- 9,6 millions de tonnes ont transité par le Port en 2022, ce qui en fait le premier port de la Région Nouvelle-Aquitaine en tonnage ;
- 85% des échanges de marchandises du transport maritime de la région, un équilibre entre volumes importés et volumes exportés : 44% du trafic à l'export (céréales principalement) et 56% du trafic en import (hydrocarbures, vrac agricoles et industriels, produits forestiers). Un port qui connaît une forte dynamique de développement, à l'opposé des ports d'estuaire proches ;
- 220 millions d'euros d'investissements publics et privés entre 2014 et 2018 ;
- 40 établissements engagés dans une démarche d'écologie industrielle ;
- Environ 16 400 emplois directs, indirects et induits ;
- Seul port en eau profonde de la façade atlantique, il peut accueillir 24H/24 et 7jrs/7 des navires de 14 mètres de tirant d'eau lors des plus basses eaux. Il est ouvert sur l'océan et protégé par l'Île de Ré ;
- 70 000 m² de bâtiments offrant une forte capacité de stockage couverte ;
- 6 terminaux spécialisés de chargement et déchargement de marchandises, reliés à 40 km de voies ferrées ;

- 242 ha de domaine terrestre, 310 ha de domaine maritime et 35 ha en cours de comblement gagnés sur la mer. Un potentiel de développement sur 60 ha.

Son emprise se développe sur un foncier réduit et imbriqué dans la Ville de la Rochelle et les espaces naturels. Cette caractéristique est une contrainte importante pour son fonctionnement et son développement mais constitue aussi un facteur d'efficacité dans sa gestion et dans l'occupation des espaces. La position du GPM impose de gérer des zones tampons entre les activités industrialo-portuaires et les quartiers Ouest de la Ville, à la fois au niveau de ses limites administratives mais également aux frontières de ses dessertes routières et ferroviaires. Ces zones tampons constituent des contraintes au développement urbain, mais permettent néanmoins d'envisager le développement d'activités pouvant cohabiter avec la vocation industrialo-portuaire de ces secteurs.

Le Port est également une plateforme multimodale complète, facilitateur de la logistique routière et ferroviaire, par la mise à disposition d'infrastructures de très bonne qualité. Le GPM a créé en 2010 sa propre filiale de transport de fret ferroviaire : OFP (Opérateur Ferroviaire Portuaire) lui permettant de rapprocher ses clients de ses installations.

L'augmentation des tonnages, la configuration actuelle de la voie ferrée passant dans les quartiers résidentiels de La Rochelle et les perspectives de développement du Port ont conduit les services de l'État à anticiper une nouvelle desserte ferrée à moyen terme : **c'est le projet de contournement ferroviaire de transport de marchandises de La Rochelle.**

Dans le cadre du CPER 2015-2020, l'État a inscrit les études de définition des espaces fonciers à préserver pour la création d'une voie ferroviaire nouvelle contournant l'agglomération de La Rochelle et desservant le Grand port maritime. Les études de dimensionnement du fuseau, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, ont permis d'identifier les zones de passage possibles au regard des différents enjeux et contraintes. Ont ainsi été proposés :

- 2 contournements courts reliant le grand port à la ligne de Nantes ;
- 4 contournements longs prolongeant les contournements courts jusqu'à la ligne de Poitiers.

S'agissant du raccordement au réseau ferré du GPM, aucune des solutions Est ou Ouest n'a encore été privilégiée, des études plus détaillées devront être menées afin de déterminer quelle solution sera retenue.

Au-delà de ses activités traditionnelles, Port Atlantique La Rochelle se positionne activement sur des filières très spécialisées : refit de méga yachts (réparation/rénovation au Pôle de Réparation et de Construction Navale), accueil de navires de croisière (une trentaine d'escales de paquebots de croisières par an, débarquant près de 66 000 passagers), énergies renouvelables. Le Port ambitionne ainsi de devenir une plateforme d'accueil privilégiée pour les activités de manutention et/ou de construction de fondations pour éoliennes en mer (champs éoliens de la façade atlantique).

Ces filières d'avenir et d'excellence renforcent l'innovation et le développement économique du territoire.

Le port de plaisance des Minimes à La Rochelle

Avec ses 70 ha et ses 5 000 places (incluant plus de 500 places visiteurs et 55 places d'échouage), il est le plus grand port de plaisance de la façade atlantique et le plus grand d'Europe. Il génère ainsi de nombreux emplois dans l'agglomération et compte 65 salariés, secondés par une quinzaine de saisonniers.

Son agrandissement récent sur près de 15 ha, a été qualifié d'exemplaire par le Ministère de l'Écologie et du Développement et de l'Aménagement Durables, notamment parce qu'il contient de nombreuses solutions techniques et innovantes (comme l'installation de récupérateurs d'eaux usées et des systèmes de désalinisation d'eau de mer), mais aussi parce qu'il permet de protéger le quartier de la Ville-en-Bois et sa zone artisanale des éventuels phénomènes climatiques, particulièrement des risques de submersion.

Le port des Minimes génère une activité économique importante sur les métiers du service aux bateaux et aux plaisanciers. Il contribue également à l'animation de la ville avec plus de 100 manifestations nautiques par an et un soutien actif aux nombreuses associations locales liées au nautisme. Il est de plus un moteur pour le tourisme (se référer au chapitre dédié au tourisme dans le diagnostic pour plus de détail sur cette activité).

Situé dans un bassin de navigation très attractif, il présente des perspectives de développement a priori favorables.

Le port de pêche de Chef de Baie

Transféré du centre-ville, sur la zone industrielle agroalimentaire de chef de Baie, en 1994, le port de pêche, premier du département, se trouve en mitoyenneté du port de La Pallice (GPM), au sud de la zone de stockage des grumes de Chef de Baie.

Ce transfert et le nouvel équipement assurent un meilleur accueil des navires, offrent une chaîne du froid répondant aux exigences européennes et une qualité optimale des produits débarqués. Les infrastructures et le savoir-faire dans le domaine de la logistique et de la maîtrise de la chaîne du froid (22 000 m² de bâtiments réfrigérés - criée, stockage, mareyeur) permettent des livraisons de produits frais à J+1.

24 entreprises sont installées sur la plateforme et 590 emplois directs et indirects sont générés par l'activité pêche. 200 personnes travaillent au quotidien sur cette plateforme portuaire. (Se référer au chapitre «

La dynamique agricole, conchylicole et la pêche » dédié à la pêche et la conchyliculture dans le diagnostic pour plus de détail sur cette activité).

De plus, certaines industries de transformation séduites par les infrastructures du port, se sont implantées à proximité de celui-ci, ce qui a généré la création du pôle agro-alimentaire « Agrocéan ».

Depuis 2002, il était géré par la Chambre de Commerce et de l'Industrie de La Rochelle. L'Agglomération de La Rochelle et le Département ont pris les commandes via un nouveau syndicat mixte depuis le 1^{er} janvier 2019. Les deux collectivités portent à hauteur de 15 millions d'euros le programme Port Chef de Baie 2025 qui s'inscrit dans le projet stratégique de réhabilitation et de développement de l'ensemble du site portuaire (31 millions d'euros) dont les travaux, débutés en 2022 devraient être finalisés à horizon 2026.

Nota : Les autres ports sont traités dans le volet touristique du diagnostic.

3.4. L'organisation spatiale de l'équipement économique

3.4.1. Les centralités urbaines

Si les parcs d'activités constituent un support indispensable pour le développement économique, les centres villes et centres-bourgs accueillent une part importante des entreprises contribuant à leur animation. Les centralités regroupent notamment de nombreux emplois du secteur tertiaire, proportionnellement à la démographie de ces communes (La Rochelle arrive en tête suivie d'Aytré, Périgny et Surgères).

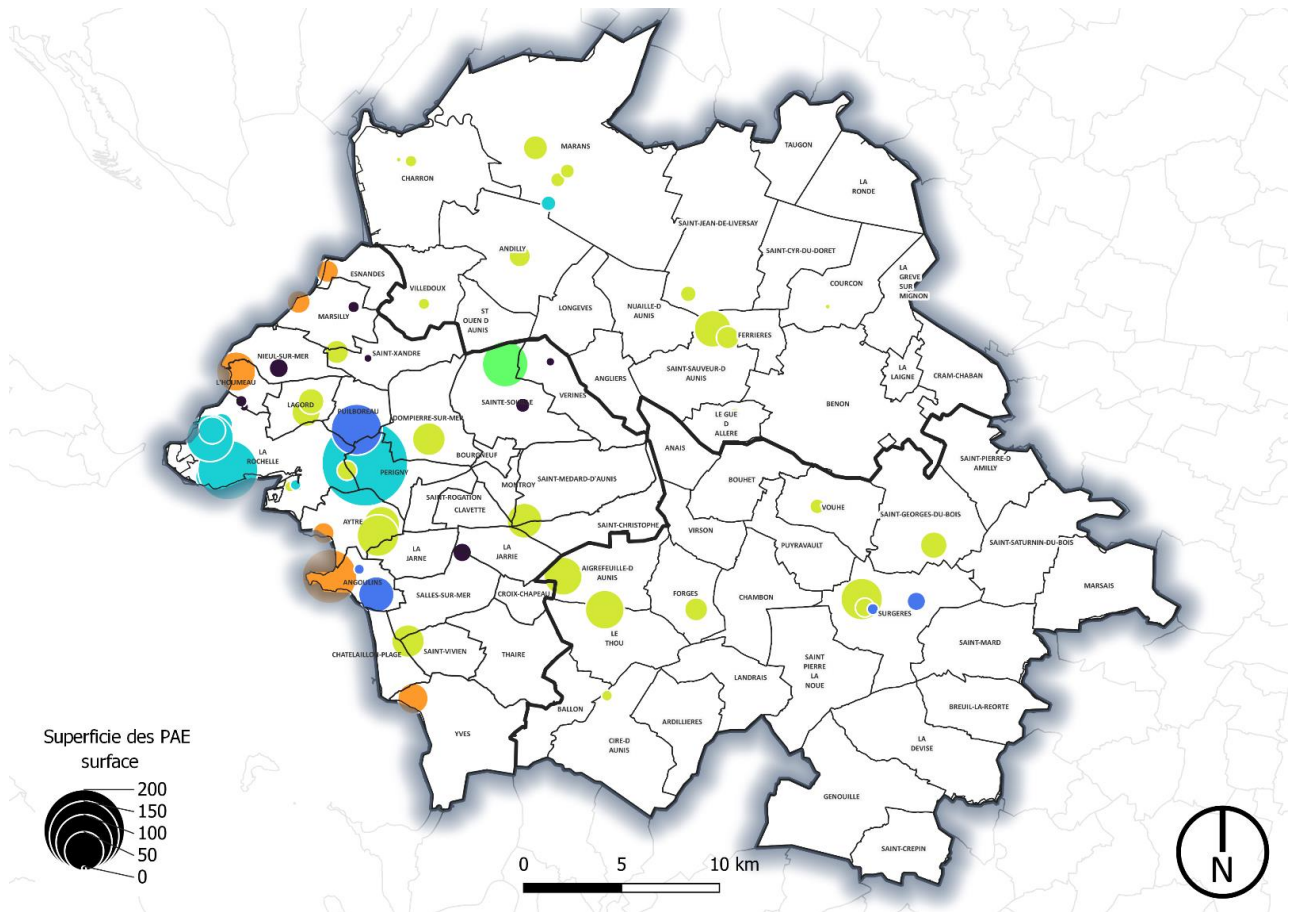
3.4.2. Les parcs d'activités

Les parcs d'activités économiques constituent les espaces privilégiés dédiés à l'accueil de nouvelles entreprises (attractivité exogène) ou au développement d'entreprises déjà présentes sur le territoire du SCoT (développement endogène). Ainsi, le développement économique d'un territoire doit tenir compte de nombreux facteurs : sa géographie, la diversité des statuts et des tailles des entreprises, la diversité de temporalité des entreprises (en création, en développement), la diversité des sites d'accueils (secteurs d'activités, surfaces, qualité, localisation). Pour être attractif, le territoire doit avoir en capacité d'offrir un stock significatif de foncier économique bien réparti géographiquement, diversifié, pour répondre aux différents secteurs d'activités.

L'enjeu pour le SCoT est d'harmoniser les stratégies des 3 intercommunalités qui le composent en fléchant les destinations préférentielles pour chacun des parcs d'activités, entre zones spécialisées qui nécessitent des surfaces parcellaires et des besoins très différents (logistique, industriel, artisanat) ou mixtes (commerce de gros, artisanat, service) et en luttant contre certaines évolutions de zones qui induisent des difficultés d'usages et de voisinages entre activités non compatibles.

3.4.2.1. La répartition des parcs d'activités et leurs vocations

Les parcs se répartissent de manière privilégiée dans la couronne rochelaise (proximité infrastructures portuaires et aéroportuaires), le long des axes routiers (RN 11, RD 939, RN 137) et ferroviaires, et majoritairement en accroche à une commune pôle. De plus petites zones sont dispersées sur le reste du territoire.



Carte 21 : Carte des PAE par vocation dominante, (Syndicat Mixte La Rochelle-Aunis)

Les parcs d'activités par vocation dominante

- ARTISANAL
- COMMERCIAL
- INDUSTRIEL
- LOGISTIQUE ET INDUSTRIEL
- MIXTE
- OSTREICOLE
- TERTIAIRE
- TERTIAIRE ET TECHNO

Les activités présentes dans les parcs d'activités reflètent la diversité du tissu économique local. Les entreprises relevant du secteur industriel se sont globalement implantées dans des parcs dédiés à cette vocation. Elles y ont trouvé une réponse à leur besoin d'espace et un positionnement stratégique à proximité des dessertes routières. Une grande majorité de parcs n'a pas de vocation spécifique, la mixité est variable selon les zones.

3.4.2.2. L'occupation des parcs, les disponibilités foncières et les projets de développement

Au global, le territoire du SCoT compte 44 parcs d'activités, pour une surface occupée de près de 951 ha. Si en moyenne, les parcs d'activités affichent un taux de remplissage de 86 %, il existe des disparités entre eux. En effet, certains présentent des potentiels de densification ou de parcelles disponibles à la commercialisation assez importants comme par exemple Les Grands Champs à Aigre-feuille d'Aunis (12 ha) ou encore Fief St-Gilles à Saint-Georges-du-Bois (7 ha).

Les intercommunalités, au travers de leurs PLUi, et en cohérence avec leurs schémas de développement économique (cf. chapitre 3.2.2. Les schémas de développement économiques des intercommunalités du territoire du SCoT et leurs traductions dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)) ont inscrit des réserves foncières en prévision du développement de certains parcs. Il s'agit essentiellement d'extension de parcs existants, seule Aunis Atlantique prévoit la création de nouveaux parcs d'activités. Au global entre 2021 et 2031, ce sont près de 159 ha qui sont prévus en extension, cela représente une progression de 16 % par rapport aux surfaces actuellement occupées. La CdA de La Rochelle et Aunis Sud dans un souci de meilleure gestion du foncier, limitent ces extensions à 6 % et 38 % de leur potentiel existant. Aunis Atlantique prévoit quant à elle une progression de ces espaces d'activités de plus de 60 % passant de 79 ha à 118 ha.

	Nombre de parcs	Surface (en ha) des Parcs existants			Surface Extension envisagée à 10 ans (en ha)	Surface totale à terme (en ha)
		Surface totale	Surface occupée	Surface densifiable		
Aunis Atlantique	8	79	73	11	45	124
Aunis Sud	15	260	191	44	72	331
CdA de La Rochelle	19	783	687	12	42	822
Territoire du SCOT	42	1 122	951	67	159	1 277

Tableau 9 : Totaux par EPCI du foncier occupé et disponible au sein des parcs d'activités

Source : CdA La Rochelle, CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud – mai-juin 2022

Intercommunalité	Commune	Nom du Parc	Surface des Parcs existants (en ha)			Surface extension envisagée à 10 ans (en ha)	Surface totale à terme (en ha)
			Surface totale	Surface occupée	Surface densifiable		
Aunis Atlantique	Angliers	Réserves foncières	0	0	0	10	10
Aunis Atlantique	Ferrières	ZA de Ferrières - St-Sauveur	9	9	2	3	12
Aunis Atlantique	Saint-Sauveur-d'Aunis	Beaux vallons	34	29	5	11	45
Aunis Atlantique	Villedoux	Larrose (création)	0	0	0	6	6
Aunis Atlantique	Andilly	Bel-Air	12	11	4	4	16
Aunis Atlantique	Marans	La Pénissière	7	7	0	0	7
Aunis Atlantique	Marans	St-François	3	3	0.6	11	14
Aunis Atlantique	Marans	Zone du port	14	14	0	0	14
Aunis Sud	La Devisse	Les Varennes	2	2	0	2	4
Aunis Sud	Ciré-d'Aunis	Le Moulin	0.7	0.7	0.7	0	0.7
Aunis Sud	Landrais	Fief de la Pointe	2	2	0	0	2

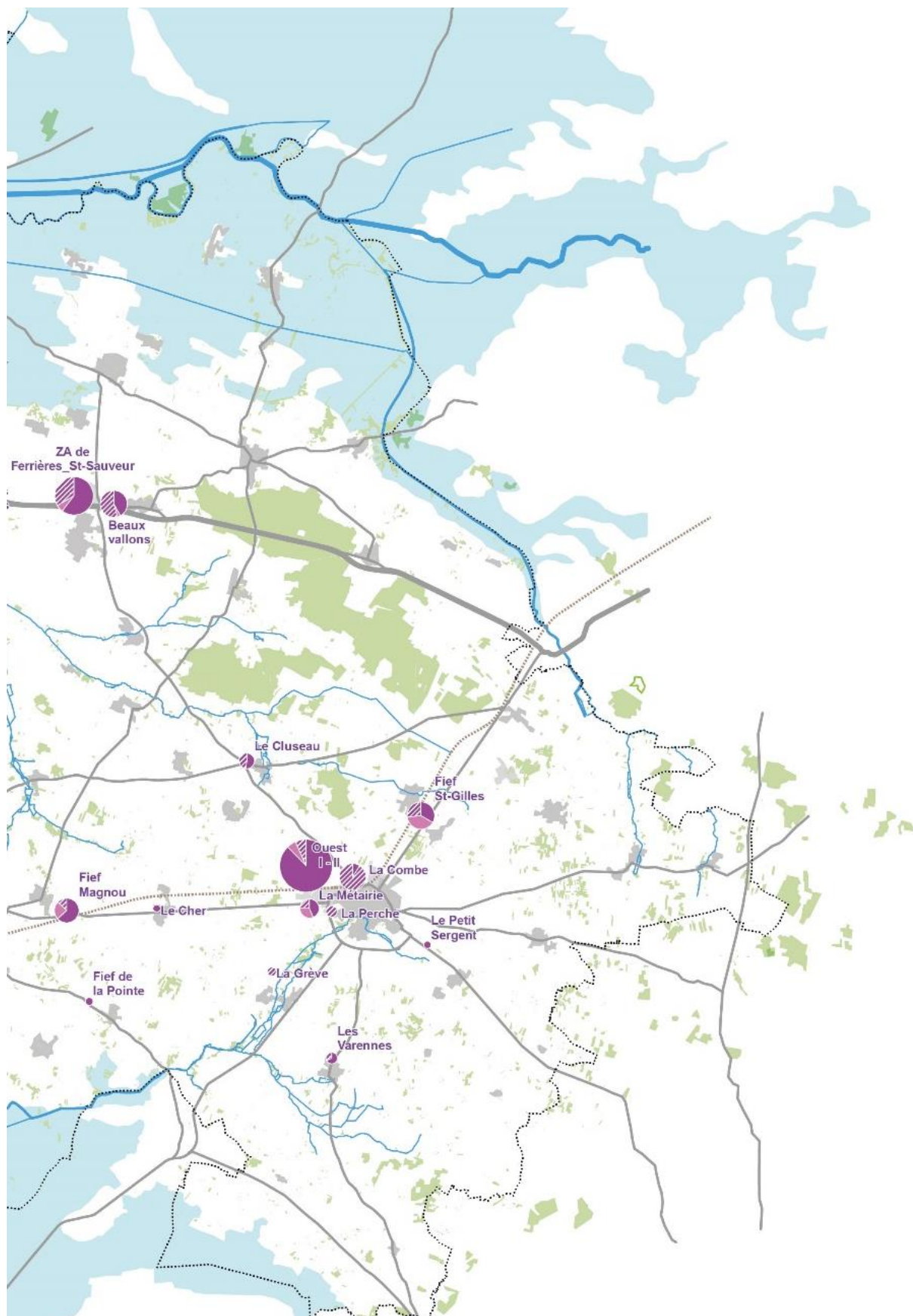
Intercommunalité	Commune	Nom du Parc	Surface des Parcs existants (en ha)			Surface extension envisagée à 10 ans (en ha)	Surface totale à terme (en ha)
			Surface totale	Surface occupée	Surface densifiable		
Aunis Sud	Saint-Pierre-La-Noue	La Grève	0.4	0	0	2	2.4
Aunis Sud	Saint-Mard	Le Petit Sergent	2	2	0	12	14
Aunis Sud	Surgères	La Perche	5	0	0	4	9
Aunis Sud	Forges	Fief Magnou	18	12	4	10	28
Aunis Sud	Le Thou	Fief Girard	55	43	3	18	73
Aunis Sud	Surgères	La Métairie	16	5	3	0	16
Aunis Sud	Chambon	Le Cher	2	2	1.4	0	2
Aunis Sud	Surgères	Ouest I - II	58	79	5	0	58
Aunis Sud	Surgères	La Combe	21	2	8	14	35
Aunis Sud	Aigrefeuille-d'Aunis	Les Grands Champs	49	30	12	0	49
Aunis Sud	Saint-Georges-du-Bois	Fief St-Gilles	23	8	7	10	34
Aunis Sud	Vouhé	Le Cluseau	7	4	2	0	7
CdA de La Rochelle	Saint-Vivien	Les Bonnevaux	4	3	1	7	11
CdA de La Rochelle	Salles-sur-Mer	L'Aubépin	6	6	4	0	6
CdA de La Rochelle	Aytré	Belle Aire-Varaize	90	72	1	0	90
CdA de La Rochelle	Saint-Médard-d'Aunis	Croix-Fort	31	22	0.5	6	37
CdA de La Rochelle	La Rochelle	Agrocécan	17	17	0	0	17
CdA de La Rochelle	La Rochelle	Technocéan	10	9	1	0	10
CdA de La Rochelle	Périgny	Zi Périgny/Atlanparc	210	210	4.5	0	210
CdA de La Rochelle	La Rochelle	La Pallice	242	242	3	0	242
CdA de La Rochelle	Dompierre-sur-Mer	Corne Neuve	18	13	0	13	33
CdA de La Rochelle	La Rochelle	Les Rivauds nord et sud	38	38	0.5	4	42
CdA de La Rochelle	Lagord	Atlantech	5	0	0	0	5
CdA de La Rochelle	Lagord	Les Greffières	18	18	1.5	0	17
CdA de La Rochelle	L'Houmeau	Pampin	5	5	0	0	5
CdA de La Rochelle	Sainte-Soulle	Le Radar	4	0	0	0	4
CdA de La Rochelle	L'Houmeau	Monsidun	6	6	0	0	6
CdA de La Rochelle	Nieul-sur-Mer	Nalbret	10	3	0	0	6
CdA de La Rochelle	Sainte-Soulle	Usseau/Atlanparc	53	17	2	12	65
CdA de La Rochelle	Saint-Xandre	L'Aubrecay	12	2	0	0	12
CdA de La Rochelle	Marsilly	Les Beauvoirs	4	4	0.2	0	4

Tableau 10 : Détails du foncier occupé et disponible au sein des parcs d'activités et les projets de développement

Source : CdA La Rochelle, CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud – janvier 2022



Carte 22 : État des lieux du foncier occupé et disponible au sein des parcs d'activités et les projets de développement, Source : CdA La Rochelle, CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud – décembre 2018



Carte 23 : Etat des lieux du foncier occupé et disponible au sein des parcs d'activités et les projets de développement, Source : CdA La Rochelle, CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud – décembre 2018

3.4.2.3. Les friches économiques

L'apparition de friches industrielles et commerciales est un phénomène qui touche à des degrés différents l'ensemble du territoire.

La CdC Aunis Sud ayant pris conscience que les opérateurs privés ne peuvent se saisir seuls du sujet a mis en œuvre une politique interventionniste. Trois sites à Surgères ont fait ou font d'ores et déjà l'objet d'une intervention pour résorber le problème de pollution et créer les conditions favorables pour un réinvestissement des sites par les entreprises.

3.5. Synthèse des enjeux

3.5.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – économie (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>La Rochelle, un pôle d'emploi majeur à l'échelle du pôle métropolitain et des pôles générateurs d'emplois locaux dans l'Aunis (Surgères, Marans et Aigrefeuille d'Aunis), qui s'appuie sur une offre de parcs économiques répartis sur le territoire</p> <p>Le Grand Port Maritime et quelques fleurons de l'industrie qui essaient un tissu de PME créant des filières économiques notables (fabrication de matériel roulant / nautisme / agroalimentaire)</p> <p>Une majorité de très petites entreprises sur des orientations technico-économiques variées et présentant un potentiel de développement</p>	<p>Une augmentation du nombre d'emplois créé mais un taux de chômage qui reste élevé dans certain territoire notamment dans les villes de La Rochelle et de Surgères</p> <p>Des migrations résidentielles importantes et fortement concentrées vers la ville-centre et le cœur d'agglomération qui regroupe 72% des emplois pour un poids de population de 46%</p> <p>Une économie portée fortement par des activités présentes qui repose sur la dynamique résidentielle</p>
Prospective	Opportunités	Menaces
	<p>Une attractivité de la Ville de La Rochelle et du littoral qui permet de se positionner au centre du pôle métropolitain et d'offrir une alternative aux métropoles de l'Arc Atlantique (assurer le développement endogène et exogène)</p> <p>Le développement et la structuration de filières spécifiques (agroalimentaires...) pour une population de plus en plus qualifiée (de la recherche innovation à la production)</p> <p>Une stratégie de développement des parcs d'activités à orchestrer à l'échelle du territoire du SCoT, tant sur le volet quantitatif que qualitatif (hiérarchisation / vocation)</p> <p>Consolider l'attractivité du territoire à travers son accessibilité : aéroport, TGV, axes routiers structurants</p>	<p>Une offre de parcs d'activités concentrée dans le cœur d'agglomération qui arrive à saturation et dont l'accessibilité est de plus en plus contrainte</p> <p>Une divergence croissante des types d'activités entre le cœur d'agglomération très recherché et les zones périurbaines où le foncier est moins sous pression</p> <p>Un déploiement du numérique en cours de changement et qui s'accélère depuis 2021-2022, post-covid, avec un changement de comportement dans la méthodologie de travail des employés et des entreprises</p>

3.5.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins

3.5.2.1. Une évolution des formes d'emploi favorable à un recentrage dans les centralités

Une part importante des emplois créés relève du secteur tertiaire, notamment dans les domaines de la santé et de l'action sociale mais également du commerce et de l'hébergement/restauration. Ces types d'activités ont tous leur place au plus près de l'habitat. Ainsi, il s'agit d'organiser et de créer les conditions favorables pour l'implantation de ces entreprises et services dans les centralités.

Par ailleurs, des nouvelles formes d'emploi émergent grâce au développement du numérique qui permet notamment le télétravail. L'aménagement urbain devra tirer profit de ces évolutions et les soutenir par une offre de lieux qui favorisent le co-working, la rencontre, l'échange et la créativité. L'enjeu de la mobilité et l'accessibilité de ces espaces de travail doit également être au centre des réflexions. Les centralités et les secteurs à proximité des gares sont les plus propices.

3.5.2.2. Une nécessaire redistribution de l'offre de parcs économiques au-delà du cœur d'agglomération

Le tissu économique du territoire comprend une part significative de TPE-PME réparties sur l'ensemble des parcs d'activités et dans les centralités. Le cœur d'agglomération concentre une majorité de ces établissements au sein de parcs économiques qui arrivent à saturation ou qui connaissent des difficultés d'accessibilité pour les actifs résidant dans l'Aunis. Des potentiels d'extension nombreux sont mis en perspective par les PLUi.

L'évolution des filières industrielles est incertaine, mais la spécificité de quelques grands pôles existants doit être prise en compte (Port Atlantique La Rochelle, port de pêche, les grands sites industriels tels qu'Alstom, Atlantech, Grand Fief...). Pour assurer la cohérence du développement des parcs d'activités sur le territoire, il conviendra d'interroger les vocations et spécificités à donner et le phasage des projets pour les adapter aux besoins réels.

Il s'agira d'établir une stratégie commune, complémentaire et non concurrentielle à l'échelle du grand territoire, en s'appuyant sur les réserves foncières existantes, au regard des conditions d'accessibilité, en fonction des besoins particuliers pour créer des conditions favorables au développement et cohérent avec la stratégie d'aménagement urbain.

3.5.2.3. Une offre de parcs existante à requalifier en y créant des conditions d'accueil en phase avec les exigences de la transition numérique, énergétique et écologique

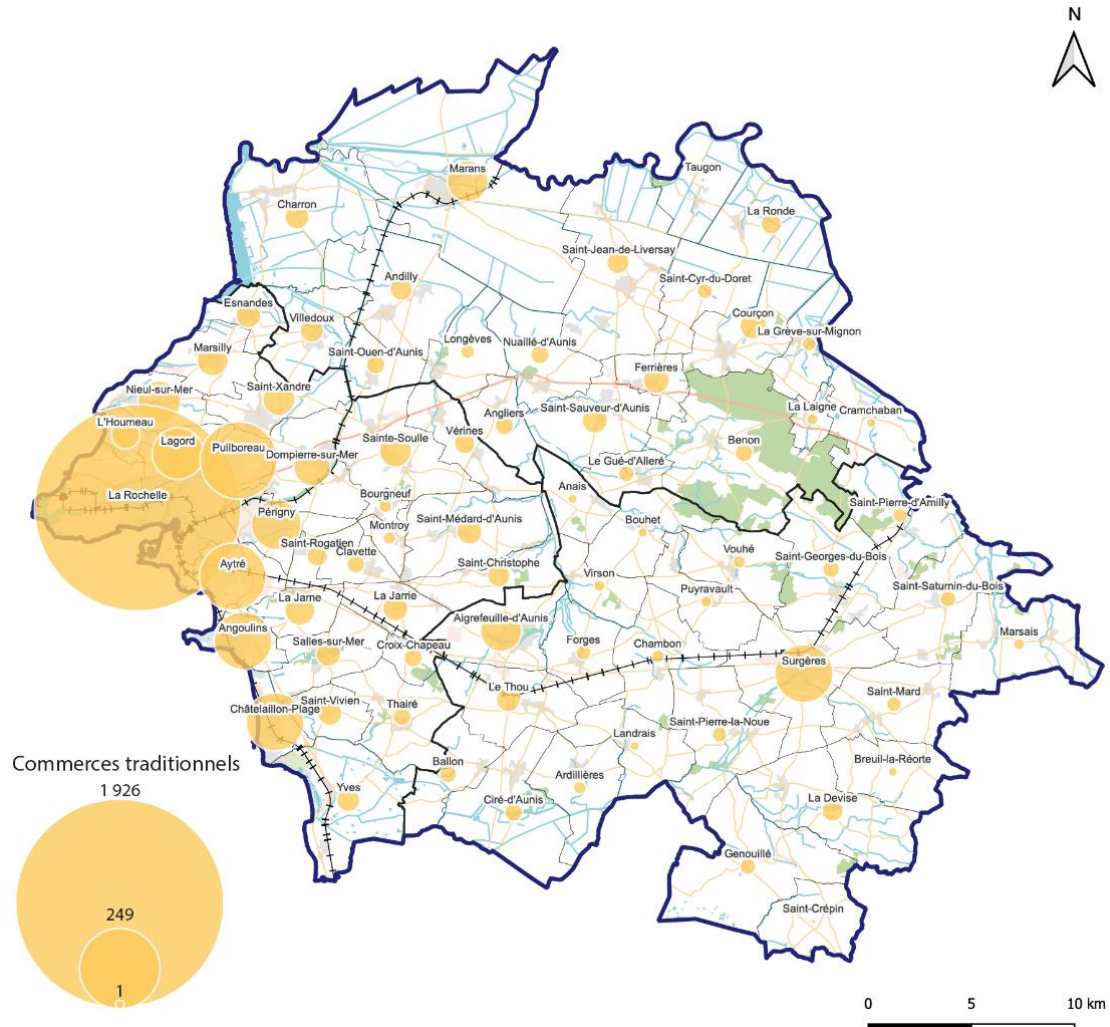
La multiplicité de l'offre d'accueil économique et ses degrés de développement et d'aménagement variés pose la question de la hiérarchisation des investissements à porter par les collectivités. Tous ces espaces ne pourront offrir le même niveau de services aux entreprises et salariés. L'aménagement et le renouvellement des parcs d'activités entraînent des charges financières lourdes. A la question de la prévention ou la résorption des friches économiques s'ajoutent le besoin d'améliorer la qualité d'intégration urbaine et paysagère des parcs.

4. L'offre commerciale



1. **Maintien d'un bon maillage commercial à l'échelle de l'agglomération** avec 93,4 % des habitants bénéficiant d'au moins un commerce alimentaire sur leur commune. Ce taux descend néanmoins à 87,9 % sur Aunis Sud et 70,4 % sur Aunis Atlantique.
2. La Rochelle reste de loin le pôle référent à l'échelle du territoire SCoT voire au-delà **avec une forte légitimité sur l'offre non alimentaire.**
3. Avec désormais moins de 44 % des commerces implantés en centralité, le territoire connaît **un effet de dilution de l'offre commerciale** pouvant conduire à une perte de lisibilité de l'activité commerciale notamment en centralité.
4. **Une structuration forte des grandes et moyennes surfaces** ces dernières années avec un effet de rattrapage du secteur d'Aunis Atlantique.
5. **Une consommation foncière pour l'activité commerciale** qui ne se traduit pas en **emploi.**
6. Des **espaces commerciaux** dont l'attractivité est **plutôt banale** même pour des espaces récemment créés. Les efforts des collectivités pour améliorer ce volet qualitatif (Beaulieu, Angoulins, Ferrières...) ont vocation à bénéficier d'un aspect prescriptif dans le SCoT.
7. Les **nombreux projets d'investissements illustrent l'attractivité du territoire** mais exigent une approche concertée dans un contexte d'offre commerciale suffisamment développée.
8. Des élus qui **s'interrogent sur la nécessité de conserver une offre foncière abondante** au regard du contexte concurrentiel, des fragilités de certains centres villes et des nouvelles tendances de consommation.

4.1. Répartition de l'offre commerciale



Carte 24 : Localisation de l'offre commerciale, Source : Fichier CCI ; septembre 2023

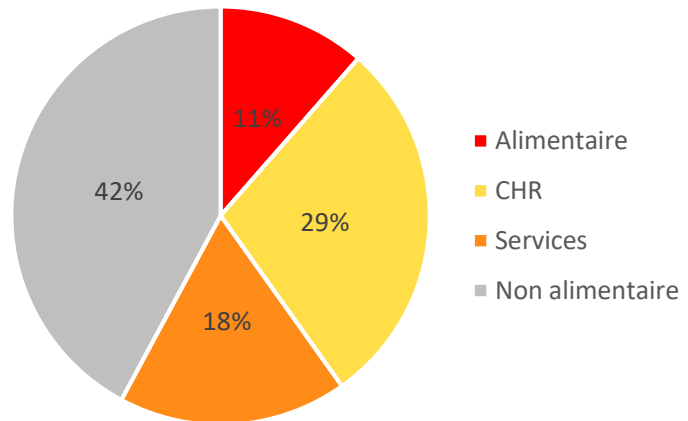
Le SCoT de la Rochelle-Aunis regroupe **3 843 commerces et services (hors filière automobile)**. La filière non alimentaire (hygiène-beauté, équipement de la personne, équipement de la maison, culture-loisirs) domine largement avec 41% des établissements, ce qui illustre le rayonnement de l'agglomération sur un territoire élargi.

Avec 50% des établissements, La Rochelle (33% de la population) conforte sa position de pôle centre du territoire avec plus de 1 900 établissements. Cinq autres communes regroupent plus de 130 établissements :

- / Puilboreau (249)
- / Aytré (182)
- / Surgères (135)
- / Châtaillonn-Plage (134)
- / Angoulins (133)

Le taux de diversité commercial** moyen sur l'ensemble du territoire du SCoT s'élève à 26.6%. Ce chiffre est élevé et atteint 27.2% pour la ville pôle de La Rochelle et jusqu'à 46,7% sur Andilly et 46,3% sur Puilboreau. Cet indicateur permet de faire ressortir les pôles disposant du plus fort rayonnement.

Avec 681 établissements (soit 18% de l'offre traditionnelle), le **phénomène de tertiarisation** reste maîtrisé. Avec 11% de l'offre, la filière alimentaire dispose d'un poids cohérent.



Graphique 18 : Répartition de l'offre commerciale par grand secteur

Précisions

*CHR : Cafés, hôtels, restaurants,

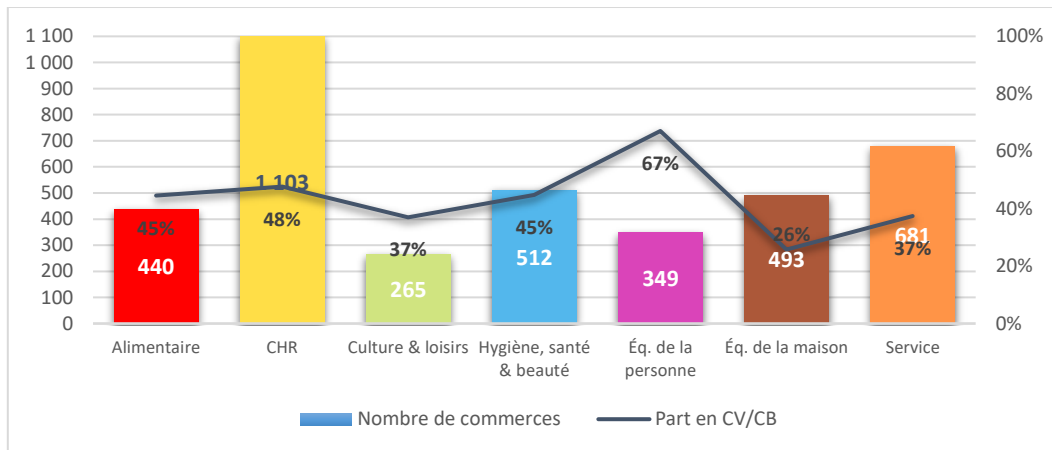
**Le taux de diversité commerciale est la part de l'offre en équipement de la maison et de la personne sur l'ensemble de l'offre commerciale hors garages et services.

4.2. Répartition de l'offre commerciale traditionnelle en centralité

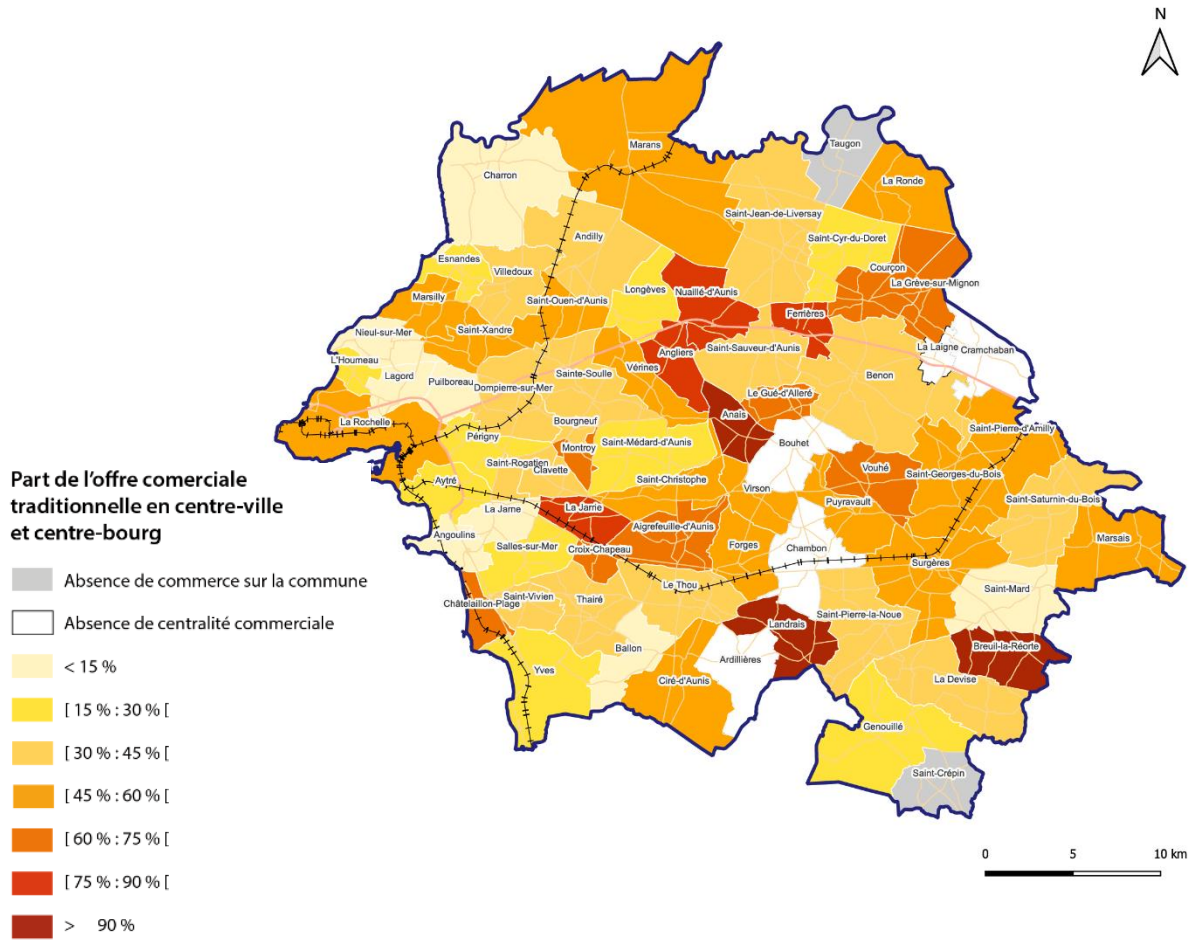
43% des commerces traditionnels sont implantés au sein d'une centralité commerciale du SCoT (hors pôles de périphérie). Un ratio très inférieur à la moyenne idéalement située aux alentours de 60%. Cet indicateur montre la fragilisation commerciale des centres-bourgs et centres-villes du territoire. Seules 27 communes concentrent la majorité de leurs commerces dans leur centre-bourg ou centre-ville. Toutefois, sept de ces communes (Anais, Breuil-la-Réorte, Forges, La Grève-sur-Mignon, Landrais, Puyravault et Vouhé) présentent moins de 6 commerces sur leur territoire.

57,1% des commerces traditionnels de proximité sont implantés en centralité (CHR, Hygiène-Santé-Beauté et Alimentaire). De fait, plus de 4 commerces sur 10 se trouvent implantés hors des centres-bourgs et centres-villes :

- 45% des commerces alimentaires sont en centralité ;
- 48% des CHR sont en centralité ;
- 45% des commerces en hygiène-santé-beauté sont en centralité.



Graphique 19 : Part des commerces en centralité par filière

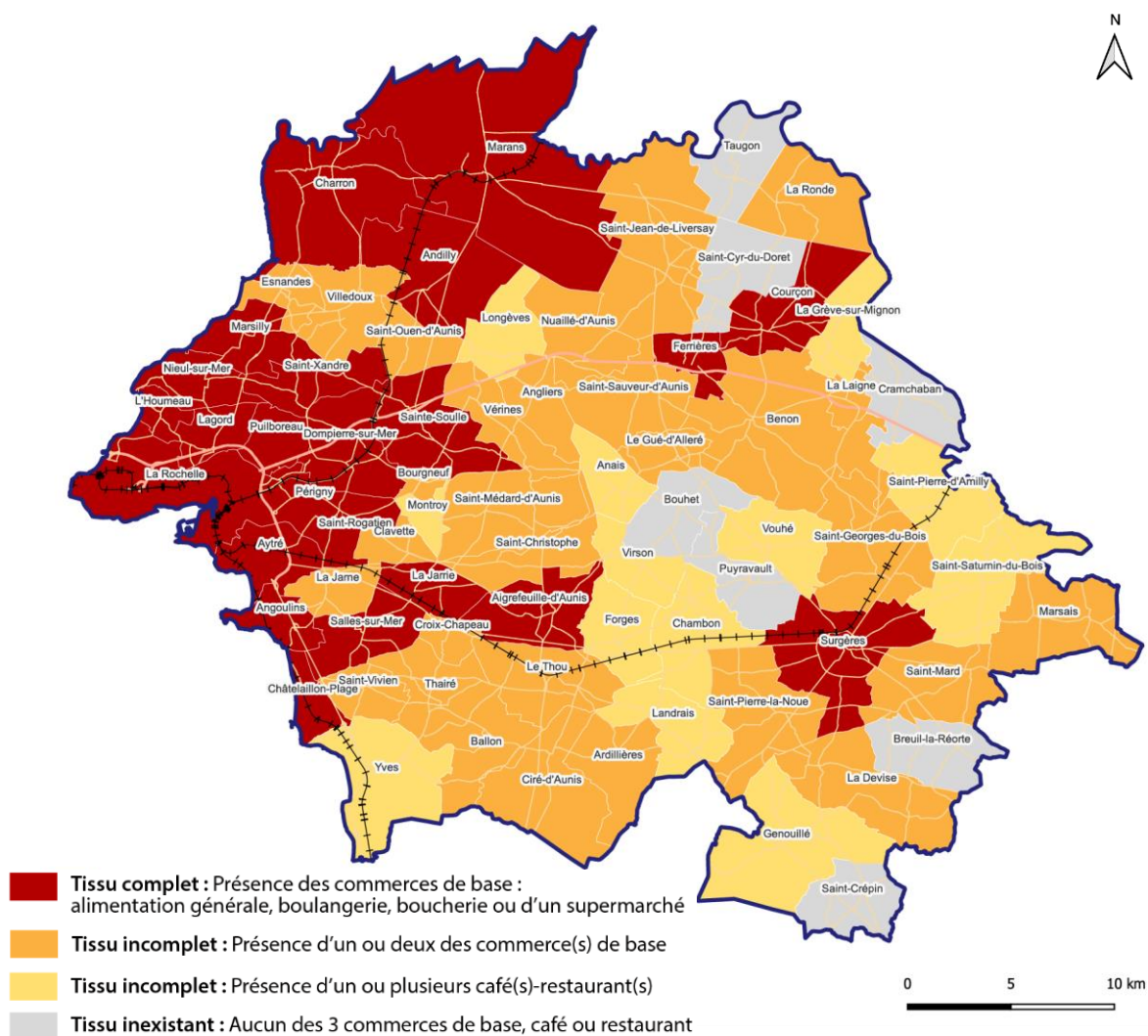


Carte 25 : Part des commerces en centralité par commune, Source Fichier CCI ; Septembre 2023

Territoire	Part des commerces en centralités
CA de La Rochelle	42,4 %
CC Aunis Atlantique	48,1 %
CC Aunis Sud	49,8 %
SCoT La Rochelle Aunis	43,3 %

Tableau 11 : Part des commerces en centralité par EPCI, Source fichier CCI ; Septembre 2023

4.3. L'offre commerciale de proximité alimentaire



Carte 26 : Part des commerces en centralité par commune

23 communes représentant 74,5% de la population du territoire du SCoT disposent d'un tissu commercial de 1^{ère} nécessité **complet**, soit une situation correcte au regard des moyennes habituellement observées (60 à 75% de la population disposant d'un tissu complet).

29 autres communes disposent d'un ou deux commerces alimentaires qui les placent en tissu commercial incomplet couvrant ainsi 93,4 % de la population du territoire. 13 communes présentent une offre limitée avec la présence d'un ou plusieurs CHR. 10 communes de plus de 1 500 habitants et avec une dynamique démographique importante (+4,2 % à +34,3%) sont toujours caractérisées par un tissu commercial de base incomplet telles que les communes de Benon, La Jarne, Saint-Jean-de-Liversay, Saint-Médard-d'Aunis, Saint-Ouen-d'Aunis, Saint-Sauveur-d'Aunis, Thairé, Le Thou, Vérénes et Ville-doux.

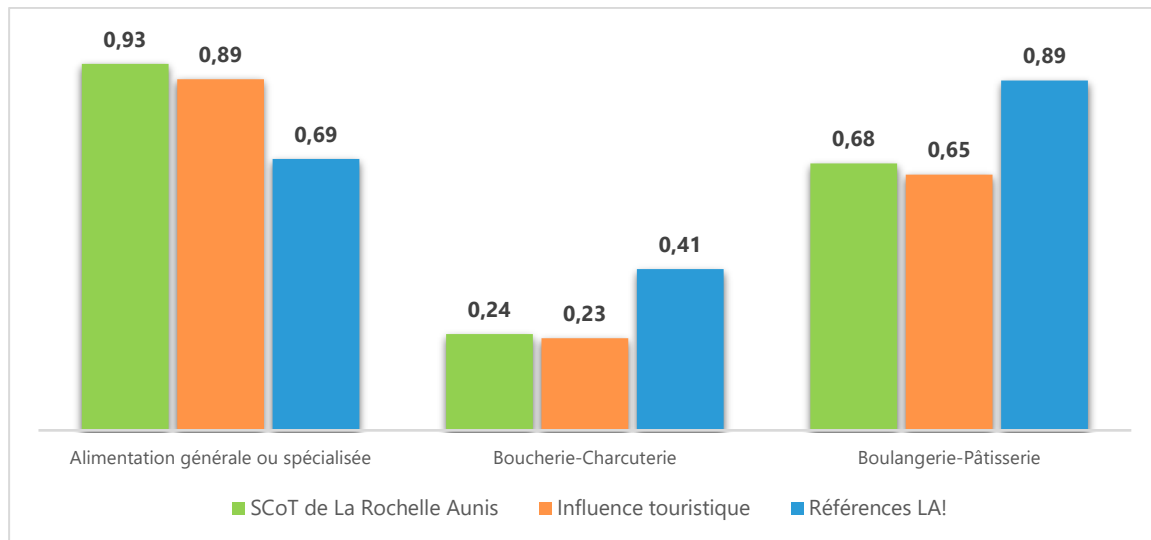
20 communes ne disposent pas de commerce alimentaire témoignant d'une difficulté pour ces dernières à capter quotidiennement les habitants. Proportion toutefois à relativiser qui représente 6,6 % des habitants du territoire.

Territoire	Part de la population sans commerce alimentaire
CA de La Rochelle	1,4 %
CC Aunis Atlantique	29,6 %
CC Aunis Sud	12,1 %
SCoT La Rochelle Aunis	6,6 %

Tableau 12 : Part de la population sans commerce alimentaire par EPCI

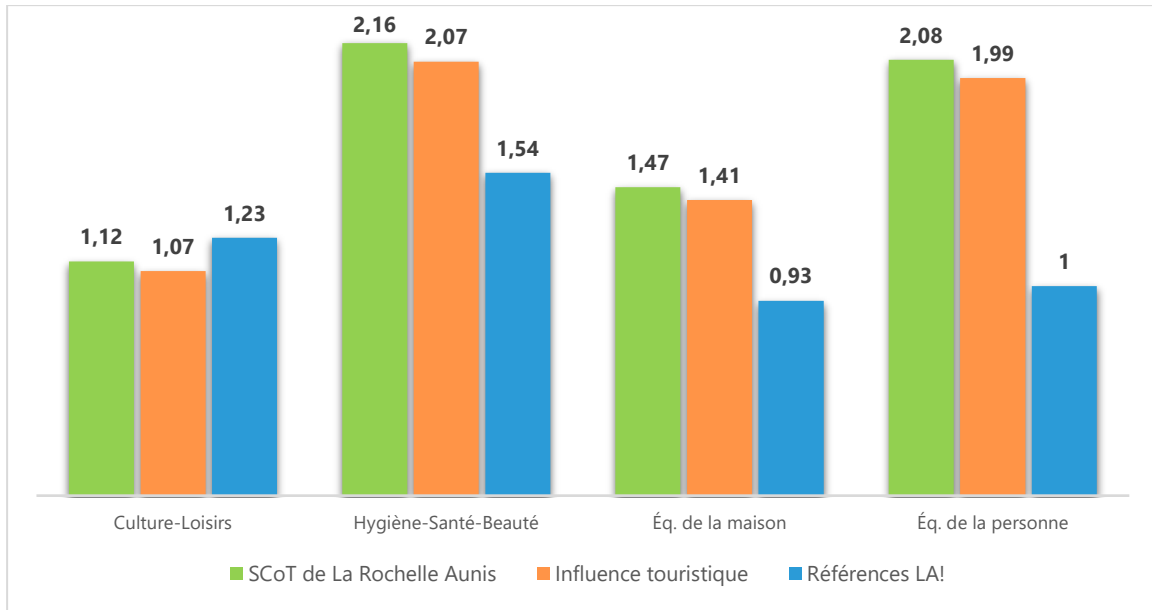
4.4. Les densités en commerces traditionnels

La densité commerciale permet d'apprécier l'adaptation de l'offre traditionnelle au potentiel de population de proximité. Pour appréhender la situation du territoire, il est nécessaire d'intégrer l'influence touristique sur la base du calcul des lits touristiques. Ainsi le potentiel de population équivalent habitant permanent passe de 237 122 à 247 381.



Graphique 20 : Densité de l'offre alimentaire traditionnelle de proximité (hors GSA >300 m²)

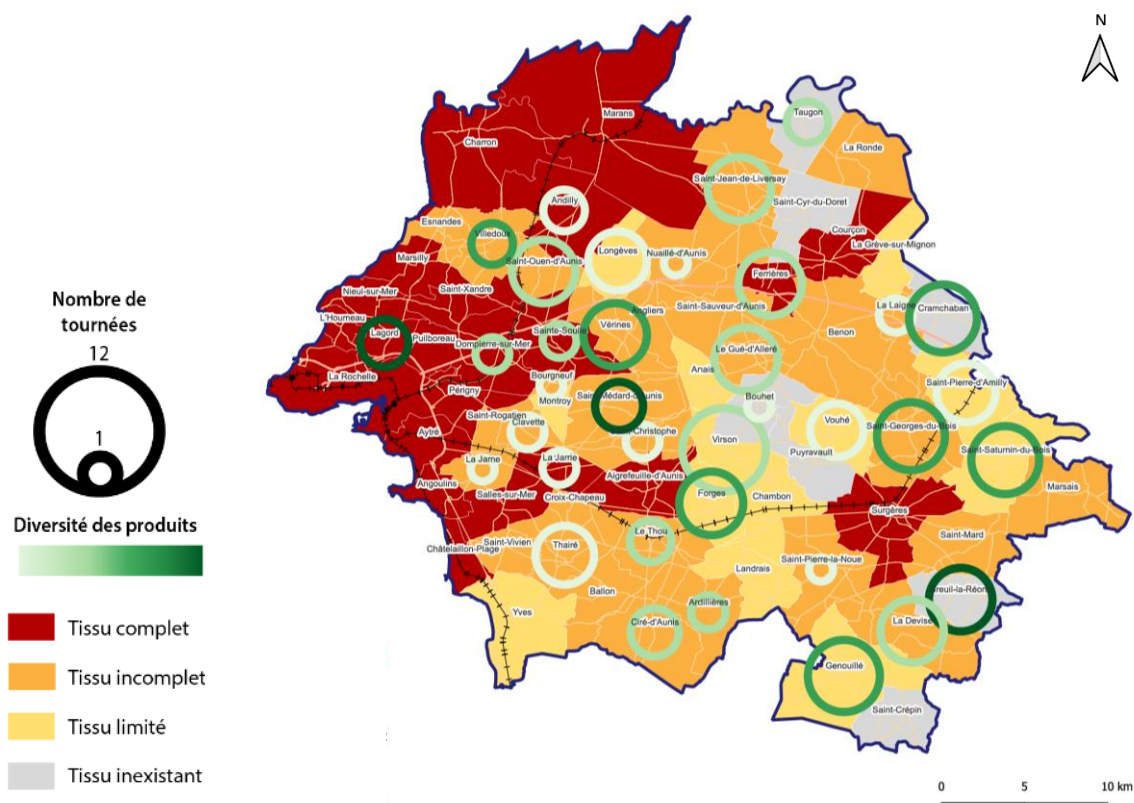
Sur la base de ces populations, la densité alimentaire varie de 1,86 commerce alimentaire pour 1000 à **1,78 en intégrant l'influence touristique**. Cette correction permet d'apprécier la cohérence de l'offre actuelle avec les moyennes habituellement observées (1,99). Compte tenu du poids de l'influence touristique, on note l'existence d'une offre alimentaire relativement cohérente, en particulier sur l'alimentaire général et spécialisé. Pour autant, les densités en boucheries-charcuteries et les boulangeries-pâtisseries montrent une situation inadaptée à l'apport supplémentaire en touristes.



Graphique 21 : Densités en commerces traditionnels non alimentaires

En non alimentaire, les densités sont largement supérieures aux moyennes habituellement observées notamment en équipement de la personne, hygiène-santé-beauté puis équipement de la maison. Seul le secteur de la culture-loisirs montrent des taux plus conformes et légèrement inférieure à la référence nationale.

4.5. Les circuits alternatifs – Les tournées alimentaires



Carte 27 : Nombre de tournées par commune (Nombre tournées différentes et nombre de jours)

Source : questionnaire auprès des communes (sept 2018)

Parmi les communes ayant répondu à l'enquête (59 soit 82 % des communes), **61 % sont desservies par une ou plusieurs tournées alimentaires.**

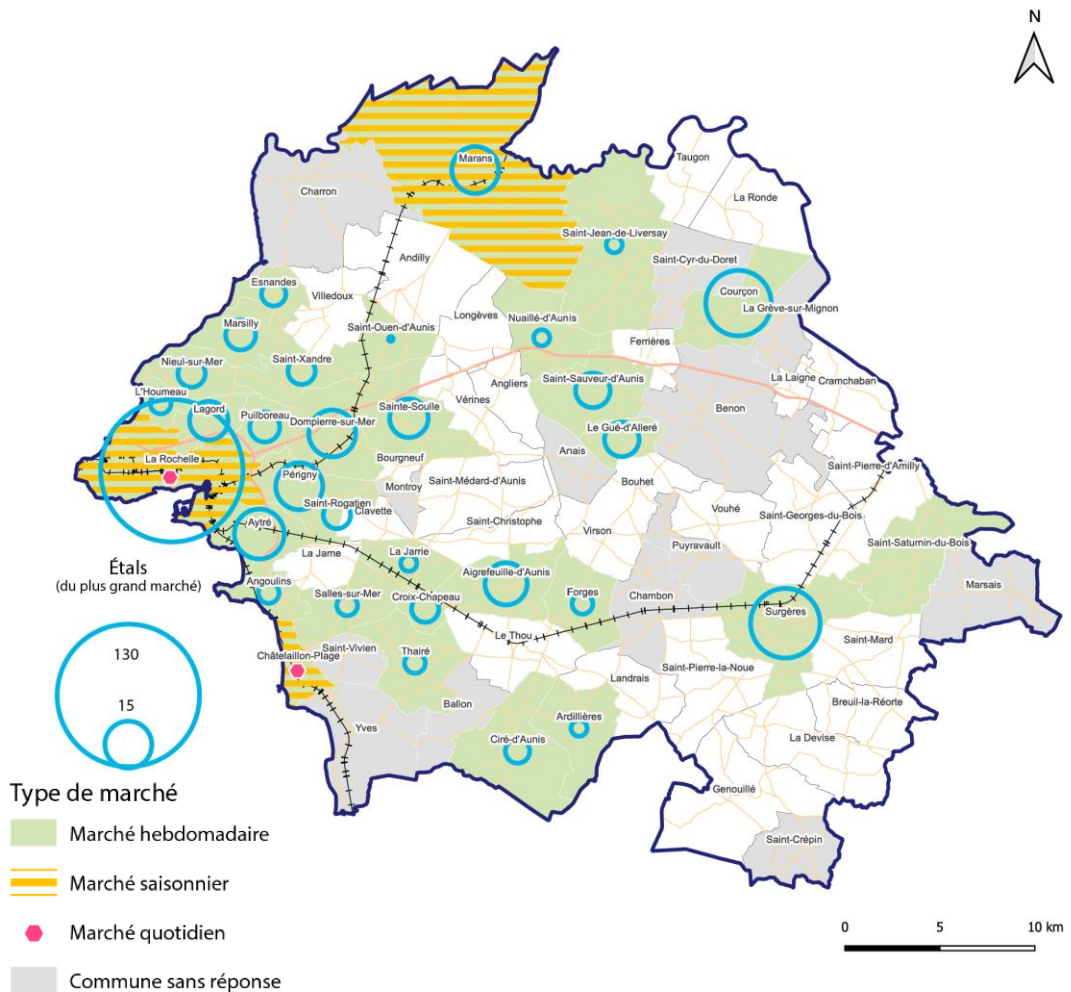
Les plus représentées sont les tournées de boulangerie (38,6% des tournées recensées), poissons et fruits de mer (35,1%) puis de boucherie-charcuterie (21,1%).

40% des communes ayant répondu au questionnaire et caractérisées par une offre commerciale alimentaire incomplète ou limitée bénéficient de tournées alimentaires. Aussi, 60% des communes n'ayant pas de commerce alimentaire profitent de tournées alimentaires.

Produit	Nombre de communes concernées	Pourcentage de communes concernées
Boulangerie	22	38,6%
Poissons et fruits de mer	20	35,1%
Boucherie-charcuterie	12	21,1%
Fruits ou légumes	3	5,3%
Crèmerie-fromage	3	5,3%
Épicerie	2	3,5%

Tableau 13 : Etat des lieux des communes concernées par la tournée alimentaire

4.6. Les circuits alternatifs – L’offre de marchés



Carte 28 : Nombre de marchés par commune (Nombre de marchés annuels et saisonniers & nombre de commerçants sur les marchés les plus importants)

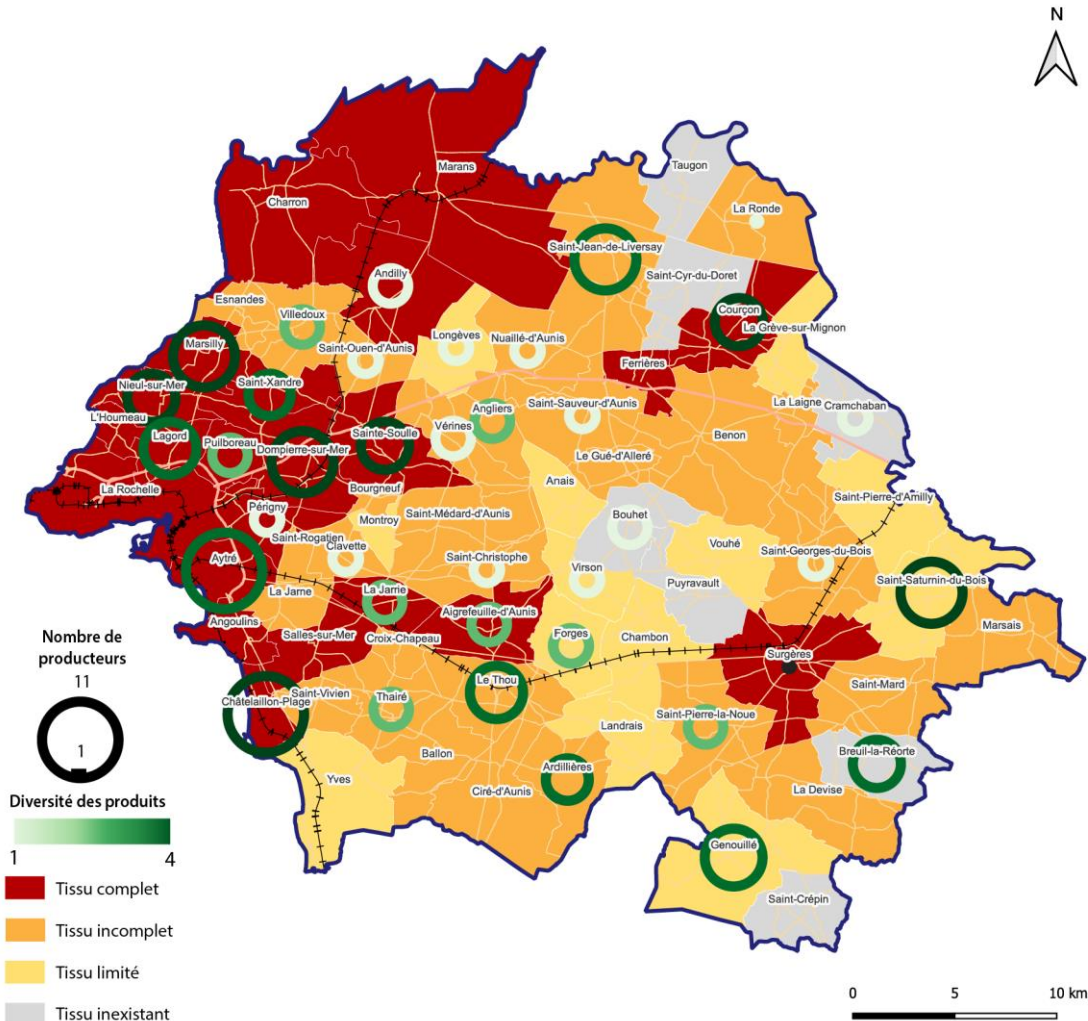
Source : questionnaire auprès des communes (septembre 2018 + Marchés de France)

Sur le territoire du SCoT, **29 communes profitent de l'existence d'au moins un marché hebdomadaire** voir quotidien pour quelques-unes à l'année. Cette proposition vient compléter l'offre commerciale sédentaire. Au total, on dénombre 39 marchés hebdomadaires annuels auxquels s'ajoutent les marchés quotidiens de La Rochelle et de Châtelaillon-Plage.

A cela s'ajoute **4 marchés saisonniers** organisés de façon hebdomadaire sur 3 communes du territoire du SCoT.

Seules les communes de La Rochelle et de Châtelaillon-Plage profitent de l'existence de Halles ouvertes quotidiennement. Par ailleurs, le marché principal de La Rochelle du samedi matin est particulièrement développé puisqu'il regroupe entre 130 (basse saison) et 300 commerçants en haute saison. Il s'agit d'un des marchés les plus importants du département.

4.7. Les circuits alternatifs – La vente directe



Carte 29 : Nombre de producteurs réalisant de la vente directe par commune

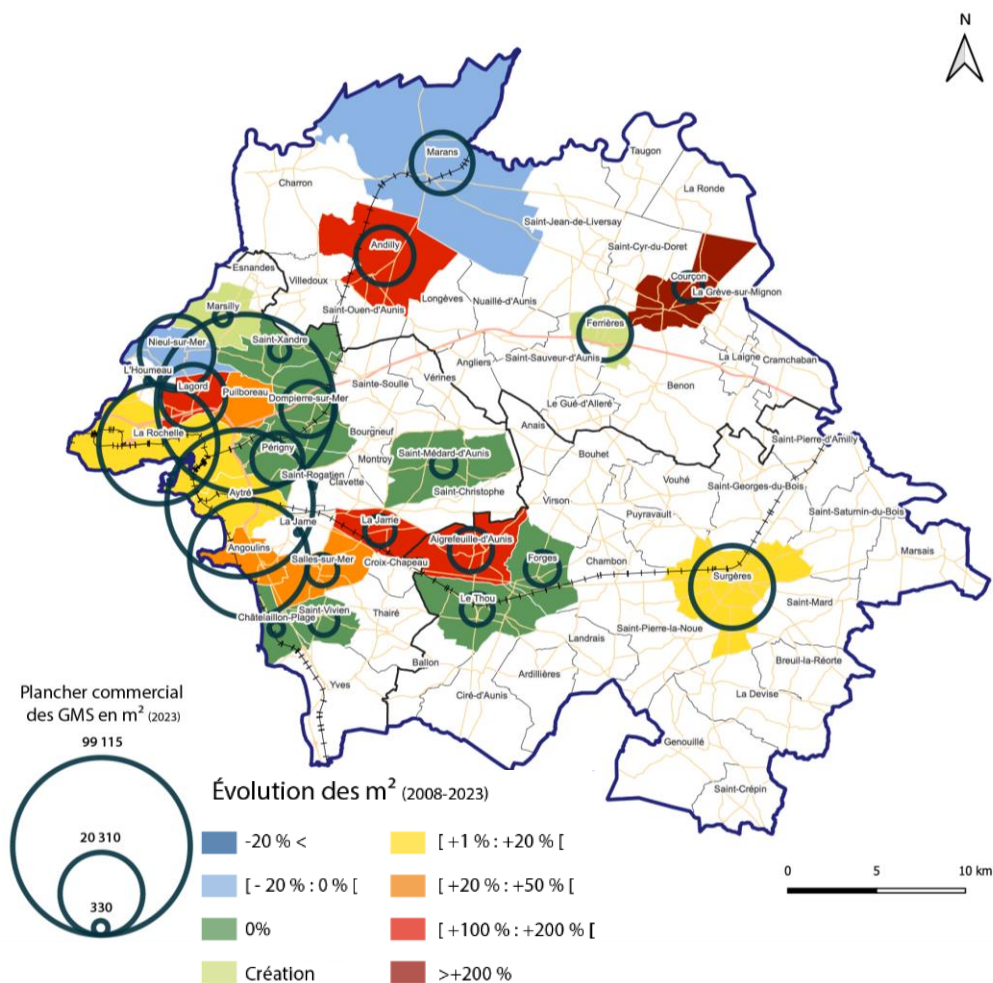
Source : Questionnaires communes (sep. 2018)

Sur la base des communes ayant répondu au questionnaire, le territoire compte 124 producteurs qui proposent de la vente directe. Avec 11 exploitants proposant de la vente directe, les communes d'Aytré et Châtaillonn-Plage disposent de l'éventail le plus important.

Concernant la vente directe, les produits les plus représentés sont la viande avec 30 producteurs avec les maraîchers, puis les produits laitiers (22) et les fruits (15).

On notera une plus forte concentration de la vente directe autour de La Rochelle. Par ailleurs, 13 communes avec un tissu incomplet, 5 avec un tissu limité et 3 avec un tissu inexistant disposent de producteurs réalisant de la vente directe sur leur territoire. Une offre qui vient en complémentarité ou en partie pallier le manque de commerces sédentaires sur ces espaces.

4.8. L'offre en grande et moyenne surfaces (GMS)



Carte 30 : Plancher commercial en m² des GMS (>300 m²)

Source : fichier DGCCRF mise à jour avec LSA Expert et décisions CDAC (Septembre 2023)

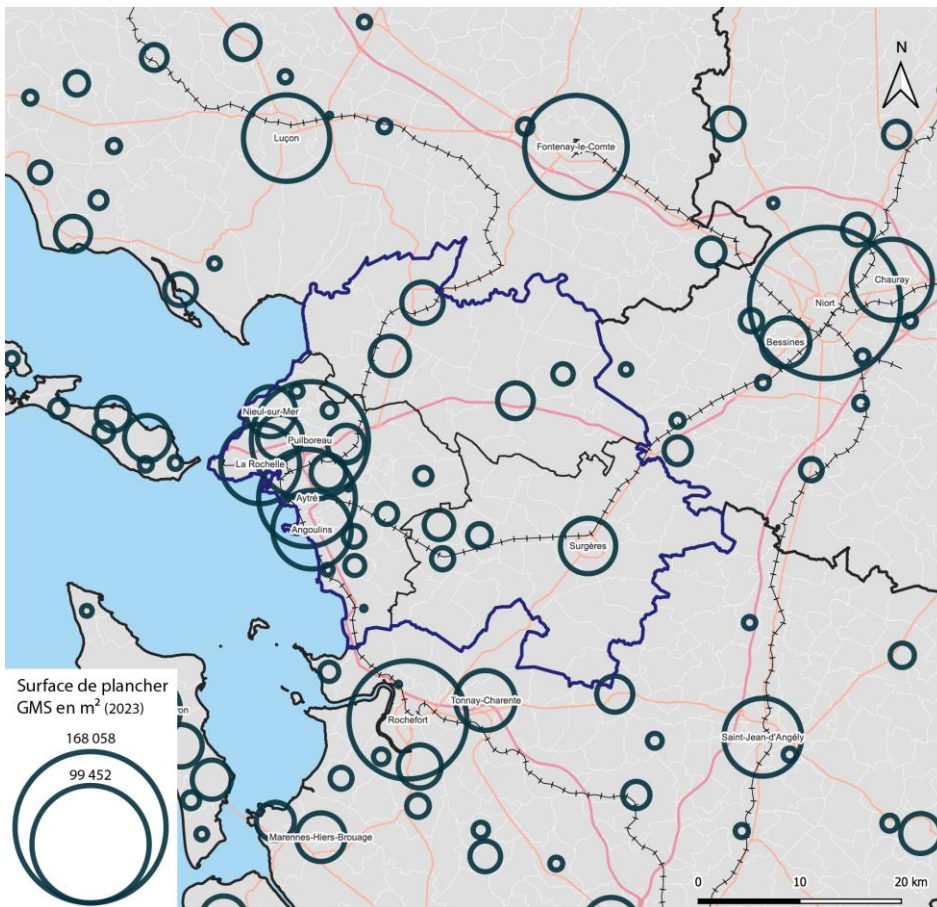
Le **plancher commercial** des grandes et moyennes surfaces (>300 m²) représente près de 365 000 m² et a augmenté de 22,2% depuis 2008, soit 66 431 m² de surfaces supplémentaires. Cette croissance des surfaces a principalement concerné le secteur culture-loisirs (+ 57%), l'alimentaire, (+36%), la sorderie (+33.8%) (+23%) et l'équipement de la personne (+23.9%).

43% de ces créations de m² sur le territoire depuis 2008 ont concerné la commune de Puilboreau et la zone de Beaulieu (+28 000 m² soit +41%) confortant son poids à l'échelle de l'agglomération avec près de 100 000 m² soit 27% du plancher commercial.

Avec un **taux de diversité commerciale¹ de 24.9%**, le territoire du SCoT affirme son rayonnement sur une zone de chalandise de plus de 250 000 habitants. Ce taux est en baisse depuis 2008.

1 - *taux de diversité GMS : part du plancher des GMS en équipement de la personne, de la maison et culture loisirs / plancher total*

4.9. L'environnement commercial



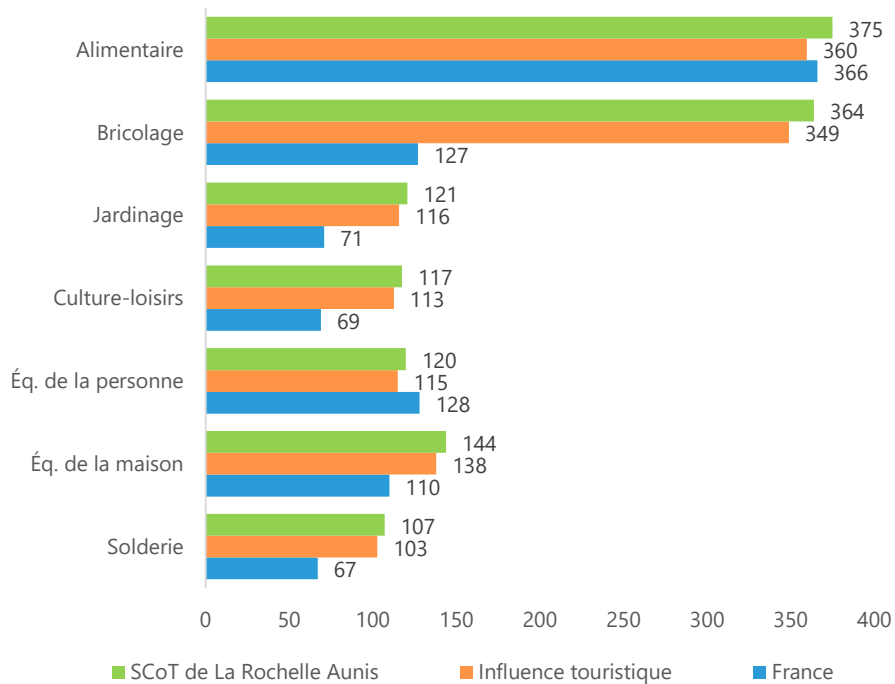
*Carte 31 : Plancher commercial en m² (tout type de commerce)
Source : Données bases GMS départementales et décisions CDAC*

L'environnement commercial du SCoT de La Rochelle-Aunis est marqué par l'existence de 2 pôles majeurs départementaux voire régionaux :

SCoT de la Communauté d'Agglomération du Niortais englobe environ 359 000 m² de GMS (dont 240 000 m² sur la commune de Niort). Le plancher des GMS sur le territoire a progressé de **104% depuis 2008**.

SCoT de la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan cumule 145 000 m² de GMS (dont 100 000 m² sur la commune de Rochefort). Le plancher des GMS a progressé de **54,3% depuis 2008**.

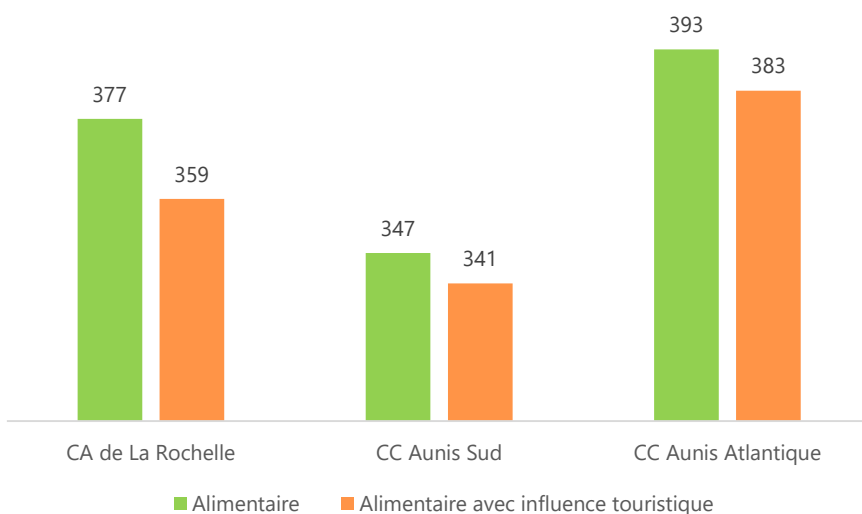
4.10. Les densités en grandes et moyennes surfaces



Graphique 22: Densités en grandes et moyennes surfaces par secteur d'activité

L'équipement en grande et moyenne surfaces alimentaires montre une densité cohérente et légèrement plus élevée que la moyenne nationale (375 m²/1000 habitants). Avec l'influence touristique, cette densité apparaît plus faible mais reste adaptée au territoire.

En non alimentaire, la majorité des secteurs affichent des densités supérieures aux moyennes observées à l'échelle nationale, excepté pour la culture-loisirs. Des seuils qui soulignent le fort rayonnement de l'agglomération sur un territoire plus large. Aussi, on notera une densité très importante sur le secteur du bricolage.

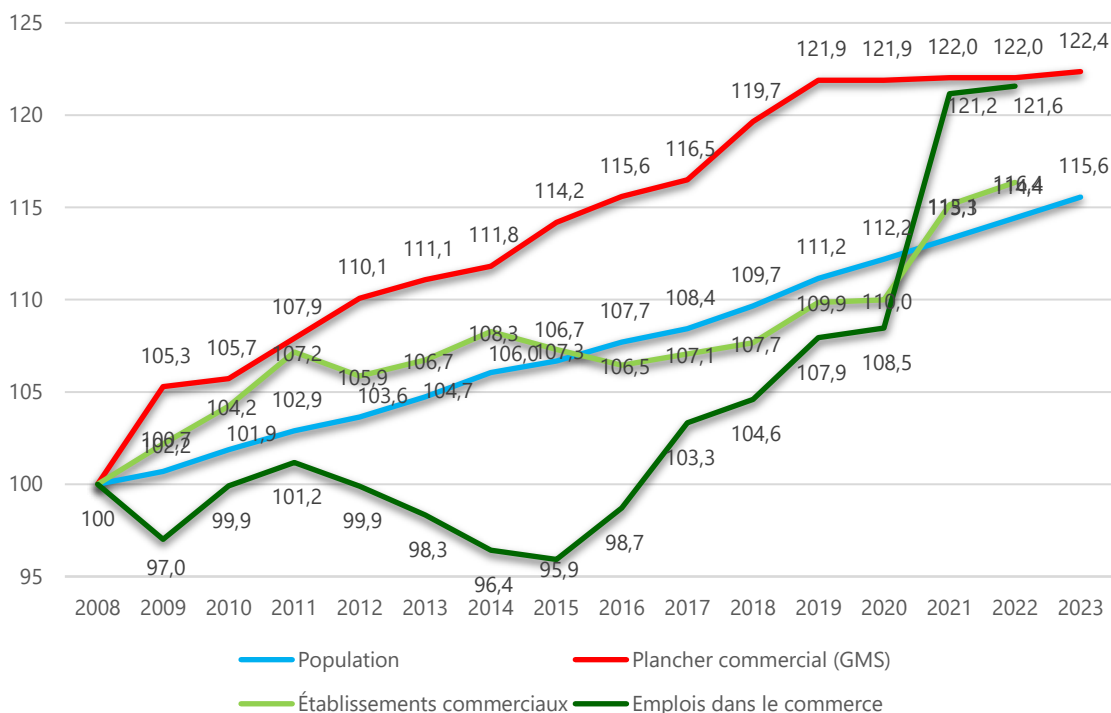


La CC Aunis Atlantique présente une densité en grandes et moyennes surfaces alimentaires inférieure aux autres territoires du SCoT.

En revanche, en tenant compte de l'influence touristique, on observe des densités cohérentes sur la CA de La Rochelle mais une surdensité sur la CC Aunis Sud.

Graphique 23 : Densités en grandes surfaces alimentaires par EPCI

4.11. Bilan de la structuration commerciale sur l'emploi



Graphique 24 : Evolution des surfaces GMS par rapport à la population et à l'emploi dans la filière commerce (SCoT La Rochelle Aunis – Indice 100 en 2008), Source Insee-Acoss

La croissance du plancher des grandes et moyennes surfaces a été 1,5 fois plus rapide que celle de la population sur la période 2008-2023 (+22,4% contre +15,6%).

Le nombre d'emplois dans le commerce, après une baisse début des années 2010 a connu une forte progression notamment après la crise sanitaire avec un bon de 13 points depuis 2020. Une évolution liée à l'explosion du secteur des CHR. Le nombre d'établissements commerciaux a progressé à un rythme comparable à celui de la population (+16.4%) mais beaucoup moins fortement que le plancher commercial.

Indicateurs	Situation 2022 par EPCI base 100 en 2008		
	CA de La Rochelle	CC Aunis Atlantique	CC Aunis Sud
Population	111,4	130,8	117,4
Plancher commercial (GMS)	120,1	160,3	114,4
Établissements commerciaux	113,3	118,6	101,7
Emplois dans le commerce	115,2	124,5	104,6

Tableau 14 : Évolution des surfaces commerciales par rapport à la population, par EPCI

4.12. Bilan d'attractivité des espaces d'accueil des GMS

Commune	Nom de l'espace	Position dans l'armature urbaine	Implantation	Bilan d'attractivité	Connexion	Potentiel de développement
Puilboreau	Beaulieu	Liée	Partielle		Accès piéton	Léger
Angoulins	Pôle Carrefour	Liée	Globale		Fonction routière	Léger
Angoulins	Zone des Fourneaux	Liée	A la parcelle		Accès piéton	Absent
Angoulins	Zone des Ormeaux	Liée	Globale		Accès piéton	Réel
Lagord	Pôle Leclerc	Liée	Globale		Accès piéton	Réel
Lagord	Fief Rose	Liée	Globale		Accès piéton	Réel
La Rochelle	Boulevard Sautel (Leclerc)	Intégré	Globale		Accès piéton	Absent
La Rochelle	La Pallice (Intermarché)	Intégré	Globale		Accès piéton	Absent
Aytré	Belle Aire (Castorama)	Liée	A la parcelle		Fonction routière	Absent
Surgères	Jean Philippe Rameau (Leclerc)	Liée	Globale		Accès piéton	Réel
Sugères	Entrée Ouest (Intermarché)	Liée	A la parcelle		Accès piéton	Réel
Marans	Entrée Nord (Super U)	Intégré	Globale		Accès piéton	Absent
Marans	Saint François (Aldi)	Déconnecté	A la parcelle		Fonction routière	Réel
Marans	Avenue De Gaulle (Intermarché)	Liée	A la parcelle		Accès piéton	-
Ferrières / Saint Sauveur	Zone commerciale de l'Aunis	Déconnecté	Globale		Fonction routière	Réel
Andilly	Bel Air	Déconnecté	A la parcelle		Fonction routière	-

Tableau 15 : Bilan d'attractivité des espaces d'accueil des GMS (Attractivité forte, moyenne et faible symbolisée respectivement en vert, orange et rouge)

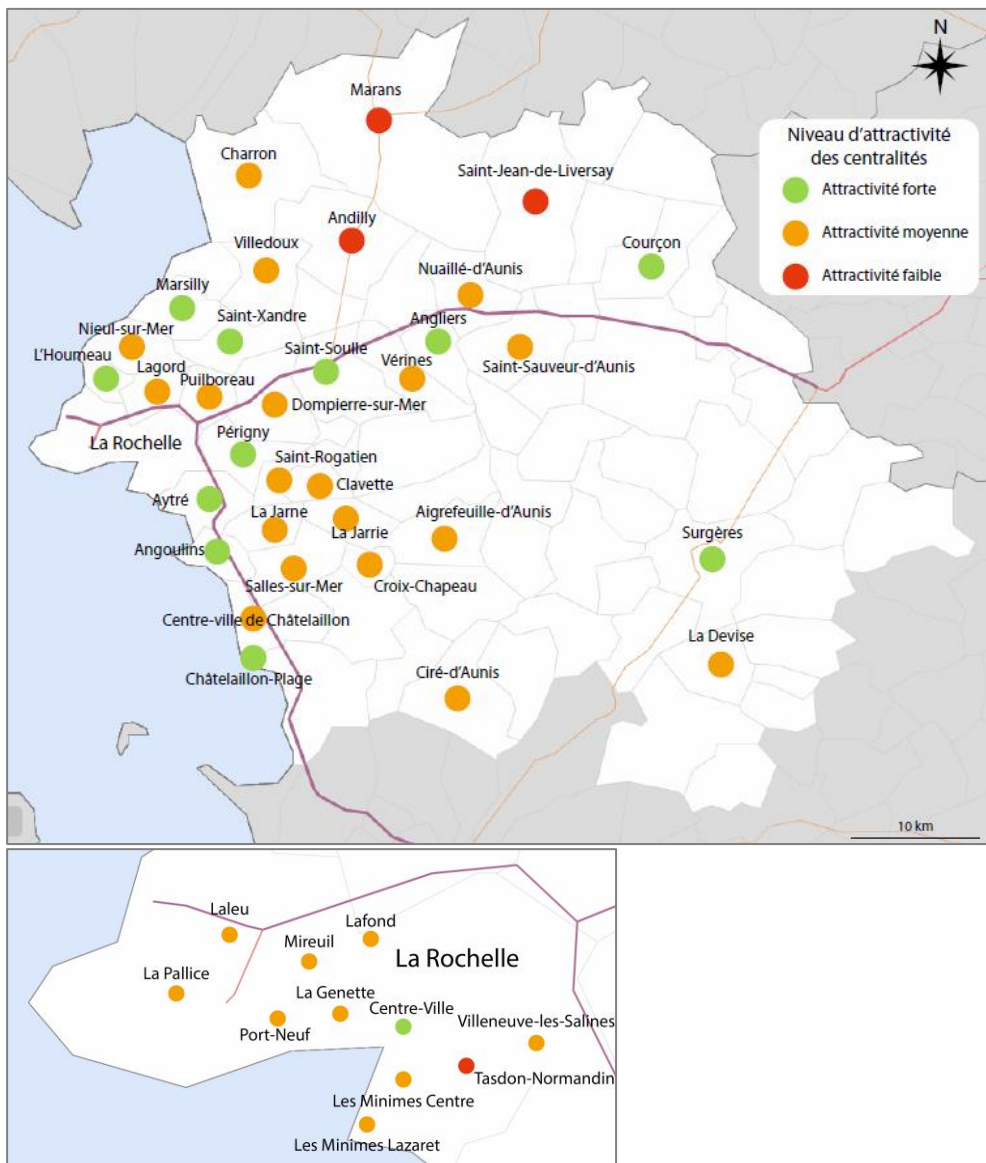
L'essentiel des espaces commerciaux sont au cœur du tissu urbain ; ainsi seuls 18% des espaces sont **déconnectés** de l'armature urbaine.

68% des espaces d'accueil des GMS disposent d'une attractivité **banale ou vieillissante**. Ainsi les réaménagements de la zone de Beaulieu et les nouvelles zones de Fief Rose apportent une image plus qualitative aux zones de périphérie.

Près d'un tiers des espaces analysés ont une organisation urbaine uniquement pensée pour un accès **automobile**. Par ailleurs 62% des espaces ont été pensés globalement avec une mutualisation des stationnements. Cette proportion est plutôt bonne comparativement à d'autres territoires étudiés.

Sans préjuger de leur capacité à être mobilisables, 56% des espaces offrent des **possibilités de développement** liées principalement à une continuité directe avec des espaces non urbanisés (constructibles ou non).

4.13. Bilan d'attractivité des centralités



Carte 32 : Bilan d'attractivité des centralités du SCoT

Commune	Nom de l'espace	Nombre de commerces (poids en centralité)	Implantation dans le tissu urbain existant	Attractivité	Connexion	Vacance
Aigrefeuille-d'Aunis	Centre-ville	39 (57,4%)	Concentrée		Présente	Réelle
Andilly	Centre-bourg	6 (30%)	Diffuse		Absente	Légère
Angliers	Rue du Moulin	4 (60%)	Concentré		Présente	Légère
Angoulins	Centre-ville	15 (9,7%)	Concentrée		Présente	Légère
Aytré	Centre-ville	62 (29,5%)	Diffuse		Présente	Légère
Charron	Centre-bourg	7 (33,3%)	Diffuse		Limitée	Absente
Châtaillon-Plage	Centre-ville	95 (71,4%)	Concentrée		Présente	Absente
Châtaillon-Plage	Plage		Concentrée		Présente	Absente
Ciré-d'Aunis	Centre-bourg	8 (61,5%)	Concentrée		Limitée	Absente
Clavette	Centre-bourg	7 (70%)	Diffuse		Présente	Absente
Courçon	Centre-bourg	12 (70,6%)	Concentrée		Présente	Réelle
Croix-Chapeau	Centre-bourg	6 (66,7%)	Concentrée		Présente	Réelle
Dompierre-sur-Mer	Centre-ville	17 (37,8%)	Diffuse		Présente	Légère
La Jarne	Rue Nationale	17 (70,8%)	Diffuse		Présente	Légère
La Jarrie	Centre-bourg	14 (82,4%)	Diffuse		Limitée	Absente
Lagord	Centre-bourg	5 (6,1%)	Diffuse		Absente	Absente

Commune	Nom de l'espace	Nombre de commerces	Implantation dans le tissu urbain existant	Attractivité	Connexion	Vacance
La Rochelle	Centre-ville	1 139 (58,5%)	Concentrée		Présente	Légère
La Rochelle	La Genette		Concentrée		Présente	Légère
La Rochelle	La Pallice		Concentrée		Présente	Légère
La Rochelle	Lafond		Diffuse		Présente	Absente
La Rochelle	Laleu		Diffuse		Limitée	Légère
La Rochelle	Les Minimes Centre		Concentrée		Présente	Absence
La Rochelle	Les Minimes Lazaret		Concentrée		Présente	Absente
La Rochelle	Mireuil		Concentrée		Présente	Légère
La Rochelle	Port Neuf		Diffuse		Présente	Absente
La Rochelle	Tasdon-Normandin		Diffuse		Présente	Légère
La Rochelle	Villeneuve-les-Salines		Diffuse		Présente	Absente
L'Houmeau	Centre-bourg		8 (26,7%)	Diffuse		Présente
Marans	Centre-ville	30 (40%)	Diffuse		Présente	Réelle
Marsilly	Centre-ville	11 (33,3%)	Concentrée		Présente	Absente
Nieul-sur-Mer	Centre-ville	8 (12,1%)	Diffuse		Présente	Absente
Nuaillé-d'Aunis	Centre-bourg	9 (75%)	Concentrée		Limitée	Absente
Périgny	Centre-ville	23 (23,2%)	Diffuse		Présente	Absente
Puilboreau	Centre-ville	20 (8%)	Diffuse		Présente	Légère
Saint-Jean-de-Liversay	Centre-bourg	6 (42,9%)	Concentrée		Limitée	Réelle
Saint-Rogatien	Centre-bourg	5 (38,5%)	Diffuse		Présente	Absente
Saint-Sauveur-d'Aunis	Centre-bourg	7 (41,2%)	Diffuse		Limitée	Limitée

Commune	Nom de l'espace	Nombre de commerces	Implantation dans le tissu urbain existant	Attractivité	Connexion	Vacance
Saint-Xandre	Centre-bourg	12 (40%)	Diffuse		Présente	Absente
Sainte-Soulle	Centre-bourg	5 (15,2%)	Concentrée		Présente	Absente
Salles-sur-Mer	Centre-bourg	4 (15%)	Concentrée		Limitée	Absente
Surgères	Centre-ville	74 (47,4%)	Concentrée		Présente	Absente
La Devisse	Centre-bourg	6 (35,3%)	Diffuse		Limitée	Absente
Vérines	Centre-bourg	4 (28,6%)	Concentrée		Présente	Absente
Villedoux	Centre-bourg	4 (28,6%)	Diffuse		Limitée	Réelle

Tableau 16 : Détails de l'attractivité des centralités (Attractivité forte, moyenne et faible symbolisée respectivement en vert, orange et rouge)

Seulement 44% des centralités bénéficient d'une organisation commerciale plutôt **concentrée** permettant un accès à tous les commerces sans inciter à reprendre sa voiture.

Par ailleurs les centralités restent plutôt préservées d'un phénomène de vacance commerciale.

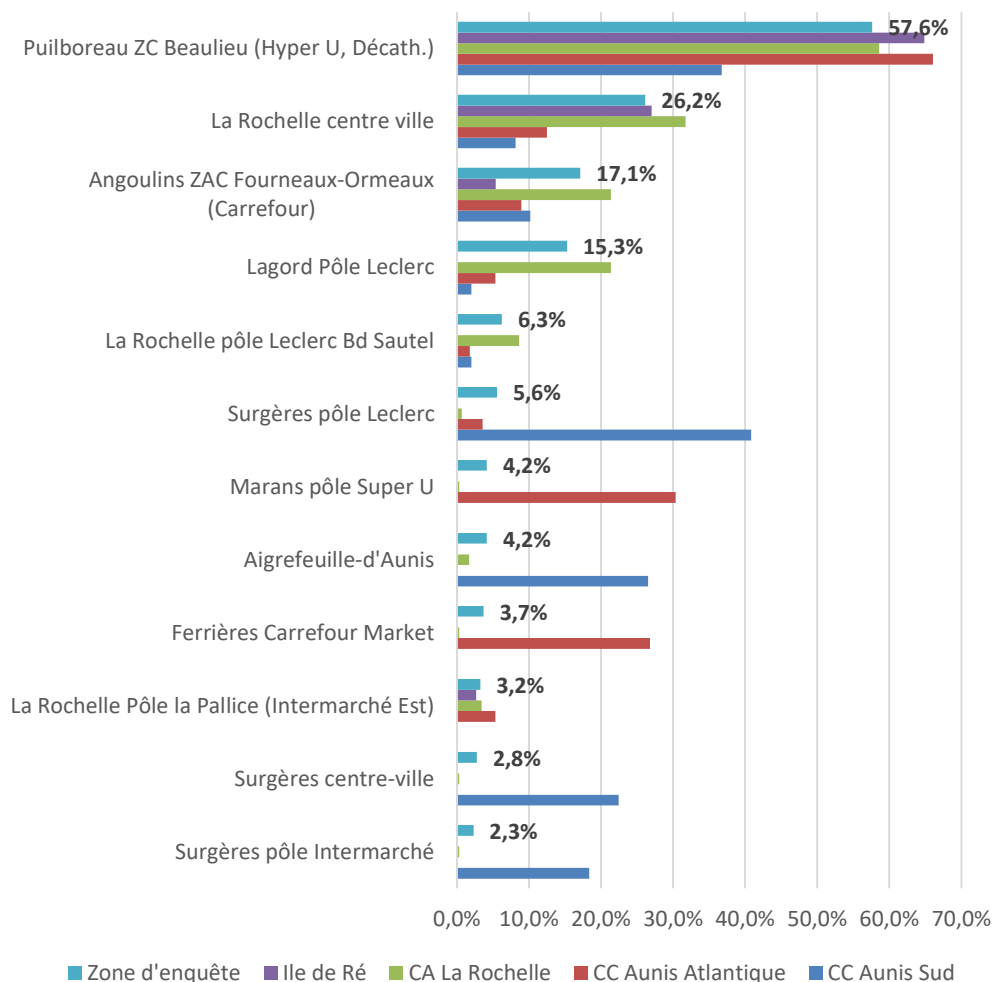
Avec près des deux tiers des centralités jugées comme **banales ou classiques en terme d'attractivité**, la majorité des centre-bourgs manque de caractères différenciants. À noter, quelques centralités au nord du territoire et plus particulièrement celles d'Aunis Atlantique souffrent d'un vieillissement et gagneraient à bénéficier d'un réaménagement urbain pour conforter leur ambiance d'achat.

Reste que 70,5% des centralités bénéficient d'une **circulation piétonne bien identifiée** et plutôt sécurisée.

4.14. Bilan d'image des pôles commerciaux

Les données suivantes s'appuient sur une enquête téléphonique réalisée auprès d'un échantillon de 404 ménages représentatifs de la zone de chalandise du SCoT La Rochelle-Aunis (intégrant l'île de Ré) du 3 au 19 mai 2018.

Quels sont les deux pôles que vous fréquentez le plus souvent pour vos achats sur le territoire du SCoT La Rochelle Aunis ? Réponses >2%



Graphique 25 : Résultats de l'enquête téléphonique sur La Rochelle-Aunis et l'île de Ré, 2018

A retenir

- / Seuls les pôles de la CA de la Rochelle disposent d'une influence à l'échelle du SCoT.
- / Les interactions entre Aunis Sud et Aunis Atlantique sont faibles.

Concernant les 2 pôles que vous fréquentez le plus souvent, vous allez me dire si vous êtes tout à fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt pas d'accord ou pas du tout d'accord avec les affirmations suivantes :

Nom des pôles les plus fréquentés (>10 citations cité en 1 + cité en 2)	Les magasins sont attractifs	Les espaces publics et l'environnement paysager sont agréables	L'offre commerciale est complète	Moyenne des 3 critères
Aigrefeuille-d'Aunis	86	97	83	89
Angoulins ZAC Fourneaux-Ormeaux	80	23	79	60
Ferrières Carrefour Market	75	25	78	59
La Rochelle centre-ville	102	125	72	100
La Rochelle Pôle la Pallice	67	75	79	74
La Rochelle pôle Leclerc Boulevard Sautel	80	33	64	59
Lagord Pôle Leclerc	102	95	103	100
Marans pôle Super U	111	61	108	94
Puilboreau ZC Beaulieu	105	79	123	102
Surgères centre-ville	96	125	92	104
Surgères pôle Intermarché	60	65	65	63
Surgères pôle Leclerc	76	57	85	72
Moyenne des pôles les plus fréquentés	96	79	98	91
<i>Moyenne autres pôles</i>	90	91	57	79
Ensemble des pôles SCoT La Rochelle Aunis	95	81	91	89

Tableau 17 : Résultats de l'enquête téléphonique sur La Rochelle-Aunis et l'île de Ré, 2018

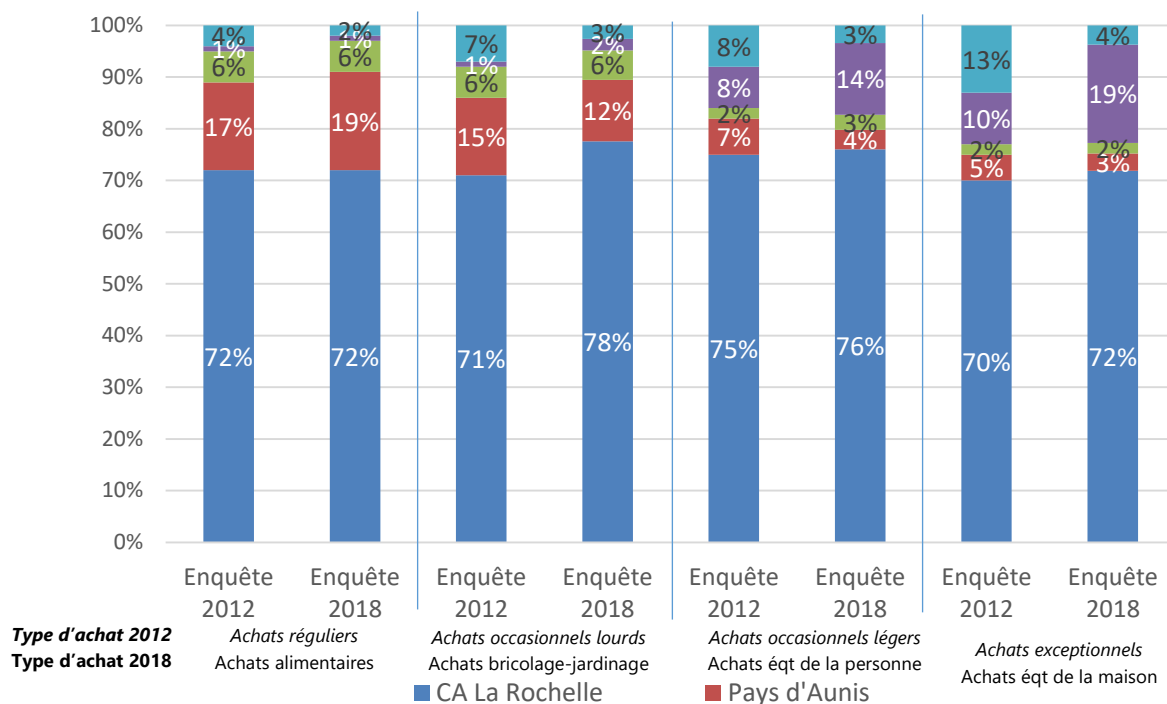
L'indice de satisfaction² permet de comparer les principaux pôles commerciaux du SCoT de la Rochelle Aunis. Si la moyenne générale montre une situation favorable (indice de 89), le détail par pôle illustre des contrastes importants.

Ainsi l'indicateur le plus sévèrement jugé concerne **l'attractivité des espaces publics et l'environnement paysager** avec seulement 79 répondants qui les trouvent agréables. Les pôles de périphérie d'Angoulins (23), de Ferrières (25) et du Boulevard Sautel à La Rochelle (33), sont ceux qui ont reçu le moins de réponses favorables. A l'inverse les pôles de centre-ville obtiennent le meilleur score sur ce critère : La Rochelle (125), Surgères (125) et Aigrefeuille (97).

Alors que les pôles de la CA de la Rochelle bénéficient de l'offre la plus développée, les ménages jugent sévèrement la diversité commerciale notamment sur la zone d'Angoulins (79), le centre-ville de la Rochelle (72), le pôle La Pallice (79) et le Boulevard Sautel (64).

2 - Score de satisfaction calculé selon la méthode : $100 + ((\text{Total de Tout à fait d'accord} - (1/2 * \text{total de plutôt d'accord}) - \text{total de plutôt pas} - (2 * \text{total de pas du tout d'accord})) * 100$

Ce graphique comparatif permet d'apprécier les évolutions des comportements d'achat entre 2012 et 2018 en rappelant que les méthodes d'enquêtes varient sensiblement.



Graphique 26 : Évolution des comportements d'achat entre 2012 et 2018

Source : enquête 2012 – Diagnostic prospectif AID – Nov. 2012

A retenir










- / Des ménages très sévères sur le jugement de la qualité des espaces publics des zones commerciales notamment d'Angoulins, de Ferrières et du Boulevard Sautel à La Rochelle.
- / Des attentes assez marquées pour un confortement de l'offre en équipement de la maison avec l'espoir des ménages d'accueillir l'enseigne Ikéa.
- / Une appétence marquée à l'usage d'Internet pour les achats (notamment en drive) avec un poids dans les dépenses anormales qui semble avoir presque doublé pour les achats en équipement de la personne et de la maison entre 2012 et 2018.
- / Une légitimité très modeste des pôles d'Aunis Atlantique sur les achats non alimentaires (avec une emprise qui aurait baissé entre 2012 et 2018 notamment en bricolage et jardinage), mais une évasion hors SCoT très réduite.
- / La zone de Beaulieu domine très largement tous les marchés non alimentaires avec entre un tiers (bricolage et jardinage) et 55% (culture/loisirs) de parts de marché, créant un phénomène de concentration des flux sur un même espace à l'échelle du SCoT.
- / Le centre-ville de La Rochelle n'est plus leader à l'échelle de la zone d'enquête sur les achats en équipement de la personne face au développement de Beaulieu.

4.15. Synthèse de l'armature commerciale

4.15.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Armature commerciale (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>Un bon maillage alimentaire avec 93,4 % des habitants bénéficiant au moins d'un commerce alimentaire sur leur commune.</p> <p>Une diversité commerciale importante qui permet une autonomie du territoire sur le plan commercial voire même une attractivité qui dépasse les frontières du SCoT.</p> <p>Une diversité en enseignes forte qui permet de se protéger des concurrences extérieures.</p> <p>Des évasions commerciales atteignant sur la quasi-totalité des dépenses un niveau incompressible désormais essentiellement lié aux achats hors magasin.</p> <p>Des attentes modérées en nouveaux commerces à l'échelle du SCoT limitées à l'équipement de la maison.</p>	<p>La densité du maillage alimentaire de base sur les territoires hors agglomération (sur Aunis Atlantique 29,6 % des habitants ne disposent pas de commerce alimentaire sur leur commune).</p> <p>Une tendance à la dilution de l'offre commerciale avec moins de 44 % des commerces implantés en centralité et un déplacement majeur du commerce vers les espaces de flux.</p> <p>Un impact limité des créations de surfaces commerciales sur l'emploi dans le commerce.</p> <p>Un besoin d'équilibrage des pôles commerciaux d'agglomération pour éviter les phénomènes d'engorgement de la zone de Beaulieu.</p> <p>Un affaiblissement du centre-ville de La Rochelle sur les enseignes de mass-market renforcé par des phénomènes de duplication avec la périphérie.</p> <p>Une inefficacité de la création des surfaces commerciales en équipement de la personne et en équipement de la maison sur les évasions commerciales.</p>
Prospective	<p>Un territoire attractif pour les investisseurs du commerce qui souhaitent profiter de la croissance démographique, de l'influence touristique et d'un pouvoir d'achat plutôt élevé.</p> <p>Un enjeu à capitaliser sur de nouveaux services pour répondre à la croissance des profils de navetteurs sur le territoire entre l'agglomération et les deux communautés de communes.</p> <p>Une croissance de la senior-economy qui offre de nouveaux potentiels de développement pour de nouvelles formes d'offres commerciales.</p> <p>Des marges de densification des espaces commerciaux existants.</p>	<p>Des espaces commerciaux de périphérie à l'attractivité mitigée offrant une résistance réduite aux évasions commerciales vers internet.</p> <p>Une offre alimentaire en vente directe qui progresse fortement, qui compense le manque d'offre alimentaire sur certaines communes et qui accélère le déplacement des achats alimentaires hors des centralités.</p> <p>Une attractivité mitigée des centralités dont les marqueurs d'attractivités sont faiblement adaptés au nouveau modèle commercial.</p> <p>Une fragilisation des centralités accélérée par la migration sur les axes de flux des équipements non marchands et par une vacance marquée en habitat.</p> <p>Une croissance des surfaces décorrélée de la croissance de population qui renforce le risque de friches à moyen terme.</p>

4.15.2. Perspectives d'évolution et besoins

Secteur	Perspective 2030	Conditions	Surfaces disponible 2030
Alimentaire		Compte tenu de l'influence touristique et de la croissance démographique, le territoire est en capacité de conforter son offre alimentaire. L'enjeu devra être de maintenir l'équilibre entre les formats (hypermarché, supermarché et commerces traditionnels).	16 000 m ²
Textile Habillement		Grâce à un équipement commercial actuellement plutôt équilibré bénéficiant du rôle significatif du commerce traditionnel, les marges de développement sont significatives mais doivent permettre de préserver cet équilibre.	6 000 m ²
Bricolage		Avec la présence des principaux leaders du marché associée à des spécialistes des matériaux qui disposent de surfaces de vente importantes, le territoire est équipé pour plusieurs décennies.	Aucune
Jardinage		Même si l'évolution du secteur du jardinage est fortement liée à celui du bricolage, ses marges de progression apparaissent un peu moins fermées mais très modestes à l'horizon 2030.	< 700 m ²
Electroménager		Si le secteur de l'électroménager est globalement équilibré aujourd'hui, il est en capacité de se conforter à l'horizon 2030.	1 500 m ²
Meubles		Avec le développement du commerce numérique sur ce marché associé à une forte croissance des m ² ces dernières années, les marges de développement sont très faibles malgré l'attente de la clientèle exprimée pour l'arrivée de l'enseigne Ikéa.	Aucune
Décoration, art de la table		Avec le développement des enseignes de solderie, c'est un des secteurs qui s'est fortement structuré, ouvrant peu de perspective d'ici 2030 excepté sur des niches ou des nouveaux marchés.	< 500 m ²
Sport		La filière du sport a également progressé laissant peu de marges notamment pour les pôles secondaires (Surgères).	Faible
Biens culturels, Jeux et Jouets		Des marges de développement à relativiser compte tenu de l'enjeu du digital sur ce marché.	1 500 m ²

5. La dynamique agricole, conchylicole et la pêche



5.1. Le contexte réglementaire

L'agriculture est en perpétuelle mutation, de par l'évolution des marchés, de la réglementation..., mais aussi du fait de l'urbanisation et des mitages. L'étalement des villes ou villages empiète sur cette activité et incite au changement d'affectation des sols parfois au gré de la valeur agronomique de ceux-ci. Le SCoT doit ainsi dans son projet d'aménagement et de développement durable « *fixer les objectifs pour la mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain...* » (art. L141-4 code de l'urbanisme en vigueur du 01 janvier 2016 au 01 avril 2021).

5.2. Les documents de référence

5.2.1. La Charte agriculture, urbanisme et territoires de Charente-Maritime

L'attractivité de la Charente-Maritime, l'évolution de la démographie et des modes de vie s'accompagnent d'une extension urbaine et péri-urbaine importante. Pour répondre à ces évolutions, de nombreuses surfaces agricoles et naturelles sont artificialisées de façon irréversible (28 500 ha ont perdu leur vocation agricole en 30 ans sur le département). En plus de ces pertes, le rapprochement de nouveaux secteurs d'habitats des exploitations agricoles préexistantes peut créer des conflits au vu des différents besoins de chacun. Afin de trouver un équilibre entre la poursuite de l'urbanisation, la préservation de l'espace agricole et reconnaître le rôle de l'agriculture dans la mise en valeur des milieux, et assurer une bonne cohabitation entre les agriculteurs et les autres habitants et usagers du territoire, l'Etat, le Département de la Charente-Maritime, l'association des maires de Charente-Maritime et la Chambre d'Agriculture ont signé le 21 décembre 2012 une charte agriculture urbanisme et territoire.

Cette charte préconise entre autres :

- d'affirmer le foncier comme outil de travail des agriculteurs durant l'élaboration des projets et des documents d'urbanisme,
- de pérenniser une agriculture qui valorise les espaces naturels et les paysages,
- d'aller vers de nouvelles formes de développement urbain pour mieux préserver les espaces agricoles et naturels,
- de mettre en place une vision prospective de l'agriculture sur le long terme.

5.2.2. Le GALPA La Rochelle – Ré – Charron



Illustration 8 : Groupe d'Action Locale pour la Pêche et l'Aquaculture

La mise en œuvre du Développement Local mené par les Acteurs Locaux (DLAL) dans le cadre du Programme opérationnel du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP 2014-2020) de la Région Nouvelle-Aquitaine, a été confiée par la Région au Groupe d'Action Locale pour la Pêche et l'Aquaculture (GALPA). L'Agglomération de La Rochelle anime sur son territoire, sur celui de l'île de Ré et de Charron un groupe d'actions dont l'objectif est de développer localement et de façon durable la pêche et l'aquaculture. S'appuyant sur des fonds européens et régionaux, ce groupe finance des projets innovants et d'intérêt collectif.

Porté par 3 collectivités, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, la Communauté de Communes de l'île de Ré et la commune de Charron, le GALPA La Rochelle – Ré – Charron a été constitué en 2017. Ce GALPA représente 39 communes (dont 20 littorales, 10 d'entre-elles sont sur le territoire du SCoT) / 184 000 habitants (409 hab./km²) / 449,8 km² / 178 km de linéaire côtier.

2ème GALPA du département de la Charente-Maritime (avec Marennes Oléron) et 4ème de la Région Nouvelle-Aquitaine, le GALPA La Rochelle – Ré – Charron dispose d'un budget total

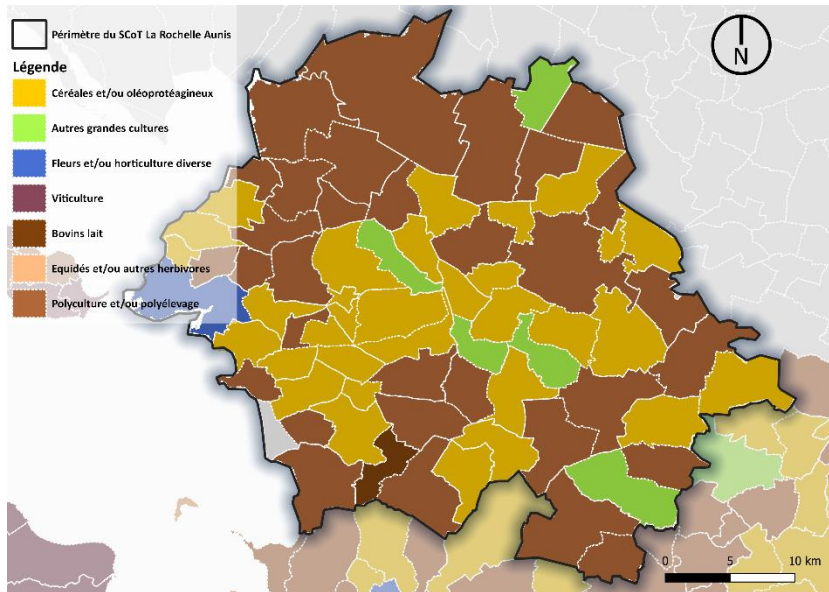
prévisionnel pour la période 2016-2020 de 1 494 millions d'euros, dont 600 000 euros de crédits FEAMP, 600 000 euros de contrepartie régionale ou nationale et 294 000 euros de contrepartie privée ou autofinancement, pour soutenir le financement des projets locaux répondant à la stratégie définie.

Le GALPA associe les acteurs locaux liés aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture : Département de la Charente-Maritime, Comité Régional Conchylicole Poitou-Charentes, Lycée Aquacole et Maritime de La Rochelle, Chambre d'Agriculture de Charente-Maritime, Chambre d'Industrie et de Commerce de La Rochelle, Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins, Centre d'Expérimentation et d'Application Aquacole, T.E.O Organisation, Union du Mareyage Charentais, Syndicat Mixte du Port de Pêche de La Rochelle, Ifremer, SCIC Savoir-Faire La Rochelle, Université de La Rochelle, FROM Sud-Ouest.

5.3. L'occupation agricole, un marqueur identitaire fort du territoire

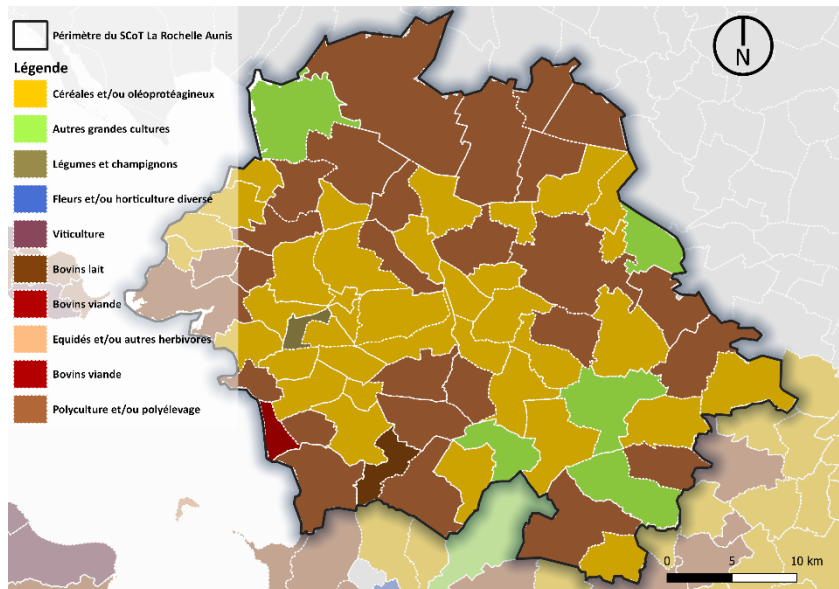
5.3.1. Les espaces agricoles

L'agriculture couvre 80 % du territoire du SCoT. Les quelques 124 000 hectares de surfaces agricoles sont en grande majorité occupés par les cultures de céréales et d'oléagineux. Sur l'Aunis, l'élevage est plus présent et très diversifié (dans l'ordre d'importance : Bovins viandes, Bovins lait, Equins, Caprins, Ovins, Volailles...) mais se réduit de manière significative.



Carte 33 : Orientation technico-économique agricole principale par commune en 2010

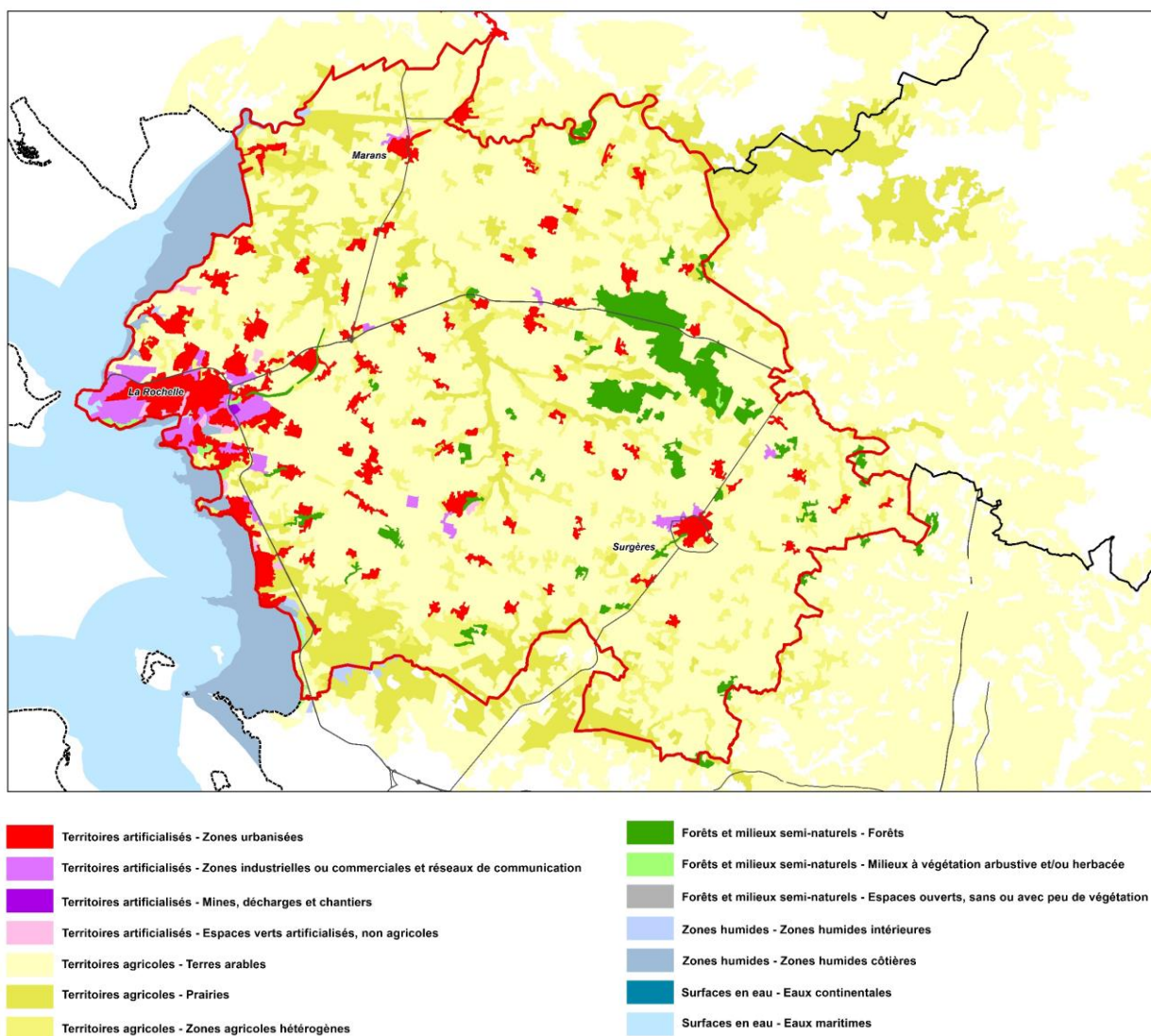
Source : Agreste, RA 2010, Carte Syndicat Mixte La Rochelle Aunis



Carte 34 : Orientation technico-économique agricole principale par commune, en 2020

Source : Agreste, RA 2020, Carte Syndicat Mixte La Rochelle Aunis

Selon les diagnostics agricoles des trois intercommunalités, produits dans le cadre de l'élaboration de leur PLUi en 2018, on dénombrait en 2017 environ 700 exploitations, représentant 1 354 UTA³, sur l'ensemble du territoire du SCoT.

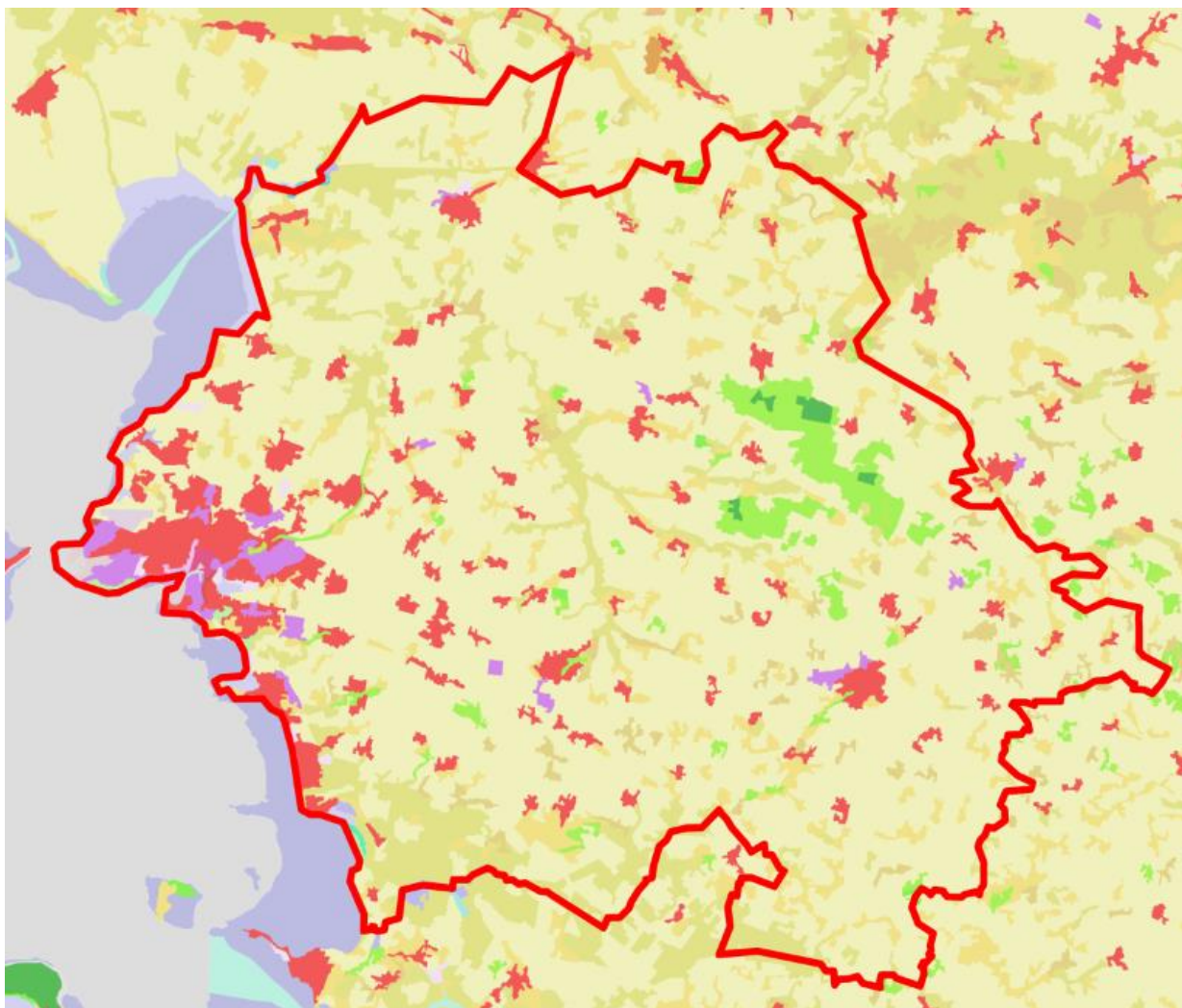


Carte 35 : Occupation des sols, en 2012, Source : Corine Land Cover 2012

Si les espaces urbains dominent le long du littoral, les espaces agricoles sont majoritaires sur le territoire du SCoT : ils représentent 87%⁴ de l'occupation du sol (Corine Land Cover 2012) et marquent fortement le paysage.

3 - UTA (unité de travail annuel) : cette unité correspond au travail d'une personne travaillant à temps plein pendant une année

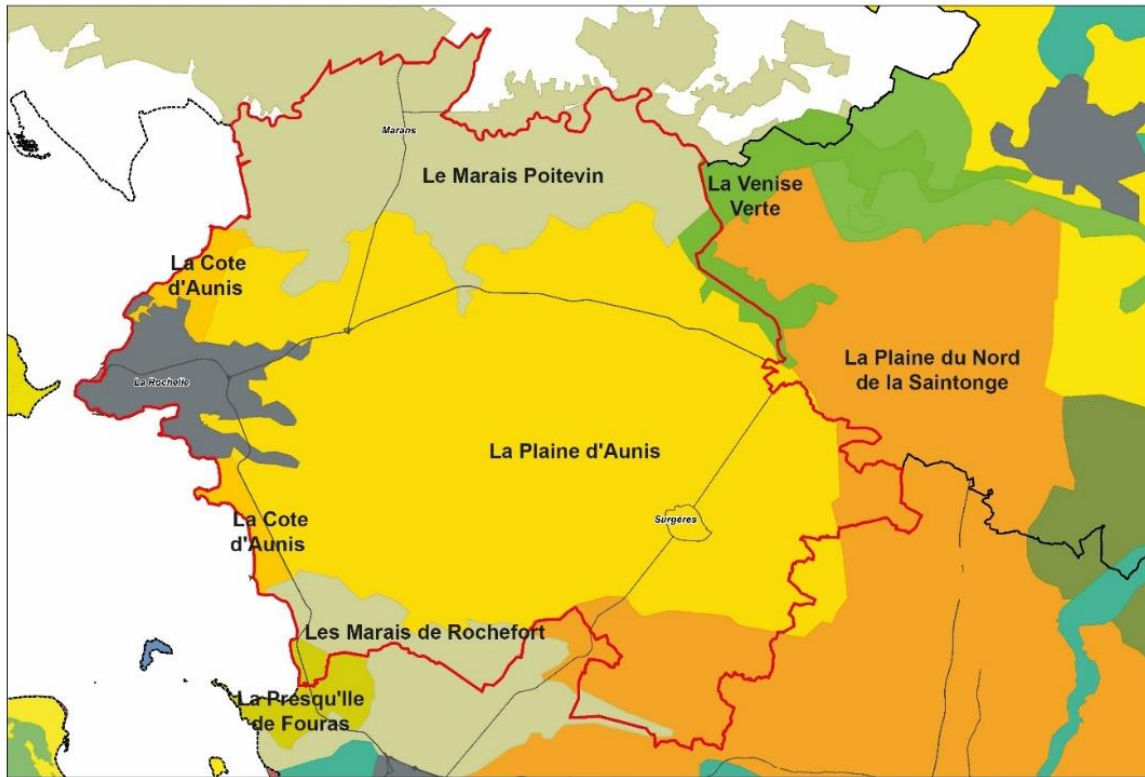
4 - Pourcentage basé sur les données du Corine Land Cover 2012 (CLC). Le CLC se base sur de l'interprétation de photographie aérienne. Le pourcentage de 73% indiqué plus haut est basé sur le registre parcellaire graphique de 2016, qui correspond aux déclarations des agriculteurs à la PAC. La différence entre les 2% peut donc s'expliquer soit par le classement en espace agricole d'une surface non exploitée en agriculture, soit par la non déclaration d'une surface agricole à la PAC.



Carte 36 : Occupation des sols, en 2018, Source : Corine Land Cover 2018

L'étalement urbain entraîne une augmentation de la consommation d'énergie liée aux transports et de la consommation d'eau (des réseaux plus longs avec de plus grands risques de fuites), et une absorption des espaces verts. Le processus durable de périurbanisation requiert une maîtrise attentive de l'artificialisation des sols (limitation de l'étalement et du mitage urbains). La part des sols artificialisés du territoire du SCoT augmente de manière régulière, même si le territoire demeure actuellement peu artificialisé (Cf. volet Consommation d'espace du Diagnostic).

Les pédo-paysages agricoles du territoire du SCoT sont principalement constitués de la Plaine d'Aunis, encadrée au nord par le Marais poitevin, au sud par le Marais de Rochefort et la plaine de la Saintonge, à l'ouest par la Côte d'Aunis, et à l'est par la plaine de la Saintonge et la Venise verte (cf. cartographie ci-dessous et diagnostic paysager dans l'Etat initial de l'Environnement).

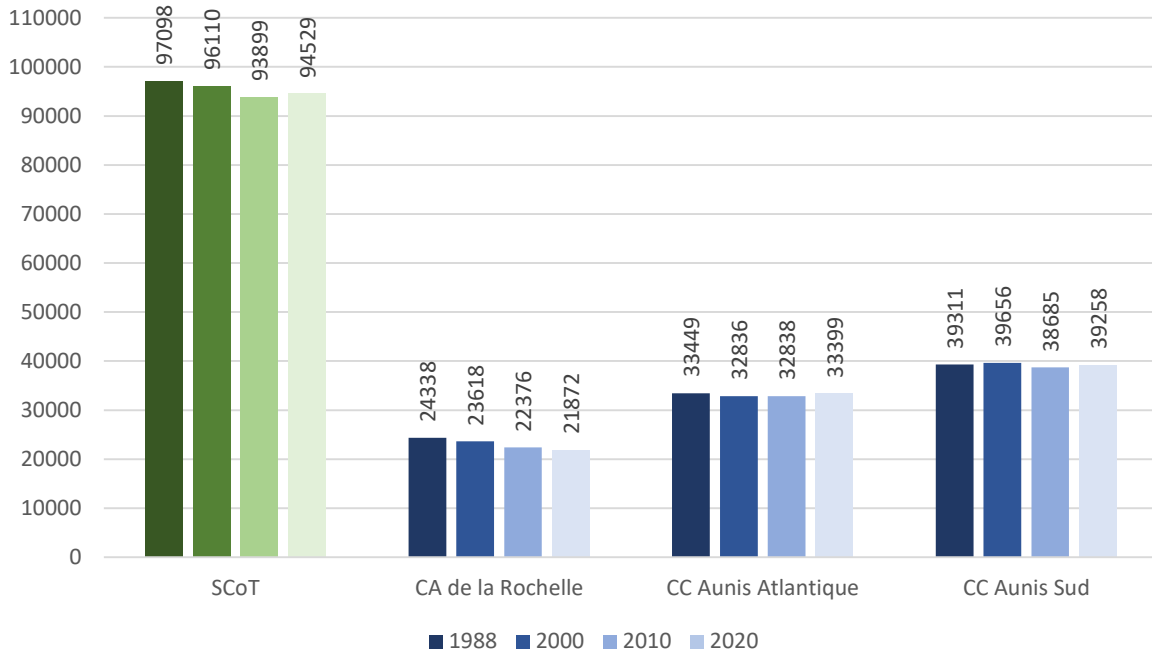


Carte 37 : Pédo-paysages agricoles, Source : CREN Poitou-Charentes, 2007

5.3.2. Évolution de la surface agricole et artificialisation des sols

La surface agricole utile (SAU) du territoire représentait une superficie de 93 500 ha en 2010, en baisse de 2,3 % par rapport à 2000 et 3,3 % par rapport à 1988. En extrapolant les données du registre parcellaire graphique (RPG) de 2016, cette diminution continue, voire s'accroît, avec 3,9% de surfaces agricoles perdues entre 2010 et 2016. Par ailleurs, depuis plusieurs décennies, la SAU par exploitation augmente du fait d'une concentration des terres agricoles.

En 2016, la surface agricole du territoire déclarée à la PAC, représentait 73% (90 826 ha) de la superficie totale, alors qu'elle en occupait 76% (94 536 ha) en 2010 (Source : déclarations PAC).



Graphique 27 : Évolution de la SAU sur le territoire du SCoT

Source : Agreste (RGA 1988, 2000, 2010 et 2020)

Cette réduction est essentiellement imputable à une régression de la SAU sur la Communauté d'agglomération de La Rochelle (-7,4% entre 2000 et 2010), dans une moindre mesure à la CdC Aunis Sud (-0,01%) alors que la SAU est en augmentation de 1,7 % sur la même période sur la CdC Aunis Atlantique.

Par ailleurs, les données d'occupation de l'espace de la source Corine Land Cover montrent une prédominance des surfaces agricoles par rapport aux autres occupations du sol relevant des deux grandes familles de catégories que sont les surfaces artificialisées et les surfaces forestières et naturelles. En effet, en 2012, ces surfaces agricoles représentaient 87% de la superficie du territoire du SCoT (88% en 1990). Entre 1990 et 2012, cette diminution de la superficie totale des surfaces agricoles s'est faite au profit d'un accroissement des surfaces artificialisées (qui sont passées de 7% à 9% de la surface totale du territoire du SCoT sur la même période).

Observatoires de l'artificialisation de sols :

L'État a mis en ligne un Observatoire de l'artificialisation le 4 juillet 2019, date du premier anniversaire du Plan biodiversité. Il répond à l'objectif fixé par le Plan (action 7) de publier un état annuel de la consommation d'espaces et de mettre à disposition des territoires et des citoyens des données transparentes et comparables à toutes les échelles territoriales. L'observatoire met à disposition deux types de données :

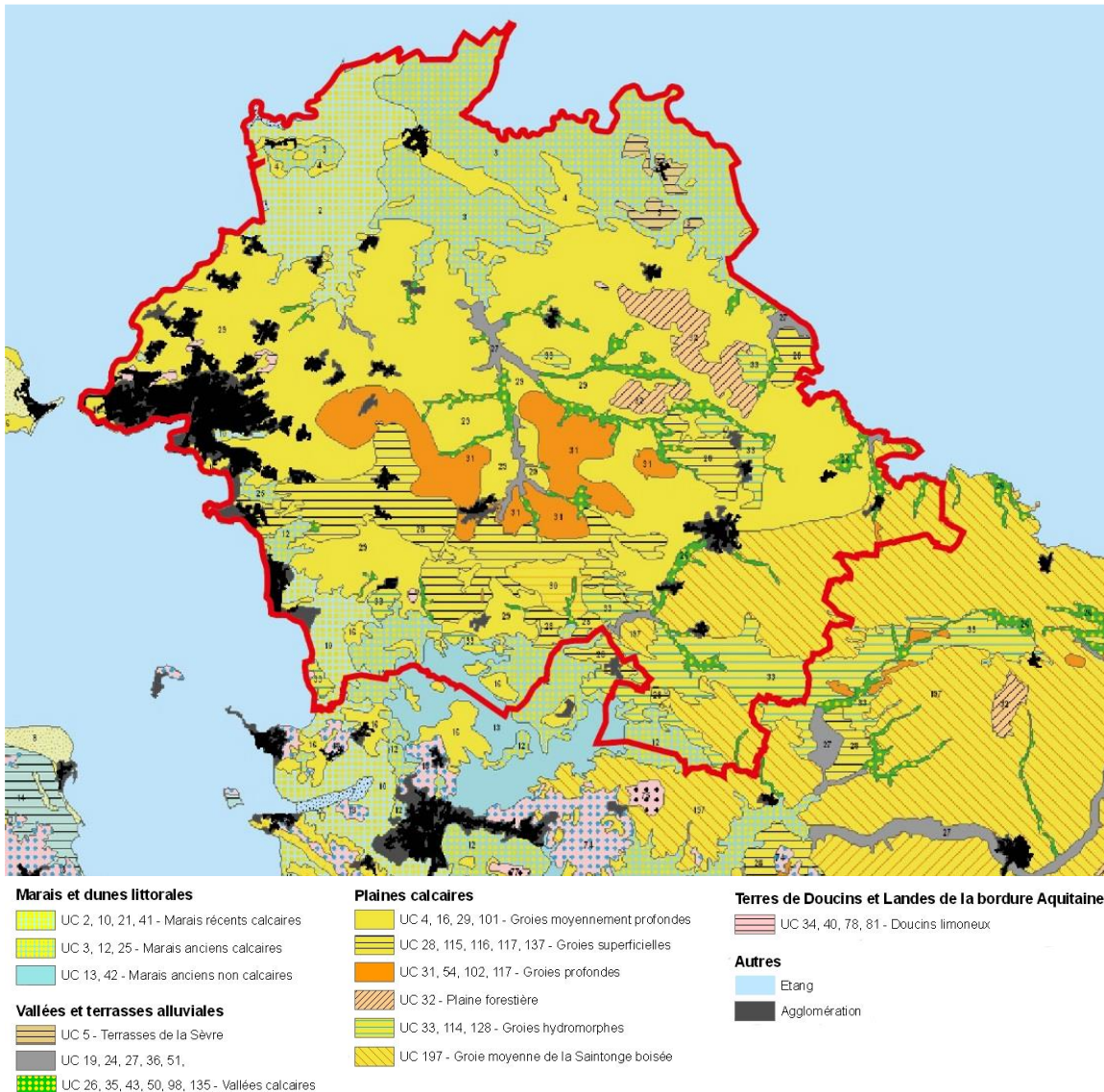
- Pour la période 2021-2031, le suivi des objectifs porte sur la consommation d'espaces. Au niveau national, elle est mesurée par les fichiers fonciers. Les données sont mises à jour et publiées annuellement.
- **A partir de 2031, le suivi des objectifs portera sur l'artificialisation nette.** Au niveau national, elle est mesurée par l'occupation des sols à grande échelle (OCS GE), dont la production est engagée sur l'ensemble du territoire national depuis 2024.

5.3.3. La valeur économique potentielle portée par les espaces agricoles

Plusieurs analyses sont utilisées pour déterminer la valeur économique potentielle des espaces agricoles : le potentiel agronomique des sols, les appellations et l'irrigation. Il s'agit de déterminer les espaces permettant d'accueillir des productions agricoles à forte valeur économique, même si ce potentiel n'est pour l'heure pas nécessairement saisi. Ce sont souvent les espaces les plus propices à une diversification des productions.

5.3.3.1. Le potentiel agronomique des sols

Ce potentiel traduit la fertilité des sols, sans considération pour le type de valorisation actuelle de ces derniers.



Carte 38 : Carte Pédologique, Source : Référentiel régional pédologique IGCS

Les groies (sols bruns caillouteux argilo-limoneux) de plaine sur sous-sol calcaire constituent l'essentiel des sols du territoire. Leur potentiel dépend essentiellement de leur capacité de stockage de l'eau. La réserve en eau dépend de la profondeur et de l'état de fissuration de la roche mère. Ce sont des sols faciles à travailler avec un potentiel agronomique satisfaisant, surtout si la profondeur est suffisante.

Les sols de marais (sols d'origine fluviomaritime), très argileux, présentent un potentiel agronomique élevé s'ils ont été drainés et stabilisés.

Les fonds de vallées (formations alluviales), riches en matière organique et généralement argileux ou tourbeux, sont en principe inondés plusieurs semaines par an, ce qui limite leur potentiel agronomique.

5.3.3.2. L'irrigation

Pendant longtemps, les cultures sèches (vigne par exemple) ou les céréales d'hiver ont été privilégiées sur le territoire. Depuis quelques décennies, des agriculteurs se sont lancés dans l'irrigation, favorisés en cela par la politique agricole européenne (PAC).

Selon les données des diagnostics agricoles 2017 pour les CdC Aunis Sud et Aunis Atlantique et 2015 pour la CdA de La Rochelle, l'irrigation est présente dans 40% des exploitations. La surface irrigable représente environ 17% de la SAU du territoire.

L'agriculture a consommé en 2016 en Charente-Maritime 56.84 Mm³ d'eau pour l'irrigation dont 89% en été, soit 50.5% des prélèvements du département contre 42.25% pour l'alimentation en eau potable, répartis sur toute l'année. **La ressource en eau provient en grande partie des nappes phréatiques**, l'eau de surface étant limitée à quelques cours d'eau de faible débit et soumis à des étiages très sévères en période estivale (Curé et ses affluents notamment).

Les surfaces irriguées sont majoritairement exploitées pour les grandes cultures. Celles concernées par les élevages sont essentiellement consacrées aux productions fourragères, cultures servant à l'alimentation animale (maïs ensilage, luzerne...), soit pour les cultures de ventes. L'usage de l'irrigation est également nécessaire pour le maraichage, cependant quelques exploitations n'en ont pas car situées dans des sols humides (marais, motte).

L'irrigation s'est développée avec des investissements importants pour la création de réseaux enterrés. Selon une étude de la Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt (DRAAF) Nouvelle-Aquitaine, l'irrigation est économiquement favorable aux exploitations qui la pratiquent (gain de 23% sur le résultat courant avant impôt par UTA non salarié), car elle permet des gains de production substantiels. Ce gain est d'autant plus grand, lorsque les cours des céréales sont élevés. Ainsi, avec des cours des céréales soutenus, les céréaliers ne sont pas encouragés économiquement à réduire les surfaces irriguées et leur usage de l'eau. Si les agriculteurs sont les premiers consommateurs d'eau, leur participation au financement des Agences de l'Eau est loin du premier rang, autant de sources de conflits.

L'irrigation est un facteur important pour la **sécurité des exploitations** car elle permet d'assurer des volumes et des qualités de production aux entreprises. Toutefois, les crises liées aux périodes de sécheresses printanières et estivales amènent une certaine fragilité des cultures irriguées, ayant conduit à des projets de réserves de substitution. L'aménagement de réserves d'eau n'est pas une idée récente en Charente-Maritime et notamment sur le territoire du SCoT, certaines existent depuis plus de 20 ans et ont accompagné le développement de l'irrigation. La substitution des prélèvements permet de ne plus prélever ou de prélever moins dans le milieu l'été.

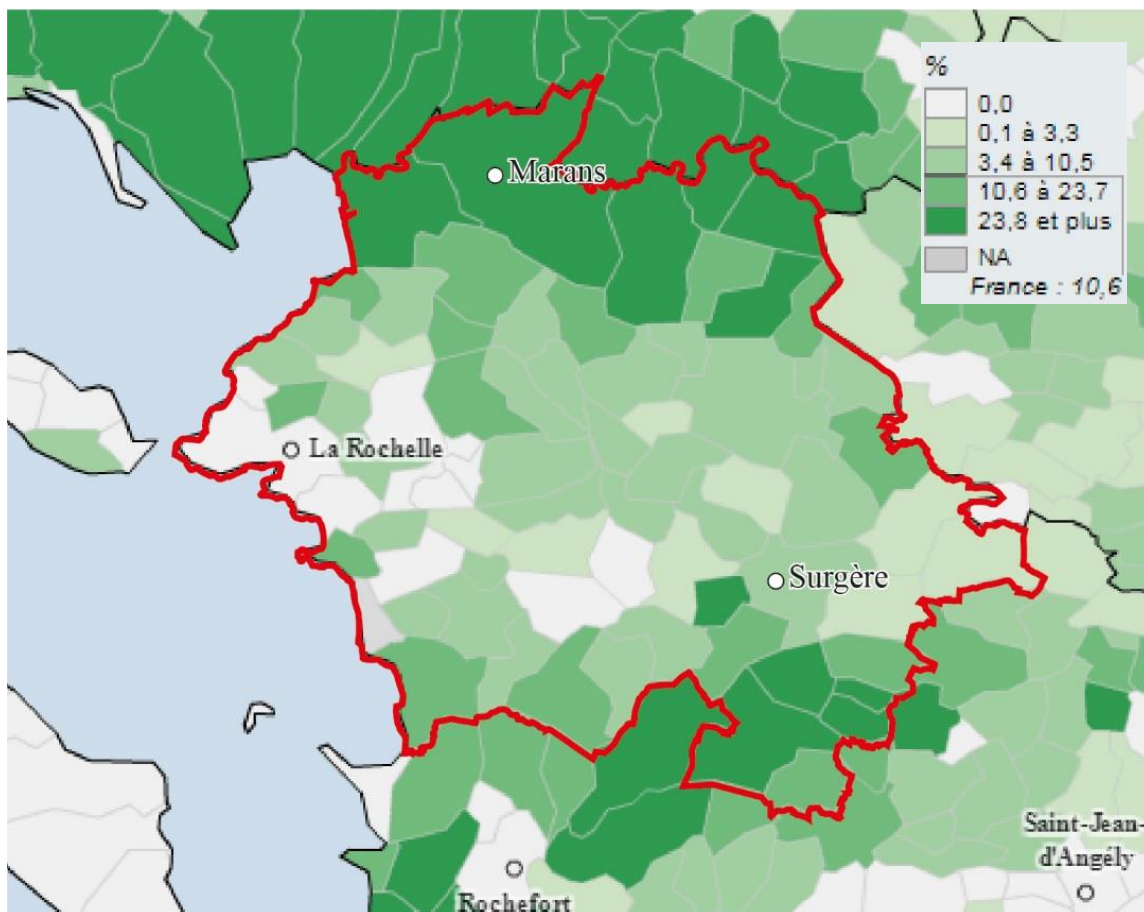
Actuellement, plusieurs **projets de réserves d'eau** sont en cours d'instruction administrative (notamment : Bassin de la Sèvre Niortaise et du Marais poitevin, Bassin du Curé...). Ils sont portés par la Société Coopérative Anonyme de l'Eau des Deux-Sèvres sur le bassin de la Sèvre Niortaise Marais poitevin (2 réserves sur 19, sont protégées en Charente-Maritime) et par le Syndicat mixte des réserves de substitution de la Charente-Maritime (6 réserves en projet sur le bassin du Curé-Sèvre Niortaise). Le SYRES 17 a été créé en 2015 sous l'égide du Conseil départemental pour porter la création des futures réserves (une cinquantaine sur le département) dans un souci de « gestion de l'eau transparente ». Il peine cependant à dépassionner les controverses.

Le fait économique est à croiser avec les enjeux environnementaux. **L'impact environnemental des réserves** est difficilement quantifiable, car il dépend de plusieurs facteurs :

- l'irrigation permettra-t-elle de diversifier les rotations (ou de favoriser la levée de cultures intermédiaires piège à nitrates), ou favoriser le maintien de cultures non adaptées au climat,
- quels seront les impacts des réserves sur les cours d'eau (déconnexion, gestion maîtrisée des prélèvements...),
- ...

5.3.3.3. Le drainage

Selon les données du Recensement Agricole 2010, 14% de la surface agricole est drainée. Comme le montre la carte ci-dessous, le drainage est surtout utilisé dans les zones de marais (56% de la SAU drainée à La Ronde, 68% à Taugon). La majorité de ces surfaces le sont avec des systèmes enterrés.



Carte 39 : Part de surface agricole drainée sur la surface agricole totale communale

Source : Agreste, RA 2010

Comme pour l'irrigation, le drainage est économiquement favorable aux exploitations agricoles, car il permet une meilleure régularité des rendements, des possibilités d'interventions sur les parcelles plus importantes (portage des sols), des possibilités de diversité des plantations plus importantes. Il peut aussi permettre de sortir les bêtes au pâturage plus tôt dans la saison et limiter la consommation de fourrage récolté.

Le drainage a un impact important sur les milieux aquatiques et la biodiversité (altération du milieu, du paysage et des agrosystèmes, disparition de zones humides), mais aussi sur la qualité de l'eau (pertes de surfaces en herbes au profit de cultures, évacuation plus rapide des nitrates et produits phytosanitaires vers les fossés ou les cours d'eau).

5.3.3.4. Les labels de qualité

L'existence de signes de qualité attachés à un territoire détermine une valeur économique potentielle.

Plusieurs appellations d'origine sont porteuses sur le territoire d'une véritable valeur ajoutée pour les productions agricoles. Il s'agit des Appellations d'Origine Protégée (AOP) et Indications géographiques protégées (IGP) viticoles, ainsi que des AOP fromagères et Appellations d'Origine Contrôlée (AOC). Il est à noter que la reconnaissance en Agriculture Biologique n'est pas garantie dans la durée. Elle dépend des pratiques agricoles, pas des caractéristiques du sol. Elle ne peut donc pas être prise en compte dans ce paragraphe.

Il existe relativement peu de labels de qualité associés aux cultures céréalières. La filière céréalière s'est dotée en 2000 d'un groupement qualité « la dynamique céréalière » qui permet aux organismes stockeurs, meuniers et boulangers de Poitou-Charentes d'organiser une valorisation des produits. Cependant, les surfaces concernées représentent moins de 0.5% de la surface en céréale.

L'ensemble du département est « labellisé » pour différents types de production : AOP Beurre de Charentes-Poitou, Cognac et Pineau des Charentes, IGP agneau du Poitou-Charentes, Jambon de Bayonne, Brioche vendéenne...).

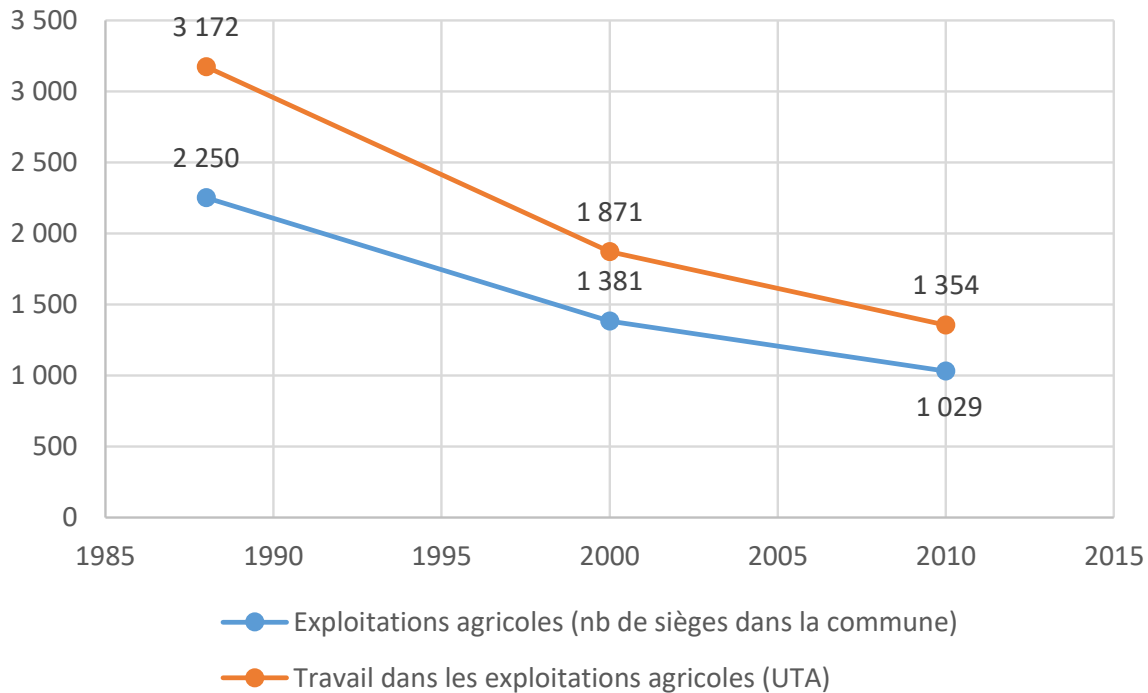
5.4. Le poids économique du secteur agricole

5.4.1. Des emplois agricoles qui génèrent des emplois indirects dans les filières associées

En 2010, les exploitations du territoire du SCoT représentaient 13% de l'emploi agricole du département (1 354 / 10 740 unités de travail annuel (UTA) pour le département. Source RA 2010).

Les exploitations du territoire employaient en moyenne 1.3 UTA/exploitation en 2010, contre 1.4 UTA/exploitation en 2000 et en 1988. Comme le nombre d'exploitations a diminué de 55% entre 1988 et 2010, le nombre d'emplois total en UTA a donc mathématiquement diminué de 57% entre 1988 et 2010 (soit une perte de 1 818 UTA).

Évolutions comparées du travail (UTA) et du nombre d'exploitations entre 1988 et 2010 sur le territoire du SCOT La Rochelle-Aunis



Graphique 28 : Évolutions comparées du travail (UTA) et du nombre d'exploitations entre 1988 et 2010
Source : AGRESTE, RGA 1988, 2000 et RA 2010

La charge de travail a donc augmenté dans les exploitations. La production brute standard (PBS) en 2010 était de 80 400€/UTA, alors qu'elle était de 60 200€/UTA en 2000 (*l'indicateur PBS n'existait pas en 1988*), soit une augmentation de 34%. De la même façon, une UTA devait cultiver 43 ha en 1988, 70 ha en 2000 et 91 ha en 2010.

Dans les diagnostics réalisés pour le compte de l'ex Pays d'Aunis (le syndicat mixte du Pays d'Aunis regroupait les CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud, il a été dissous le 31/12/2016), la Chambre d'Agriculture de la Charente-Maritime émet l'hypothèse qu'un emploi dans une exploitation agricole génère entre 1.5 et 2 emplois indirects dans les filières amont, aval et transversal. Il existe plusieurs méthodes pour estimer le nombre d'emplois en filières amont et aval que génère un emploi en exploitation agricole, et ces chiffres sont très dépendant des filières (il y a moins d'emplois générés par la filière céréalière que par la filière hors-sol par exemple) et des systèmes de qualité de transformation et de distribution associés (circuit long, circuit court...).

En reprenant ces hypothèses, les 1 354 Équivalents temps plein (une UTA équivaut au travail d'une personne travaillant à temps plein pendant une année, donc à un ETP) des actifs agricoles généreraient entre 2 000 et 2 700 ETP sur le territoire et à proximité, soit un total estimé de 3 500 à 4 000 emplois liés à l'agriculture.

Les **emplois induits** par les exploitations agricoles sur les filières amont et aval, se situent entre autres dans les coopératives et négoce (le groupe SICA Atlantique, Ocealia, le groupe Soufflet, la CAVAC, la Minoterie Coopérative de Courçon, le machinisme agricole...), les centres comptables maillant le territoire.

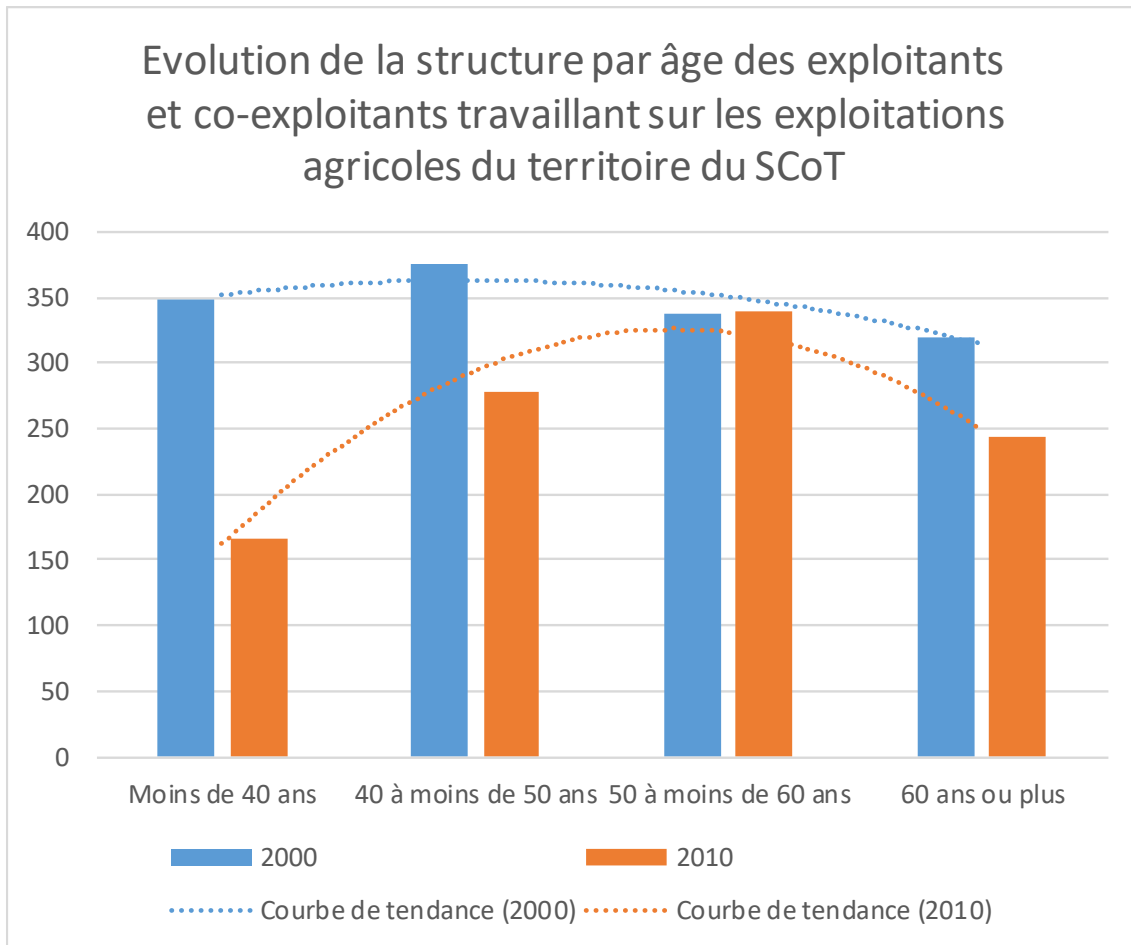
Ce sont également développées des structures de recherches comme l'INRA du Magneraud (commune de Saint-Pierre d'Amilly) et des stations d'expérimentation de recherche comme l'ENILIA à Surgères. Dans le domaine laitier, la coopérative Terra Lacta collecte une partie du lait produit sur l'Aunis. La coopérative Orylag, implantée sur ce territoire, est également un élément de dynamisme. Une structure de formation agricole, l'AMFR de Saint-Germain de Marencennes, est également bien implantée sur le territoire.

Le recensement agricole, comme la plupart des enquêtes menées auprès des exploitations, recueillent des informations sur les structures des exploitations (surfaces cultivées, effectifs d'animaux présents). Afin de déterminer la dimension économique de l'exploitation et sa spécialisation, il est nécessaire de sommer toutes les productions présentes. Cela est possible en affectant à chaque donnée de structure un coefficient représentant le potentiel de production unitaire de chaque spéculation

PBS Production Brute Standard : constitue un indicateur synthétique du potentiel de production basé sur la valorisation des surfaces et cheptels, à partir de coefficients moyens

5.4.2. Un vieillissement des chefs d'exploitations

L'analyse des données démographiques du recensement agricole montre un vieillissement de la population agricole.



Graphique 29 : Evolution de la structure par âge des exploitants, Source : AGRESTE, RGA 2000 et RA 2010

Les enquêtes agricoles menées par la Chambre d'Agriculture en 2017 pour l'Aunis, et par Atelier Urbano-AFIPaR-GéoRM en 2015 pour la CdA de La Rochelle confirment ce vieillissement (1 installation pour 3 départs à la retraite). Selon les données de ces diagnostics, l'âge moyen des exploitants en 2017 sur l'Aunis était de 47 ans (pas d'information sur la CdA de La Rochelle, hormis que 38% des exploitants enquêtés en 2013 avaient plus de 50 ans).

Les exploitations d'élevages du territoire sont gérées par les exploitants les plus jeunes. Ce sont les exploitations maraîchères et les grandes cultures qui ont la population la plus âgée.

5.4.3. Une prédominance de l'orientation céréalière des productions

5.4.3.1. Les productions végétales

La SAU en 2016 sur le territoire est de 90 800 ha, alors que les exploitants ont déclaré 94 500 ha en 2010, soit une perte de 3 700 ha (source : déclaration PAC).

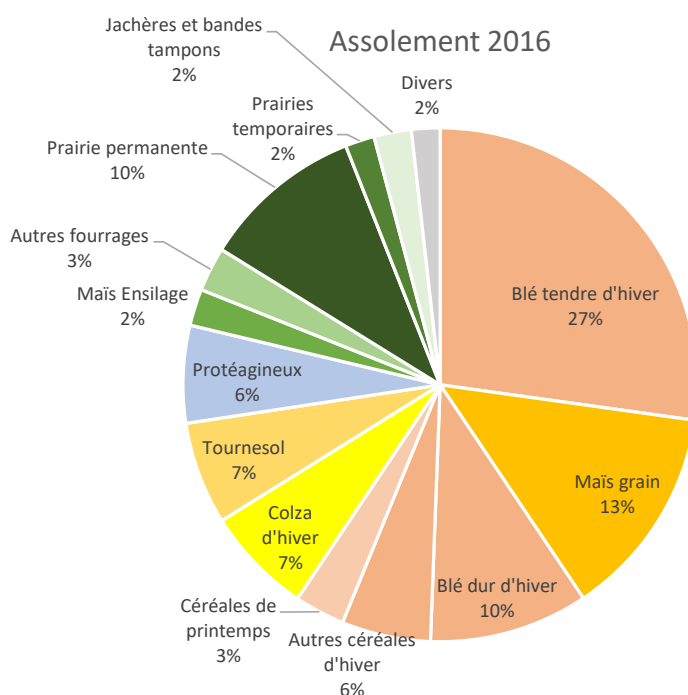
Les surfaces en céréales et oléo-protéagineux (SCOP), souvent appelées grandes cultures, représentent plus de 80% de la SAU du territoire et confirment son orientation « céréalière ».

Les surfaces fourragères (prairies + fourrages) représentent 17% de la SAU. Les prairies sont majoritairement des prairies permanentes (84% des surfaces en herbe) et se situent dans les zones de marais ou le long des vallées et à proximité des exploitations d'élevages.

La viticulture longtemps dominante a disparu dans la seconde moitié du XIIème siècle avec le phylloxera. Seules quelques parcelles subsistent.

Le territoire compte également des maraichers, dont certains produisent des plantes aromatiques et médicinales, ou des fleurs.

À noter qu'il n'y a pas eu d'évolution notable des cultures entre 2010 et 2016.



Graphique 30 : Assolement 2016 sur le territoire du SCoT,
Source : ASP, RPG 2016

Une part importante des productions céréalières est acheminée vers le Grand Port Maritime de La Rochelle et participe dans le cadre d'un hinterland beaucoup plus vaste à l'exportation de 3,9 millions de tonnes de céréales et oléagineux en 2018, soit 41% du trafic global. En effet, il reçoit par la route et par la voie ferrée, les céréales produites dans les régions Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté avant de les expédier vers le Maghreb, le Moyen-Orient, l'Afrique de l'Ouest et, au-delà, vers tous les continents. Cependant cette activité économique est très sensible aux marchés économiques européens et internationaux.

En sens inverse, les exploitants agricoles sont intéressés par l'import de vrac agricoles (alimentation du bétail et engrais) pour le développement de leurs activités.

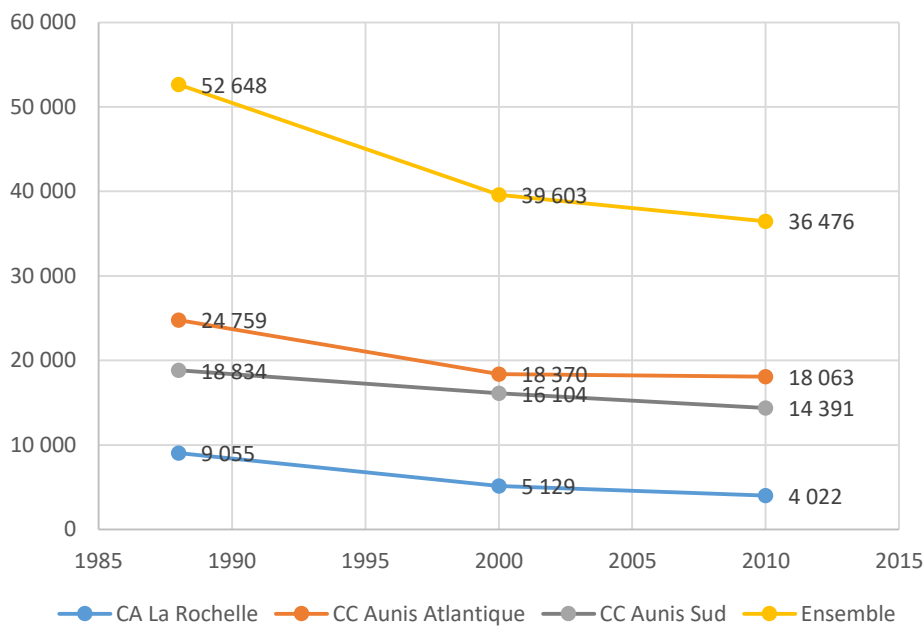
Le Port de La Rochelle constitue une plateforme d'import-export fondamentale pour le secteur agricole.

5.4.3.2. Les productions animales

La « végétalisation », c'est-à-dire la diminution de l'élevage au profit des grandes cultures, a surtout eu lieu entre 1988 et 2000, avec une perte de 25% du nombre de têtes (tout élevage confondu). La diminution est moins importante entre 2000 et 2010 avec une perte de 8% du nombre de têtes.

Les raisons de cette baisse de l'élevage sont doubles, la première est liée à la diminution du nombre d'exploitations au global et à la difficulté de reprise des exploitations d'élevage, la seconde s'explique du fait de la conjoncture économique difficile des filières d'élevage, qui a poussé certains éleveurs à se tourner vers les productions végétales.

L'élevage bovin à viande tente de subsister dans les marais contrairement à l'élevage laitier auquel la disparition des quotas semble avoir donné un coup de grâce.



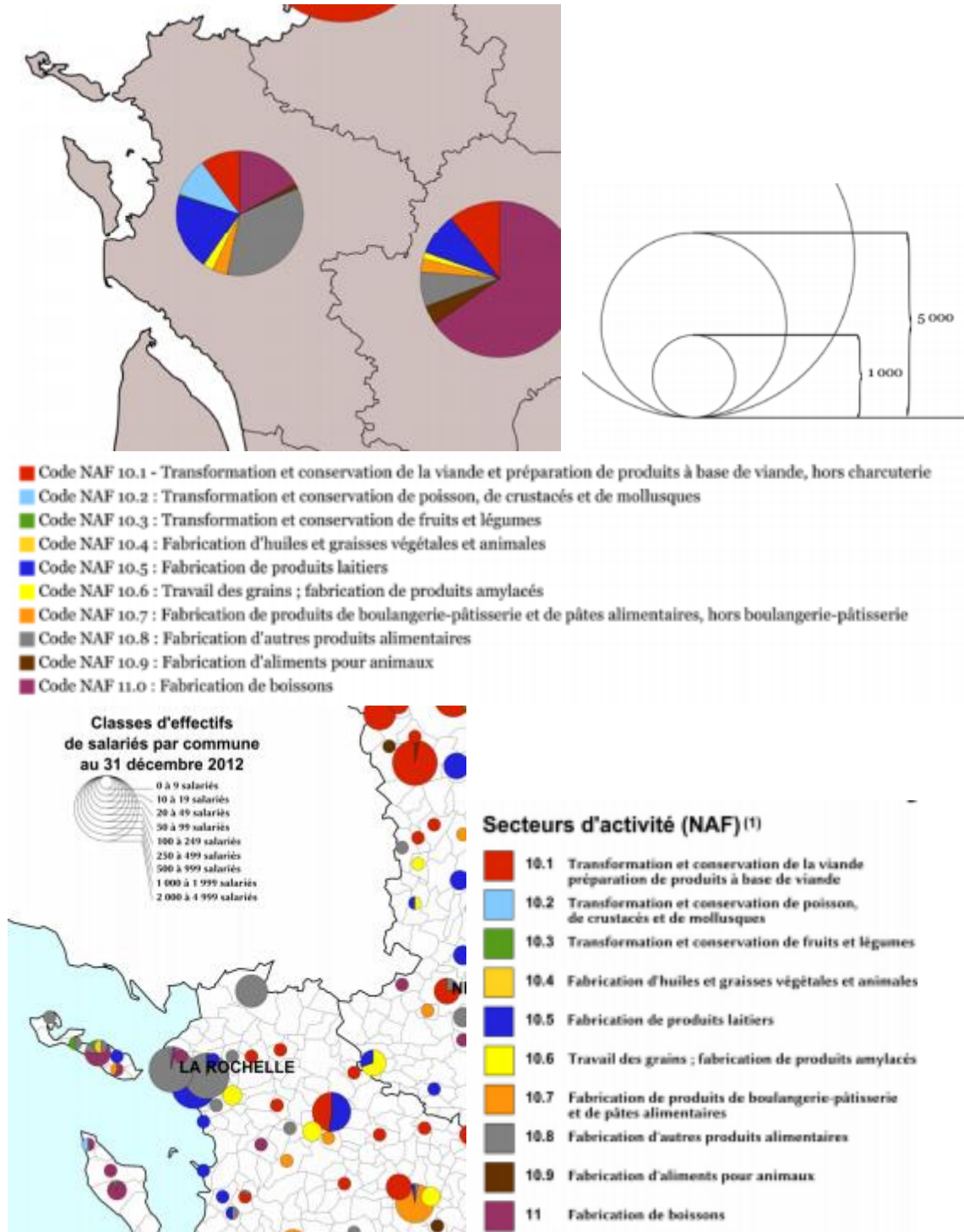
Graphique 31 : Evolution de l'élevage sur le territoire du SCoT entre 1988 et 2010

Source : AGRESTE, RGA 1988 et 2000, RA 2010

Il existe une grande diversité des types d'élevage sur le territoire du SCoT. Selon les données des diagnostics agricoles réalisés dans le cadre de l'élaboration des PLUi des CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud et de la CdA de La Rochelle, 32% des exploitations du territoire possédaient des animaux en 2017. Une dizaine d'espèces animales sont élevées, notamment des bovins viande, puis des bovins lait, des ovins caprins, des chevaux, des volailles et plus ponctuellement des porcs, des abeilles, des lapins (notamment l'élevage d'Orylag) et des gibiers. (Le secret statistique ne permet pas d'affiner l'analyse pour déterminer le poids de chacun de ces types d'élevage).

5.4.4. Lien fort entre agriculture et industries agro-alimentaires

5.4.4.1. Les industries agroalimentaires



Carte 40 : Répartition de l'emploi salarié en Charente-Maritime

Source : panorama des IAA de Nouvelle-Aquitaine en 2012, INSEE

Secteur phare de l'industrie de la région Nouvelle-Aquitaine, l'agroalimentaire se positionne au 3^{ème} rang au niveau de la France. Les industries agroalimentaires représentent un secteur important en termes d'emplois et de chiffre d'affaires à l'export. 2 500 établissements sont implantés sur le territoire régional, l'ensemble représente le premier employeur régional avec près de 39 000 salariés et génère un chiffre d'affaires de 12 milliards d'euros dont 3 milliards à l'export. Le secteur présente une grande diversité et des spécificités liées aux productions agricoles des différents territoires de la région.

En Poitou-Charentes, la filière des boissons est très développée (activité autour du Cognac) avec la présence également des industries laitières dans la zone de Poitiers, La Rochelle et du sud Deux-Sèvres.

En 2018, le département de la Charente-Maritime comptait environ 2 000 salariés dans les industries agro-alimentaires (IAA).

5.4.4.2. La diversification des exploitations agricoles et les circuits-courts

La diversification des activités est un moyen pour les exploitants de préserver leur viabilité et leur pérennité économiques, voire de développer une nouvelle source de revenus. C'est aussi une réponse aux attentes de la société.

La diversification se développe au sein d'une entreprise agricole dans le prolongement ou en parallèle de l'activité de production agricole, qui reste l'activité principale de l'entreprise. Les exploitations agricoles du territoire diversifient parfois leur activité en restant dans le domaine agricole (activité de transformation, travaux agricoles...) ou dans un tout autre domaine (agritourisme, travaux dans le BTP, production d'énergie...).

Les activités de tourisme à la ferme sont assez peu développées.

La production d'énergie renouvelable peut être une activité de diversification pour les exploitations agricoles, sous réserve qu'elle ne soit pas en concurrence avec l'activité agricole.

Des Entreprises de Travaux Agricoles (ETA) réalisent des prestations de service dans des exploitations agricoles. Elles mettent à disposition matériel et personnel pour la réalisation de travaux agricoles. Elles peuvent être des sociétés à part entière (entrepreneurs de travaux agricoles) ou bien représenter une activité de diversification d'exploitations agricoles existantes. Ce travail dit à façon, réalisé sur les exploitations du territoire semble en forte progression.

Selon les données des diagnostics agricoles des CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud, la vente directe concerne environ 14% des exploitations agricoles, et a connu une forte progression entre 2010 et 2017, comme les ateliers de transformation.

Sur la CdA de La Rochelle, les circuits courts semblent régresser (baisse de moitié des exploitations pratiquant la vente directe entre 2000 et 2010). La raison invoquée est le manque de main d'œuvre et le déclin de l'élevage.

Les producteurs en vente directe sont présents sur leur ferme, où ils assurent la vente directe de leurs produits, ou sur les marchés. Ces deux formes de vente en circuits courts, historiquement les plus anciennes, sont aussi les plus fréquentes. Elles représentent à la fois pour les producteurs et les consommateurs les circuits de commercialisation quantitativement les plus importants. Cependant un peu plus récemment, des Associations Pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP), des marchés fermiers, des paniers proposés par des producteurs locaux et des magasins de producteurs fermiers se sont mis en place un peu partout sur le territoire. Pour autant, l'agriculture locale n'assure qu'une part très marginale de la consommation alimentaire du territoire.

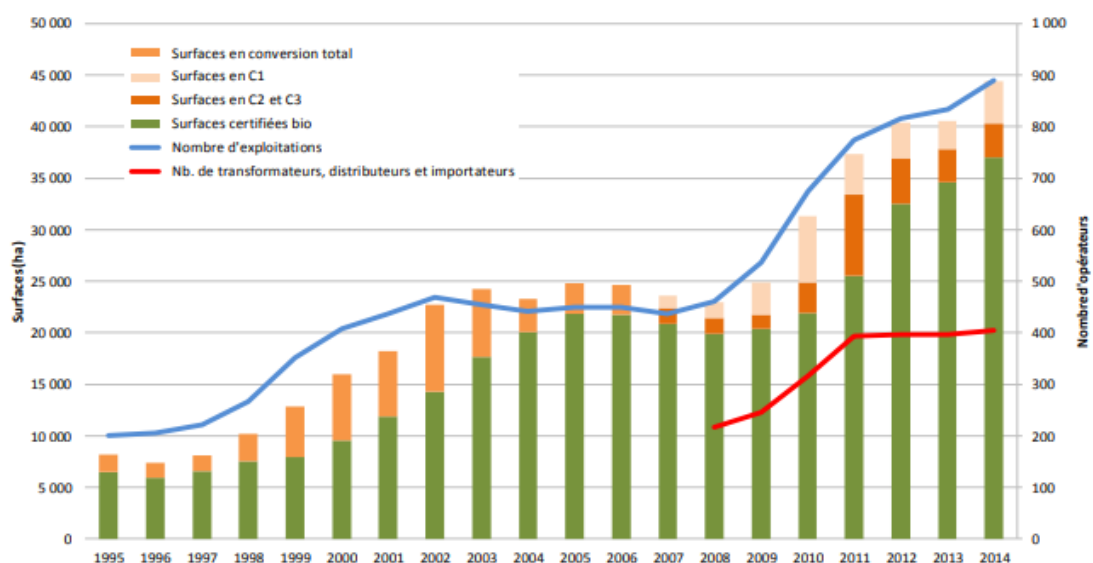
La Communauté d'Agglomération de La Rochelle souhaite développer la production et la circulation d'aliments locaux sains et durables sur le territoire. Elle a défini une stratégie, constituée de 4 grandes orientations :

- Accompagner le changement de comportement alimentaire par des actions de sensibilisation et d'information du grand public, dans les écoles... ;
- Favoriser la demande en produits sains et durables, en travaillant avec la restauration collective d'une part et avec les habitants d'autre part, dans le cadre d'actions de concertation ;
- Augmenter l'offre de production locale en qualité, en quantité et en diversité en accompagnant les porteurs de projets locaux ;
- Renforcer l'implication des « intermédiaires » que sont les transformateurs, les logisticiens, les grandes et moyennes surfaces...

5.4.4.3. La production biologique

L'agriculture biologique représentait 2,7% de la SAU du département en 2017 (en dessous de la moyenne régionale à 4,8% et de la moyenne nationale à 5,7%) et 331 exploitations. Elle connaît une forte croissance ces dernières années (+15% par rapport à 2016 et +52% par rapport à 2014).

Evolution du nombre d'exploitations et des surfaces en mode de production biologique



Graphique 32 : Evolution des surfaces en agriculture biologique en Poitou-Charentes

Source : Agencebio.org

La production biologique est diverse sur le territoire, elle concerne les grandes cultures comme les cultures fourragères, l'élevage (bovin viande et laitier, porc, volaille) et le maraichage.

5.4.5. Les structures juridiques des exploitations agricoles et le mode de faire valoir

Les exploitations agricoles sous forme sociétaire sont désormais majoritaires sur le territoire. Les entreprises agricoles développent une forme d'entreprise à plusieurs gestionnaires qui sont actifs à temps complet ou partiel au sein des entreprises. Certaines d'entre-elles emploient des salariés, majoritairement à temps partiel ou saisonnier.

La prépondérance des formes sociétaires est une évolution constatée à l'échelle de l'ensemble du territoire national : les formes de type GAEC et EARL sont en fort développement depuis la fin des années 1990 au détriment des formes individuelles. Cette évolution résulte de plusieurs facteurs :

- elles permettent l'installation / transmission des entreprises,
- et elles présentent des intérêts renforcés d'un point de vue réglementaire.

Elles sont le plus souvent gérées par des exploitants plus jeunes que les exploitations individuelles. La tendance à l'agrandissement des entreprises depuis 2010 au travers de sociétés qui intègrent quelques jeunes agriculteurs pourrait se renforcer et avoir des impacts sur le territoire en termes d'infrastructures, de bâtiments, de paysages...

Le fermage est le mode faire valoir principal des exploitations agricoles. Pour les sociétés, les surfaces qu'elles exploitent par bail sont rattachées au fermage, même si le gérant de la société en est propriétaire.

Une réorganisation foncière entre exploitants pour des échanges de culture, comporte souvent des accords multilatéraux entre plusieurs exploitants. Ainsi, la modification d'un accord pour une parcelle agricole a, dans la majeure partie des cas, des conséquences sur d'autres surfaces.

Le territoire est peu concerné par des occupations précaires.

5.4.6. Les enjeux de maintien et de développement des activités agricoles et les problèmes des circulations agricoles

Le territoire est constitué d'un maillage dense d'exploitations agricoles qui sont situées pour beaucoup d'entre-elles à proximité de constructions de tierces personnes. La majeure partie de ces exploitations sont pérennes, et pour celles qui voient leur chef d'exploitation cesser leur activité dans les prochaines années, la succession est en partie assurée. La préservation des sièges d'exploitations et des bâtiments agricoles et ce, quel que soit leur usage, est nécessaire pour assurer le maintien des entreprises agricoles.

Le maintien et le développement des entreprises agricoles nécessitent également d'accompagner les transmissions. Le caractère fonctionnel des bâtiments agricoles existants, même s'ils n'ont plus d'usage agricole momentanément, est à prendre en compte pour leur identification à usage agricole et leur maintien en zone agricole.

La cohabitation, le respect et la tolérance réciproque entre l'activité agricole, l'habitat et les autres usages (les déplacements, les loisirs, les sports par exemple) doivent être favorisés notamment en

facilitant la concertation entre les acteurs sur les pratiques agricoles (par exemple avec la création d'une charte), en créant des outils et des lieux d'échanges entre agriculteurs et habitants.

Certains aménagements de bourgs, de hameaux sont réputés sources potentielles et parfois avérées de conflits d'usages car la circulation agricole est très difficile. La profession agricole souhaiterait que soient anticipés les projets de circulation, de desserte des zones urbaines en intégrant la question de la circulation agricole aussi bien dans ces zones, que sur leur pourtour ou sur la jonction entre ces zones, et ceci en concertation avec les divers acteurs afin d'anticiper les besoins et de rechercher des solutions partagées.

5.4.7. Perception des enjeux environnementaux par les exploitants

La préservation du potentiel agronomique des sols et la préservation de la ressource en eau en quantité et en qualité sont les principaux enjeux des exploitants.

Garantir une eau de qualité pour des activités économiques importantes comme la pêche, le tourisme, l'agroalimentaire et la conchyliculture, mais aussi répondre aux obligations réglementaires croissantes sont des impératifs. Or l'activité agricole a une grande responsabilité dans l'exploitation quantitative de la ressource en eau et dans la pollution préoccupante de celle-ci.

En second lieu 20% d'entre eux sont favorables au développement des auxiliaires de cultures par la mise en place de haies ou de bandes enherbées, à la consolidation des berges et au développement de la biodiversité.

Enfin environ 15% souhaitent embellir le paysage par la plantation de haies. On constate cependant un vieillissement du patrimoine arboré et un mode de gestion par défaut qui en accentue la dégradation. Le non-remplacement des arbres de hauts jets morts (ormeaux) ou exploités amène progressivement une baisse qualitative des haies. La majorité des agriculteurs valorise leur patrimoine arboré en bois de chauffage, essentiellement sous forme de bois bûche.

Les enjeux d'inondations fluviales et de submersion sont à intégrer pour assurer la pérennité et le développement des exploitations en place.

5.5. La conchyliculture

5.5.1. Une vitalité conchylicole sur toute la frange littorale

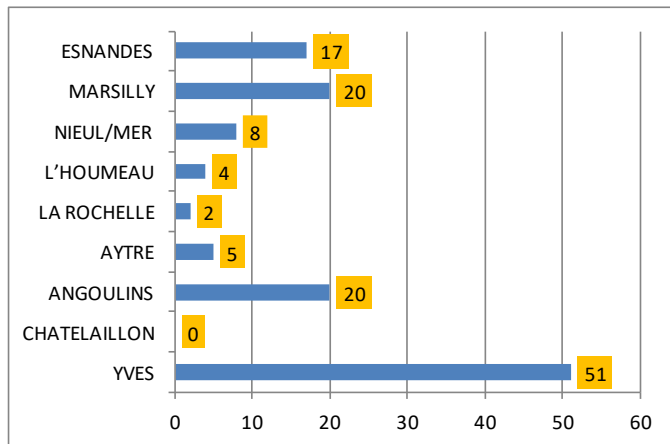
L'activité conchylicole est présente sur toutes les communes littorales du territoire du SCoT, sur l'estran avec **180 hectares de parcs ostréicoles**, **168 kms de bouchots**, et à terre avec **127 établissements**.

40% des établissements relevant de la conchyliculture sont situés au nord de l'agglomération, et 60% au sud, les deux zones conchylicoles d'Yves représentant le pôle le plus important de l'agglomération.

L'activité se pratique également en pleine mer, grâce à **471 filières** du Pertuis Breton et de la baie d'Yves qui permettent aux coquillages d'être immergés en permanence.

Les établissements sont souvent déconnectés des zones de production attenantes. Ainsi les ostréiculteurs de Marsilly exploitent-ils davantage des parcs situés dans l'île de Ré qu'en face de leur entreprise. Et dans le même temps, des ostréiculteurs d'autres bassins disposent ici de concessions qui leur permettent de capter du naissain d'huitre qu'ils élèveront ensuite chez eux. 26% des surfaces de parcs ostréicoles sont exploitées par des professionnels qui ne sont pas installés sur la CdA. Il en est de même pour certains établissements à terre ; par exemple, le « complexe » des Boucholeurs compte 4 cabanes dévolues à des conchyliculteurs voisins de Fouras mais aussi 5 de la Manche et 3 de Bretagne.

Si les moules sont sédentaires, les huitres sont des coquillages nomades dont la croissance inclut souvent un cycle dans les eaux plus septentrionales. Beaucoup d'ostréiculteurs locaux ont également des concessions en Bretagne et en Normandie, où les conditions de grossissement sont plus favorables.



Graphique 33 : Répartition des établissements conchylicoles par commune (hors Charron), Source : PLUi CdA de La Rochelle

5.5.2. Poids du secteur conchylicole dans l'économie locale

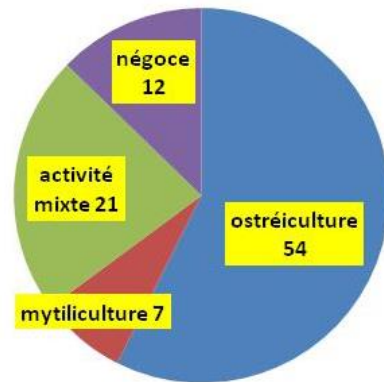
La conchyliculture est une activité emblématique de la Charente-Maritime (1^{er} département français producteur) et le territoire rochelais (hors Charron) représente environ 10% de cette production.

Si l'ostréiculture est dominante, la mytiliculture est fortement représentée sur les communes les plus au nord (Esnandes, Marsilly et Charron), qui bénéficient de la notoriété de la moule de Charron, et plus au sud (Yves). Les moules de bouchot produites sur les communes de Charron, Esnandes et Marsilly bénéficient d'un label « Moule la Charron ». 8 000 tonnes de moules de bouchot et 2 000 tonnes de moules de filières sont débarquées à Charron. La production sur filière augmente, ouvrant des créneaux plus tôt en termes calendaires. En 2015, les moules de filière ont obtenu le label Rouge.

En terme économique, la conchyliculture rochelaise (hors Charron) pèse environ **18 millions** d'euros de chiffre d'affaires, et occupe **750 actifs**, dont une partie de salariés saisonniers et ponctuels (pics d'activité en fin d'année pour les huitres et l'été pour les moules). Avec **300 équivalents temps pleins**, la filière conchylicole n'est pas très éloignée des effectifs de l'agriculture (327 ETP, "Diagnostic agricole PLUi CdA de La Rochelle" mars 2015).

En dépit des difficultés, ce secteur économique se porte plutôt bien.

Facteur encourageant, on observe un renouvellement des générations d'ostréiculteurs. Une partie non négligeable de "nouveaux" est constituée de jeunes qui ne sont pas issus du milieu professionnel, ni même local...et qui réussissent leur intégration, tant sur le plan économique qu'humain. Les femmes sont également plus présentes, non plus seulement comme conjointes, mais aussi comme cheffe d'exploitation.



Graphique 34 : Répartition des entreprises par activité principale

Si le nombre de conchyliculteurs a diminué progressivement au cours des dernières décennies, cette filière professionnelle reste très active et évolue dans ses méthodes de travail, bien au-delà de l'image traditionnelle qu'elle véhicule. Cela n'empêche pas qu'il y ait des points de vue assez opposés entre les tenants d'une ostréiculture "de terroir" (captage naturel, élevage en parc, vente locale...) et d'une ostréiculture plus intensive (naissain d'écloserie, huitre triploïde, élevage sur filières, grande distribution...).

Pour l'essentiel, la conchyliculture est aujourd'hui un métier à part entière et ne s'exerce quasiment plus en complément d'une activité, agricole ou autre.

Les exploitations se concentrent, s'équipent en matériel permettant d'accroître la productivité, de réduire la pénibilité et de se conformer aux normes sanitaires et environnementales croissantes. Cette évolution technique a des conséquences importantes sur le foncier et l'immobilier conchylicoles : le gabarit des bâtiments doit permettre l'utilisation d'engins de manutention, de chaînes de tri, de lavage et de conditionnement. Les véhicules de travail et de transport nécessitent des aires extérieures de manœuvre et de stationnement et une voirie adaptée. Les bassins, les claires et les cheminements pour y accéder doivent être accessibles aux engins de lavage et de transport.

Les chalands mytilicoles (bateaux) ont vu leurs dimensions augmenter, en particulier ceux qui vont au large travailler sur les filières. Ils sont de plus en plus mécanisés pour faciliter la manipulation de gros volumes de moules et pour conditionner le produit à bord, de sorte qu'il puisse partir directement en commercialisation dès le retour du bateau.

Les plus gros navires ne viennent plus à la côte et déchargent leur cargaison au port de pêche de Chef de Baie, sur un quai qui leur est affecté en permanence. Plusieurs mytiliculteurs disposent de locaux dans la halle à marée pour traiter leur récolte, purifier les coquillages le cas échéant, et les conditionner pour l'expédition.

Cette tendance à « l'industrialisation » des process ne concerne cependant qu'une partie des professionnels. Pour autant, l'organisation sur une assez grande échelle de la purification des coquillages est inéluctable à moyen terme, pour mettre les professionnels à l'abri d'épisodes sanitaires douloureux. Déjà équipé d'une petite unité de traitement, le port de pêche envisage un équipement de plus grande capacité.

Si les filières mytilicoles sont exploitées à pleine capacité, les filières ostréicoles ne connaissent actuellement plus l'engouement initial, sans que l'on puisse clairement en imputer les raisons à tel ou tel facteur.

Sous le double effet des mortalités et de Xynthia, une bonne partie des ostréiculteurs de l'agglomération se positionnent dans une dimension plutôt « artisanale », diversifiant leurs pratiques – plutôt qu'en se spécialisant – et en contrôlant leur niveau d'investissement. Les surmortalités ont relancé le captage naturel, que certains avaient abandonné au profit du naissain d'écloserie. Les baisses de volumes ont incité les ostréiculteurs à mieux valoriser leur production. La vente directe sur les marchés et dans les établissements permet de réaliser de meilleures marges. L'accueil du public, la visite des exploitations et la dégustation se développent. Cette tendance est en phase avec l'essor des circuits courts et le regain d'intérêt de certains consommateurs pour les produits naturels.

Sur l'agglomération de La Rochelle, 12 conchyliculteurs sont officiellement répertoriés par les Affaires Maritimes comme pratiquant la dégustation – voire la restauration – dans leur établissement.

5.5.3. Liens et interfaces avec les autres thématiques

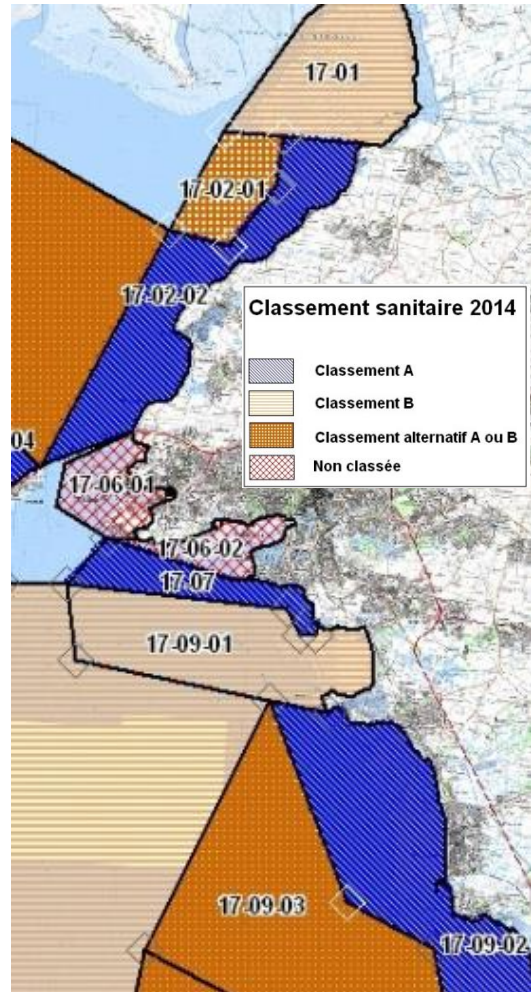
5.5.3.1. Priorité des priorités : la qualité de l'eau

Ces dernières années ont mis en exergue les fragilités auxquelles la conchyliculture est confrontée : les huîtres depuis 2007/2008 et les moules depuis 2014 sont sujettes à des surmortalités qui déciment les cheptels de coquillages, de façon assez variable selon les sites d'exploitation. Si les scientifiques sont divisés sur l'origine des pathologies, les problèmes résultant de la mauvaise qualité de l'eau sont récurrents. La mer étant par nature le réceptacle de tous les cours d'eau, concentre le meilleur (nutriments) comme le pire (pesticides, déjections, métaux lourds...) dans les zones estuariennes et les pertuis.

Les autorités sanitaires établissent un classement des zones de cultures marines :

- Les baies de l'Aiguillon et d'Aytré sont classées en B
- Marsilly, Esnandes, les filières et bouchots de la baie d'Yves sont classés en « A alternatif » (A en période d'exploitation, B le reste de l'année)
- Les filières au nord sont classées en A.

Le classement en B implique une purification des coquillages dans des installations à terre, pendant une durée minimum de 48 heures. Les mytiliculteurs du sud de l'agglomération sont équipés pour l'assurer, ceux du nord ne le sont encore que partiellement.



Carte 41 : Classement sanitaire

Source : DTAM 2014

5.5.3.2. Submersion marine : la conchyliculture est la première et la plus lourdement impactée

L'activité conchylicole est, par définition, aux premières loges en cas de submersion marine qui ravage les parcs, les bouchots, les filières et inonde les établissements, détruit le matériel, endommage les bassins et les claires, porte atteinte à la salubrité (et à la commercialisation) des coquillages stockés dans les bassins⁵. Toutes les entreprises conchylicoles du territoire ont été durement touchées par Xynthia. Dans leur quasi-totalité les professionnels ont néanmoins décidé de poursuivre leur activité, en restant sur place. Ils savent qu'une protection totale serait illusoire, et ne peuvent pas envisager non plus le déplacement de leurs établissements vers des zones moins menacées. En effet, la proximité de la mer est essentielle pour faire fonctionner le système hydraulique des bassins (pompage et vidange). Par ailleurs, la capacité financière de ces entreprises artisanales ne leur permettrait pas de faire face à un investissement de reconstruction à neuf qui impliquerait, en plus, un important surcoût d'adduction d'eau de mer.

Même s'ils ont eu à faire face en 1999 et en 2010 à des événements d'une importance exceptionnelle, les conchyliculteurs ont, plus que les habitants et les autres professionnels du littoral, une capacité de résilience inscrite dans la tradition de leur métier. Avec le soutien des pouvoirs publics et de leurs organisations professionnelles, ils mettent en place des programmes de réduction de leur vulnérabilité pour d'une part garantir les vies humaines et d'autre part limiter les dégâts aux bâtiments et au matériel. Le travail extrêmement méticuleux réalisé sur la Prée de Sion par la CdA de La Rochelle est une excellente référence en termes de diagnostic et de mesures pragmatiques qui peuvent être mises en œuvre. À Aytré, le Programme d'Actions de Prévention des Inondations PAPI « Agglomération rochelaise » permettra la requalification de la zone conchylicole de Godechaud.

Sur la commune de Charron, 9 ans après Xynthia, une vingtaine d'entreprises mytilicoles et de pêche se sont installées dans trois bâtiments neufs, là où il y avait auparavant un lotissement de 40 maisons déconstruites, dans la zone de La Marina.

5.5.3.3. La conchyliculture, sentinelle de l'environnement

Les épisodes dramatiques mettent encore plus en évidence l'extrême dépendance de ces professions à l'égard du milieu naturel et de ses risques de pollution. Le retrait des eaux à la suite de Xynthia a charrié vers la côte, vers les claires et bassins de nombreux déchets, des polluants organiques et chimiques. La submersion des stations d'épuration a également contribué à dégrader le milieu.

De façon récurrente, les professionnels mettent en cause les intrants agricoles qui finissent leur course, via les nappes et les cours d'eau – majeurs comme la Charente et la Sèvre, ou plus modestes - dans le milieu marin. Des épisodes plus ou moins graves de pollution aux hydrocarbures de navires peu scrupuleux ou en perdition restent sensibles.

5 - Les installations conchylicoles en mer (tables, pieux, filières) atténuent l'impact des vagues et l'érosion côtière, en jouant un rôle de brise-lames

5.5.3.4. Concilier la préservation de l'environnement professionnel et l'accueil de visiteurs

La conchyliculture est une composante identitaire et paysagère très forte du littoral du territoire du SCoT. Les zones de production jalonnent la côte et l'activité dans et autour des cabanes, ainsi que sur l'estran. Elle est très souvent la seule marque de l'activité humaine (sauf bien sûr dans la partie urbanisée de la frange littorale). Le promeneur sur le sentier du littoral, qu'il soit habitant ou vacancier, apprécie cet environnement et son côté traditionnel, voire pittoresque. Certes, l'aspect des établissements et de leurs abords laisse parfois à désirer, certains observateurs évoquant même des "décharges". En revanche, incités et parfois aidés par les collectivités et les syndicats professionnels, nombre de conchyliculteurs améliorent la qualité de leur établissement, dans le but parfois de le rendre plus attractif pour la dégustation et la vente directe, mais aussi par volonté personnelle de disposer d'un cadre de travail plus fonctionnel et agréable. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le métier s'exerce en milieu marin propice à la rouille, à la vase et à la boue.

Sur le plan touristique se pose la question de la perméabilité entre les espaces de promenade et les espaces professionnels. Les ostréiculteurs sont de plus en plus nombreux à accueillir du public, soit sur flux, soit sur réservation en groupe. Les Offices de Tourisme et autres opérateurs sont très friands d'ajouter à la palette des activités proposées aux vacanciers des visites d'établissements, voire de parcs ostréicoles, accompagnées de dégustation d'huitres, par exemple aux Boucholeurs. Sur ce site, l'aménagement de la digue, du sentier littoral et du secteur de l'Oasis auront pour effet d'accroître la fréquentation du public. Mais le milieu est fragile, tant sur le plan du foncier hydraulique (claires, bassins, bosses) que des règles sanitaires et il doit se préserver des risques de dégradation ou de contamination, bien souvent involontaires. À cet égard, élus et professionnels d'Angoulins-sur-Mer envisagent avec précaution comment valoriser l'attractivité du marais ostréicole, en lien avec le sentier littoral et le site de l'ancien établissement Magnien acquis par le Conseil Départemental.

5.5.3.5. Des réseaux de circulation pas toujours adaptés aux besoins des professionnels

Les professionnels sont souvent confrontés à des difficultés concernant l'accessibilité aux sites conchylicoles et au réseau routier. Pour produire, mais aussi pour expédier leur production, ils ont recours à des engins techniques et à des véhicules de transport de plus en plus volumineux et pas toujours adaptés aux caractéristiques de la voirie. La multiplication des giratoires et autres chicanes ne facilite guère le transit des semi-remorques et des chalands tractés. Et l'augmentation du trafic automobile, y compris sur des routes secondaires, crée en période estivale, des conflits d'usage plus ou moins marqués. Les accès à l'estran sont moins problématiques qu'ils ont pu l'être, même si telle ou telle cale est disputée avec les pratiquants de voile légère. Le programme de rehaussement des digues au sud de l'agglomération devra intégrer la mise à niveau des cales (notamment à la Pointe du Chay).

Au Boucholeurs, le programme de travaux dans le cadre du PAPI permettra la réalisation d'une piste sur l'estran, réservée aux professionnels, qui pourront ainsi rejoindre le « complexe » sans avoir à emprunter la route et le centre du bourg.

Les conflits d'usage se manifestent également sur le plan d'eau entre plaisanciers et conchyliculteurs, en particulier sur les zones de filières. Si la tension semble retombée en Baie d'Yves, elle reste forte sur la zone de La Malconche, au large d'Oléron, hors territoire du SCoT, mais pratiquée par plusieurs exploitants du territoire.

5.6. La Pêche et le Port de pêche de La Rochelle

La filière pêche concentre son activité sur le Port de pêche de Chef de Baie à La Rochelle : 1 928 tonnes de poissons débarqués à la criée en 2016 pour un chiffre d'affaires de 9,8 millions d'euros. La flotte de pêche de La Rochelle compte 81 navires dont 73 côtiers.

L'activité reste fragile à La Rochelle. Les tonnages ont fortement diminué en l'espace de 50 ans.

Le Port de pêche de La Rochelle assure de nombreux services auprès des usagers : port de stationnement pour les navires de la flotte locale, port de services pour les navires étrangers, halle à marée, service de location d'ateliers de mareyage, gare routière..., véritable plateforme multiservices pour les professionnels de la filière pêche locale.

Les équipements qui lui sont dévolus datent de 1994. À cette époque, ils avaient été dimensionnés pour traiter annuellement 10 000 tonnes de poissons en criée. Ces 20 dernières années, les évolutions de la filière pêche, que ce soit à l'échelle locale ou européenne, n'ont pas été dans le sens d'une croissance des tonnages, ce qui a fragilisé le modèle économique prévu pour l'équipement à l'époque de sa construction. Le Port de pêche ne dispose pas moins de nombreux atouts que ses gestionnaires d'aujourd'hui, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et le Conseil départemental réunis au sein du nouveau syndicat mixte, ont l'intention de faire fructifier en dynamisant le site.

Parmi les atouts de Chef de Baie figure sa position en eau profonde. Accessible 24 h sur 24 h, le Port est par ailleurs bien situé sur les zones de pêche Atlantique. Ses bâtiments sont vastes et peuvent accueillir de nouvelles activités, tout comme les importantes réserves foncières alentour. Par ailleurs, même si le tonnage en criée est peu élevé (1 800 tonnes en 2018), la plateforme voit passer chaque année quelques 25 000 tonnes de produits, parfois juste débarquées pour rejoindre d'autres sites ou qui arrivent par camions vers les mareyeurs rochelais.

La stratégie de développement définie par le nouveau syndicat mixte passe par une optimisation des équipements existants, ils seront remis aux normes et rénovés pour améliorer leurs performances énergétiques. Un autre objectif fort est de permettre, grâce à des services adaptés, le développement sur site du mareyage et de la filière mytilicole. De nouveaux modes de transformation et valorisation des moules pourraient à l'avenir trouver leur place à Chef-de-Baie.

Les chiffres du port de pêche :

- Bassin de 100 000 m²
- Plateforme multiservices de 22 000 m²
- 80 navires de pêche de la flotte locale
- 90 navires de pêche de la flotte extérieure
- 83 acheteurs en criée
- 24 entreprises installées sur la plateforme : 17 ateliers de mareyage, 3 mytiliculteurs, 4 entreprises de transport
- 508 emplois directs et 1 367 induits par l'activité pêche
- 200 personnes au quotidien travaillant sur la plateforme portuaire
- 115 espèces de produits de la mer vendues annuellement en criée

5.7. Synthèse des enjeux

5.7.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – agriculture (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>73% du territoire du SCoT consacré à l'agriculture et un maillage d'industries agroalimentaires régional important et diversifié.</p> <p>Des exploitations équipées (drainage, irrigation, matériel...) pour pallier l'hétérogénéité des sols et les caprices du climat.</p> <p>Une diversification et des conversions en agriculture biologique qui s'accélèrent.</p>	<p>Des exploitations souvent situées à proximité de tiers (notamment sur la CdA de La Rochelle), pouvant créer des conflits d'usage.</p> <p>Un territoire majoritairement céréalier, donc lié à la fluctuation des cours.</p> <p>Une tendance structurelle à la concentration des terres agricoles.</p> <p>Une distorsion majeure entre une activité qui possède une importance considérable en matière économique mais qui a un impact limité en matière d'emplois.</p>
Prospective	Opportunités	Menaces
	<p>Malgré le peu de productions à forte valeur ajoutée, des possibilités de débouchés (IAA, tourisme, circuits courts) qui pourront être renforcés par la diversification et la conversion en agriculture biologique.</p>	<p>Diminution de l'élevage due au contexte économique difficile de ces filières qui entraîne une disparition des paysages associés (haies, prairies humides, ...).</p> <p>Un vieillissement des exploitants et des reprises difficiles (1 installation pour 3 départs).</p> <p>Des changements de pratiques agricoles qui ont transformé le territoire depuis plusieurs décennies (drainages, végétalisation...), impactent les milieux naturels (haies, zones humides...).</p>

5.7.1. Synthèse des enjeux - conchyliculture et pêche (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>Un milieu naturel favorable aux cultures marines (Pertuis) et une notoriété des produits locaux (huîtres et moules).</p> <p>Une filière conchylicole organisée (soutien politique / collaborations entre professionnels et scientifiques...) et pionnière dans la mise en place de nouveaux services (achat à distance, traçabilité).</p> <p>La présence d'un port de pêche en eau profonde avec une plateforme multiservice importante.</p>	<p>Des difficultés dans la production conchylicole (aléas naturels / conflits d'usages / accessibilité aux sites de production...).</p> <p>Faible attractivité de ces métiers pour les jeunes, diminution constante du nombre d'exploitations.</p> <p>Une activité de pêche en diminution depuis plusieurs décennies.</p>
Prospective	Opportunités	Menaces
	<p>Une implantation d'entreprises aquacoles sur la zone portuaire et développement d'une filière avec une industrie de transformation.</p> <p>Des projets de revalorisation du port de pêche de Chef de Baie.</p> <p>Une image porteuse des produits de la mer (avec néanmoins un enjeu de requalification des sites pour un meilleur accueil des visiteurs).</p>	<p>Une dégradation de la qualité de l'eau et des milieux / risques (submersion marine / pollution).</p> <p>Des incertitudes des orientations de gestion du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis.</p> <p>Des incertitudes sur l'évolution de l'économie de la pêche française liées au Brexit.</p> <p>L'augmentation des conflits d'usage sur l'eau et les littoraux.</p>

6. L'offre de mobilités et d'infrastructures



6.1. Le contexte règlementaire

Le SCoT doit s'inscrire dans le cadre des grandes orientations de la politique nationale des transports de personnes et de marchandises. Il doit ainsi contribuer à un développement durable, notamment au respect des engagements nationaux en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers, en préservant les ressources naturelles des sous-sols.

Selon le code de l'urbanisme, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) fixe les objectifs des politiques publiques des transports et déplacements, intégrant les besoins en matière de mobilité et les objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile (art. L.101-2 version en vigueur du 25 novembre 2018 au 25 août 2021). En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement (art. L.141-4 version en vigueur du 01 janvier 2016 au 01 avril 2021).

6.2. Les documents de référence

6.2.1. Les politiques régionales et départementales

6.2.1.1. Les politiques régionales en matière de transports

Le développement des transports et de la mobilité est un pilier fondamental des politiques régionales, pour la population et l'économie du territoire. Les domaines d'intervention de la Région Nouvelle-Aquitaine sont : les transports scolaires, les transports publics et le transport des marchandises. Trois axes ressortent en particulier :

- Priorité aux mobilités du quotidien ;
- Développement de l'intermodalité et des services ;
- Des projets d'envergure, dont en particulier les ports (infrastructures d'accueil des bateaux, desserte par les réseaux routiers et ferroviaires).

Sur le territoire du SCoT La Rochelle Aunis, la Commission permanente de la Région Nouvelle-Aquitaine du 21 novembre 2016, a validé notamment des investissements pour :

- L'aménagement des gares et des pôles d'échanges : accompagnement d'études de création de haltes ainsi que d'études en vue d'investissements dans les gares et haltes décidées dans le cadre des contrats d'axe ;
- Le financement de la modernisation de la signalisation ferroviaire La Rochelle-Saintes : projet inscrit au Contrat de Plan Etat-Région Poitou-Charentes 2015-2020 pour un montant estimé de 21M€, opération complémentaire du programme de modernisation-régénération de la section La Roche-sur-Yon-La Rochelle, mise en service en fin d'année 2020.

La Région contribue également à l'amélioration de l'accessibilité du territoire en participant aux investissements sur les aéroports situés sur le territoire régional dont l'aéroport La Rochelle – Ile de Ré.

6.2.1.2. Le schéma routier départemental de la Charente-Maritime : Horizons 2030

Le schéma est structuré en trois parties :

- 1) état des lieux du réseau routier actuel et prévisions de développement,
- 2) prise en compte du développement durable en matière de politique routière et préconisations pour les projets nouveaux ayant pour objectif l'économie d'énergie et la réduction des gaz à effet de serre,
- 3) dispositions organisationnelles.

14 projets structurants sont inscrits dans le Schéma pour l'agglomération Rochelaise et l'Aunis (CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud) (cf. chapitre **6.2.4. Le schéma routier départemental 2010-2030** plus loin). Une attention particulière est consacrée à l'impact du bouclage du dernier maillon de l'autoroute des estuaires (projet autoroutier A831 : Fontenay-le-Comte / Rochefort). A ce titre, l'assemblée départementale a réaffirmé sa volonté de voir se concrétiser le projet, en conservant la maîtrise foncière des terrains acquis dans le cadre du tracé de la DUP de 2005 (devenue caduc en 2015). Aussi, l'Etat s'est engagé à participer au cofinancement des études et travaux d'un scénario alternatif à l'A831. Le Département a complété le Schéma en y intégrant la liaison routière Fontenay-le-Comte / La Rochelle / Rochefort, alternative à l'A831 (délibération n°520 du 16 avril 2010).

6.2.2. Les stratégies de mobilités des intercommunalités du territoire du SCoT

6.2.2.1. Le schéma de hiérarchisation multimodale des voiries de la CdA de La Rochelle ou Schéma directeur multimodal de voiries

La CdA de La Rochelle a approuvé son Schéma de hiérarchisation multimodale du réseau viaire par délibération du 5 juillet 2018. Pour répondre au besoin de maintenir une accessibilité efficace et apaiser le cadre de vie, le schéma précise les usages préférentiels de chaque voie et territorialise la stratégie de mobilité. Le schéma s'inscrit dans l'ambition de faire évoluer la répartition modale en faveur des transports collectifs (passer de 5% en 2011 à 6,5% en 2030), et des modes actifs (passer de 33,5% en 2011 à 44% en 2030, dont pour le vélo de 7% à 14%) :

- **Inciter à un usage modéré de la voiture particulière**, de manière graduée depuis l'extérieur vers le cœur d'agglomération, au profit des modes alternatifs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre : report modal vers le vélo notamment dans l'unité urbaine centrale ; amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des lignes ILLICO ; développement urbain à proximité des principaux axes de transports collectifs (Yélo bus) ; aménagement de parcs-relais (P+R) en amont des points de congestion routière ; aménagement d'aires de co-voiturage.
- **Maîtriser le trafic en cœur d'agglomération, en traversée des centres villes** et plus globalement dans les centralités urbaines, pour limiter les nuisances induites par la circulation routière et favoriser ainsi le cadre de vie, réduire ses impact sur la santé, et l'usage des modes actifs (report vers le réseau de voirie structurant, zones 30, aires piétonnes, requalification urbaine).

- **Garantir l’accessibilité du territoire** de l’agglomération de La Rochelle (continuité des itinéraires de circulation des automobiles et poids lourds).
- **Garantir l’accessibilité aux zones commerciales, zones d’activités et zones industrielles :** amélioration de l’écoulement des flux sur des secteurs ciblés et sur l’ensemble des échangeurs de la rocade, notamment l’échangeur de Lagord et celui de la zone commerciale d’Angoulins-sur-Mer.



Illustration 9 : Bus Yélo – La Motte Rouge

Source : site internet Ville de La Rochelle

Le Schéma définit les opérations d’insertion des modes alternatifs, les infrastructures cyclables structurantes, les opérations en faveur des cœurs urbains ou quartiers apaisés, les mesures d’optimisation des infrastructures existantes et les opérations de voies nouvelles, dont notamment les principes d’amélioration de la liaison intercommunale entre la RN11, la RD108 et la RD939 au niveau de Saint-Rogatien et de La Jarne. Il définit également les principes d’un grand contournement Est reliant la RN11 à la RD939 au niveau de Sainte-Soulle et de La Jarrie reprenant le projet d’une alternative à la A831 (cf. 6.2.3.L’alternative à l’autoroute A831).

6.2.2.2. L’Aunis

Les Communautés de Communes Aunis Atlantique et Aunis Sud ne disposent pas d’une politique spécifique en matière de mobilité et de transport.

Les objectifs inscrits dans les PADD des PLUi sont résumés dans le tableau ci-après.

CdA de La Rochelle	CdC Aunis Sud	CdC Aunis Atlantique
PLUiD approuvé le 19.12.2019	PLUiH approuvé le 25.02.2020	PLUiH approuvé le 19.05.2021
<p>Définir les conditions d’un réseau de transport « air – mer – fer route » efficace et garantissant un accès adapté au territoire, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alternative à l’A831 par un grand contournement Est, liaison RD9-RD939, RD9 – Cottes Mailles ; - Rôle de l’aéroport et du Grand Port Maritime (desserte fer-rée) ; 	<p>Renforcer la mobilité sur le territoire afin d’offrir une alternative à la motorisation des ménages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l’utilisation de modes de transports diversifiés ; - Développer les transports en commun vers les principaux pôles et équipements. <p>Développer les modes alternatifs à la voiture :</p>	<p>Accompagner la connexion rapide avec les agglomérations de La Rochelle et Niort : la RN11 comme atout structurant autant pour l’habitat que l’économie.</p> <p>Créer des espaces de transports multimodaux.</p> <p>Soutenir le projet de contournement de Marans.</p>

CdA de La Rochelle	CdC Aunis Sud	CdC Aunis Atlantique
PLUiD approuvé le 19.12.2019	PLUiH approuvé le 25.02.2020	PLUiH approuvé le 19.05.2021
<ul style="list-style-type: none"> - Axe ferré passager Nantes – La Rochelle – Bordeaux ; - Nouvelles gares d’opportunité TER à Dompierre-sur-Mer, Périgny et Aytré ; - Pôle d’échanges multimodal de la gare de La Rochelle. <p>Hiérarchiser le réseau de voirie (cf. Schéma multimodal des voiries ci-avant).</p> <p>Améliorer encore l’offre de transports collectifs et alternatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développement de nouvelles lignes de bus performantes (ILLICO) ; - Améliorer l’attractivité générale de l’offre de TC (Yélo bus) ; - Jalonnement du stationnement par chapelets (P+R). <p>Mieux articuler urbanisation et déplacements, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concentrer les développements urbains au plus près des centralités du cœur d’agglomération et des pôles d’appui ; - Densifier les secteurs les mieux desservis par les TC efficaces ou un réseau cyclable très performant ; - Définir une politique de stationnement en adéquation avec l’évolution des besoins ; - Développer des espaces de vie de proximité plus urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Liaisons douces pour les déplacements quotidiens ; - Co-voiturage. 	<p>Rouvrir la ligne TER (réouverture des gares TER à Marans et à Andilly sur la liaison La Rochelle / La Roche-sur-Yon).</p> <p>Offrir un maillage de chemins doux utiles pour sécuriser les petits déplacements.</p>

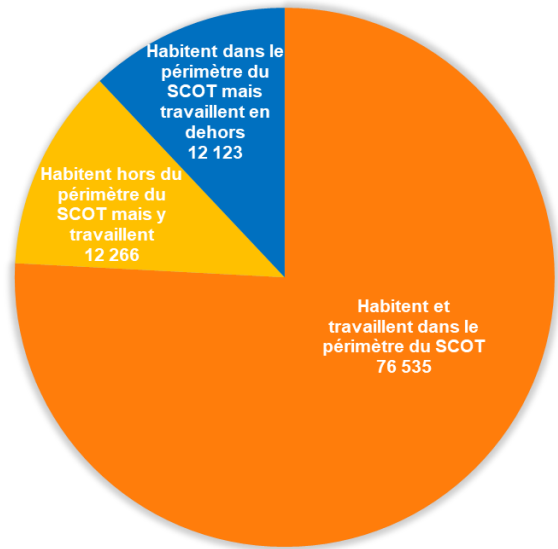
Tableau 18 : Synthèse des objectifs inscrits aux PLUi

6.1. Les besoins en déplacements

6.1.1. Les flux pendulaires

Environ 100 000 actifs habitent ou travaillent sur le territoire du SCoT La Rochelle-Aunis. Les trois quarts à la fois y habitent et y travaillent. Le dernier quart est réparti équitablement entre ceux qui y entrent pour travailler et ceux qui en sortent pour travailler dans d'autres territoires.

Les flux pendulaires sont fortement en lien avec l'unité urbaine centrale de l'agglomération de La Rochelle. En effet, un tiers des déplacements se réalise à l'intérieur de cette dernière (32%). Environ 40% des flux se font entre l'unité urbaine centrale et le reste du territoire du SCoT (27%, dont 18% entre l'unité urbaine centrale et le reste du bassin de vie de La Rochelle), voire au-delà (14%). 17% des flux sont répartis sur le territoire du SCoT hors unité urbaine centrale et 11% entre ce dernier et des territoires hors SCoT.



Graphique 35 : Structure générale des flux pendulaires, Source : INSEE MOBPRO 2015

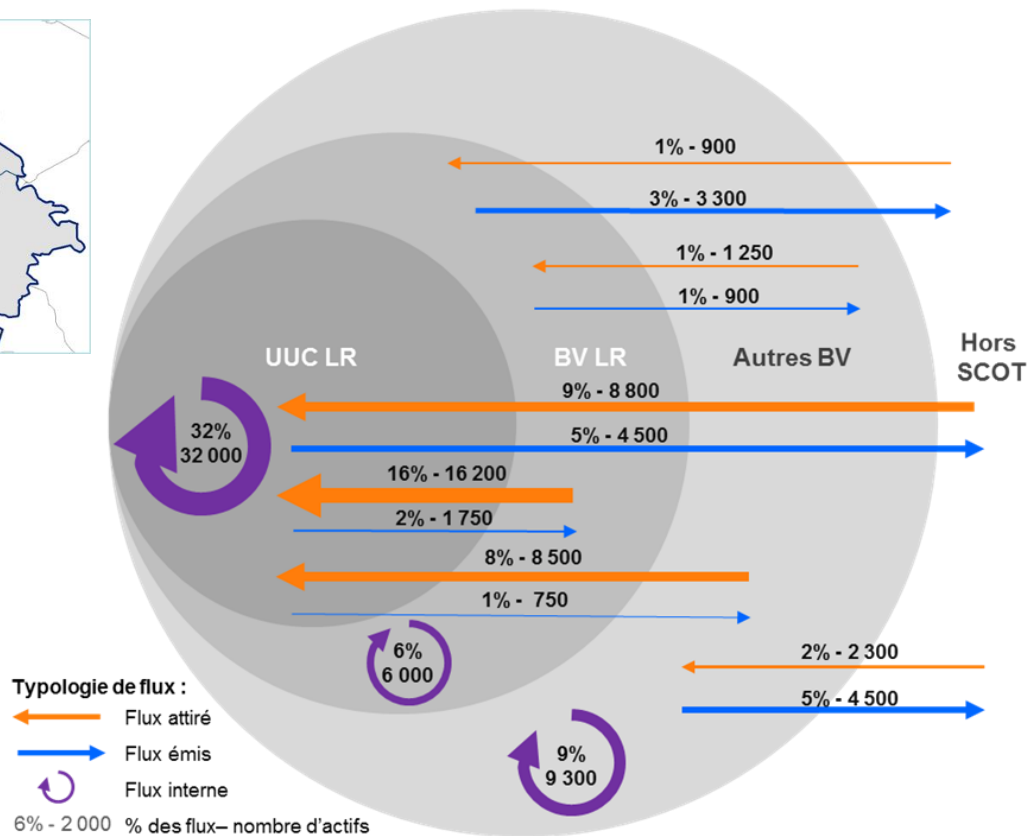
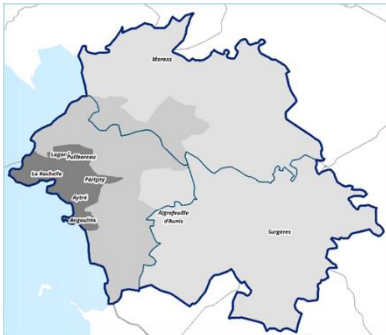


Illustration 10 : Structure des flux pendulaires sur le territoire du SCoT en 2015
 UUC : Unité Urbaine Centrale (La Rochelle, Lagord, Périgny, Puilboreau, Aytré, Angoulins) / BV : Bassin de Vie,; Source : INSEE MOBBRO 2015

		Lieu de travail							Total
		Ville de La Rochelle	UUC de La Rochelle	BV de La Rochelle	BV de Aigrefeuille d'Aunis	BV de Marans	BV de Surgères	Hors SCOT	
Lieu de résidence	Ville de La Rochelle	17680	3523	876	185	195	110	3012	25581
	UUC de La Rochelle	5354	5335	793	138	88	52	1586	13346
	BV de La Rochelle	10141	6059	5929	344	386	183	3285	26327
	BV de Aigrefeuille d'Aunis	1793	1453	550	1728	111	322	1023	6980
	BV de Marans	2087	1293	438	139	2749	200	1135	8041
	BV de Surgères	1090	832	302	308	175	3594	2225	8526
	Hors SCOT	6097	2746	919	447	739	1175		12123
	Total	44242	21241	9807	3289	4443	5636	12266	100924

Tableau 19 : Détail des flux pendulaires entre bassins de vie

Source : INSEE MOBPRO 2015, analyses SCE

		Lieu de travail							Total
		Ville de La Rochelle	UUC de La Rochelle	BV de La Rochelle	BV de Aigrefeuille d'Aunis	BV de Marans	BV de Surgères	Hors SCOT	
Lieu de résidence	Ville de La Rochelle	69%	91%	94%	98%	95%	95%	81%	75%
	UUC de La Rochelle	89%	80%	94%	96%	100%	100%	87%	86%
	BV de La Rochelle	95%	99%	73%	100%	100%	100%	93%	91%
	BV de Aigrefeuille d'Aunis	98%	100%	98%	75%	100%	97%	94%	92%
	BV de Marans	97%	99%	100%	100%	69%	98%	95%	88%
	BV de Surgères	91%	97%	100%	100%	100%	76%	92%	87%
	Hors SCOT	88%	95%	96%	99%	100%	99%		92%
	Total	83%	92%	82%	86%	81%	84%	89%	86%

Tableau 20 : Part des flux motorisés (véhicules privés ou deux roues motorisés)

Source : INSEE MOBPRO 2015, analyses SCE

Dans le bassin de vie de La Rochelle, 70% des flux émis restent à l'intérieur de la ville-centre et 14% se dirigent vers le reste de l'unité urbaine centrale. Ce taux est de 40% pour le reste de l'unité urbaine centrale, d'où 40% autres se dirigent vers la ville-centre.

Ainsi, plus de 80% des flux pendulaires des résidents dans l'unité urbaine centrale restent à l'intérieur de cette dernière et pourraient en principe profiter de l'offre en transports en commun. Toutefois, la part des flux motorisés de l'unité urbaine centrale vers la ville-centre est de 89%. Pour les flux au-delà de l'unité urbaine centrale, ce taux est supérieur à 95% sauf pour le bassin de vie de Surgères et les provenances hors territoire du SCoT.

En moyenne, 86% des actifs se rendent à leur travail en voiture ou deux-roues motorisées. Pour les flux à l'intérieur des secteurs, cette part est de l'ordre de 70 à 75%, même dans les bassins de vie de Marans, Aigrefeuille-d'Aunis et Surgères, notamment du fait des déplacements effectués à pied ou des lieux de travail intégrés au lieu de résidence.

A contrario, la part des flux pendulaires qui restent à l'intérieur du bassin de vie du lieu de résidence est nettement plus faible en dehors de l'unité urbaine centrale, soit pour les bassins de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis, de Marans et de Surgères respectivement de 25%, 34% et 42%, ou de 22% pour le bassin de vie de La Rochelle (hors unité urbaine centrale).

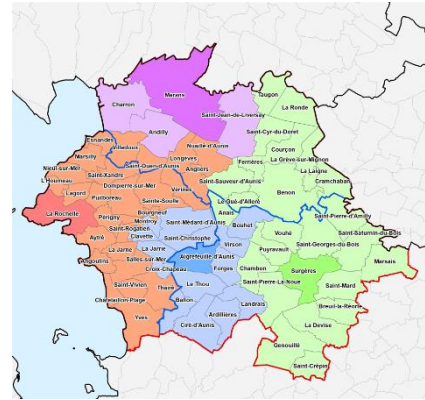
Aussi, les déplacements entre les bassins de vie d'Aigrefeuille-d'Aunis, de Surgères et de Marans ne représentent qu'1% des flux pendulaires qui sont fortement orientés vers La Rochelle. On peut toutefois noter que 26% des flux émis par le bassin de vie de Surgères se dirigent hors du territoire du SCoT (ce taux se situe entre 12 et 15% pour les autres secteurs).

En effet, les flux internes au territoire sont très fortement concentrés sur la Ville de La Rochelle :

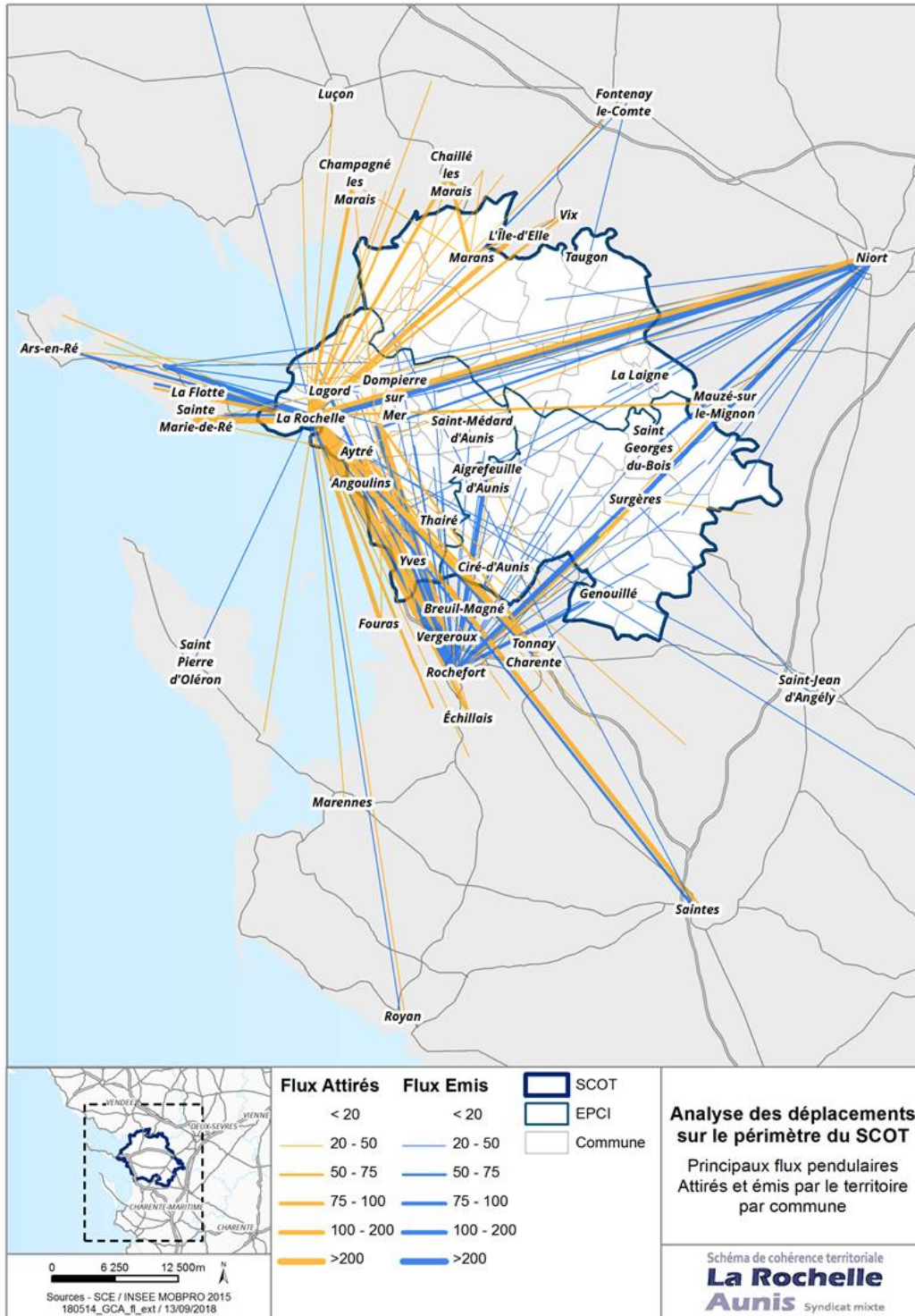
- La moitié des flux pendulaires internes à l'Aunis est à destination de la Ville de La Rochelle.
- Les communes de l'unité urbaine centrale en captent un quart.
- Les bassins de vie de Surgères, Marans et Aigrefeuille-d'Aunis attirent chacun environ 3 500 actifs.

L'analyse des échanges avec l'extérieur du territoire du SCoT met en évidence des flux pendulaires concentrés sur trois polarités (cf. carte ci-dessous) :

- L'agglomération de La Rochelle attire des travailleurs au Nord du territoire du SCoT (Marais/Luçon) et au Sud (Rochefort/Saintes).
- L'agglomération Niortaise capte des flux à l'Est de l'Aunis.
- Rochefort est la destination principale des flux émis au Sud.



Carte 42 : Découpage du territoire par bassins de vie, cœur d'agglomération et communes littorales (réalisation Sce)

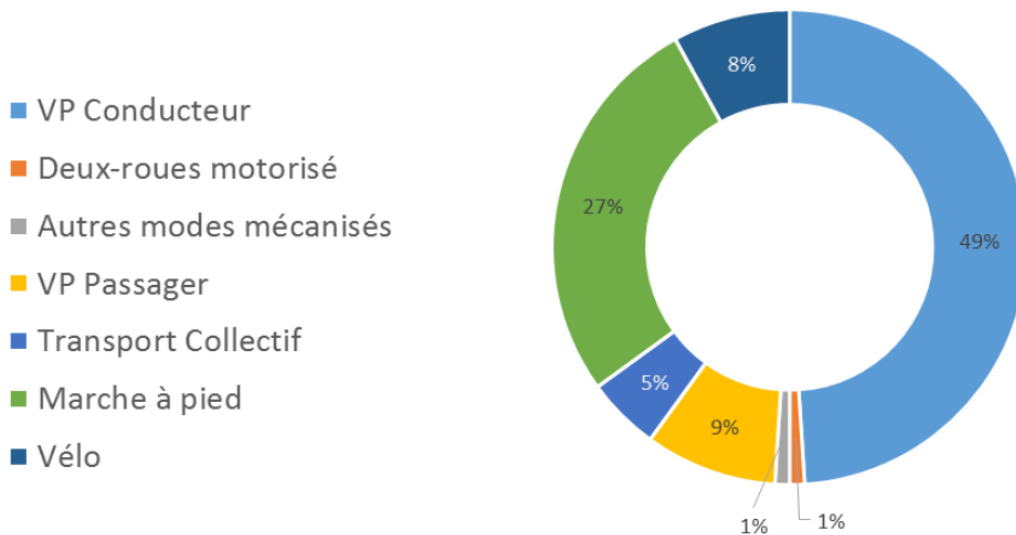


Carte 43 : Principaux flux pendulaires attirés et émis sur le territoire du SCoT, par commune
Source : INSEE MOBPRO, 2015, analyse SCE

6.1.1.1. L'enquête des déplacements quotidiens

Les flux pendulaires ne présentent qu'une partie des déplacements. La CdA de La Rochelle a exploité les données de l'enquête ménage déplacements de 2011 pour établir un bilan plus détaillé et complet de la nature des déplacements. L'analyse met en évidence que les résidents de l'agglomération de La Rochelle effectuent en moyenne 4 déplacements par habitant et par jour, un trajet moyen d'environ 13 minutes et une distance par trajet moyen de 3,7 km. Sur 93% des déplacements internes à la CdA, 66% sont effectués au sein du cœur de l'agglomération et 47% au cœur même de la Ville de La Rochelle. 1 déplacement sur 4 est un déplacement domicile-travail (flux pendulaire). 75% de ces déplacements sont effectués en voiture. Un chiffre qui monte encore (77%) quand il s'agit de se déplacer pour effectuer des achats en grand magasin.

L'analyse montre que les habitants de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ont moins recours à la voiture que ceux des autres agglomérations de taille comparable et dotées d'une enquête déplacements récente. Les modes actifs (marche, vélo) représentent 33% des déplacements, contre 30% en moyenne pour les agglomérations de taille comparable.



Graphique 36 : Parts modales sur le territoire de la CdA de La Rochelle en 2011
 Source : Enquête Déplacements Villes Moyennes, PLUi CdA LR

6.1.1.2. Les horaires des déplacements

Les déplacements ont principalement lieu dans la journée. Du lundi au vendredi, en moyenne, 95% des déplacements ont lieu entre 7h et 21h. Certaines heures connaissent des pics, en particulier pour les déplacements en voitures en tout début de matinée, le midi et en fin d'après-midi, reflétant les rythmes professionnels.

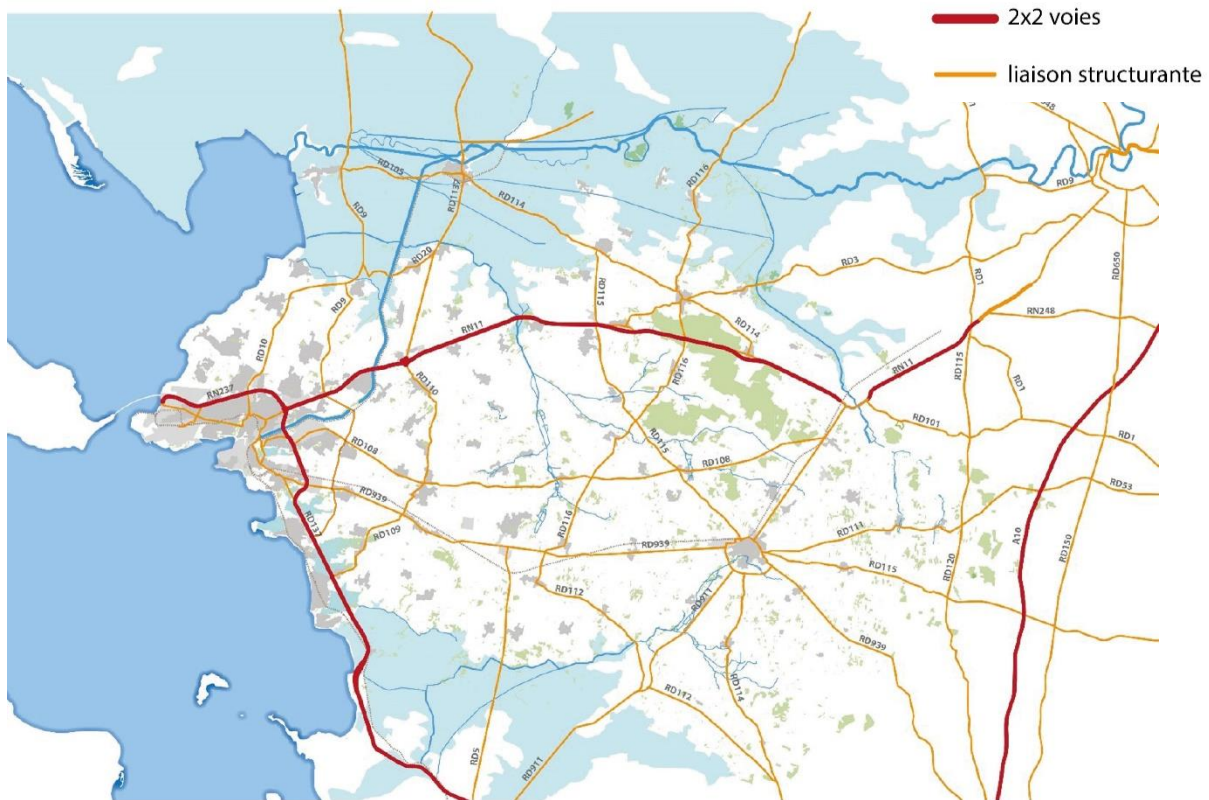
6.2. Les infrastructures routières

6.2.1. La structuration du réseau et les perspectives d'évolution du trafic

Le réseau routier structurant du territoire du SCoT est caractérisé par des **axes orientés vers le cœur d'agglomération** où ils se rejoignent au niveau de la rocade rochelaise : notamment la RN11 et la RN/RD137 en 2x2 voies reliant La Rochelle à Niort (Paris), à Rochefort (Bordeaux) et l'Île de Ré, ainsi que la RD939 (axe Surgères/Angoulême). Ce réseau (inter)régional est complété par les RD9 et RD10/105 (direction Vendée/Nantes) et la RD911 (Rochefort/Surgères/Mauzé-sur-le-Mignon/Niort).

La **rocade de La Rochelle** est, hors autoroute et après la rocade bordelaise, l'axe routier le plus chargé de la région Nouvelle-Aquitaine avec plus de 60 000 véhicules par jour. Sa partie nord (RN237) est le principal accès à l'Île-de-Ré et au Grand Port Maritime de La Rochelle (RN237-RN537). Sa partie sud (RN137 puis RD137) permet de rejoindre l'A837 et donc Bordeaux (A10).

Différents axes départementaux assurent par ailleurs des **liaisons intercommunales voire interdépartementales structurantes**, notamment la RD108 (en parallèle à la RD939), l'axe de la RD116/RD5 entre Courçon et Rochefort par Aigrefeuille-d'Aunis, ainsi que les RD111, RD112, RD114 et RD115.



Carte 44 : Carte du réseau routier (liaisons principales), Source : IGN (réalisation SCE)

On peut observer une part importante du trafic poids-lourds notamment sur les axes nord-sud (en 2023, le Conseil Départemental de Charente Maritime estimait sur le RD 911 un trafic de l'ordre de 5 à 9 % sur la RD911).



TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL EN 2022



Carte 45 : Extrait du trafic moyen journalier annuel (TMJA) en 2022 (Conseil départemental de Charente-Maritime)

Du fait de la forte concentration des flux vers le cœur d'agglomération et la Ville de La Rochelle, les voies d'accès sont aujourd'hui très chargées, avec des dysfonctionnements récurrents aux heures de pointe. Si la hiérarchisation du réseau viaire engagée notamment par la CdA de La Rochelle permettra d'améliorer la gestion (un axe = une fonction), l'augmentation de la demande en lien avec l'augmentation de la population résidente et des emplois entraînera une augmentation des flux.

A l'échelle de la CdA de La Rochelle, selon l'hypothèse d'une augmentation de +13% de la population à horizon 2030 (+21 000 habitants, soit une extrapolation des hypothèses du PLUi), **une augmentation des trafics routiers de l'ordre de 9% environ est prévue**, malgré les reports attendus vers les modes alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et vélos notamment). Cette augmentation de la demande induit logiquement une augmentation de la saturation des axes qui se traduit par une baisse de la vitesse moyenne et en corollaire, une augmentation des temps de parcours moyens (+40 secondes par trajet en moyenne).

Une problématique significative réside dans la traversée de la Ville de Marans par la RD137 où les nuisances entraînent de l'insécurité et plus généralement une perte de qualité résidentielle et d'attractivité urbaine, et par conséquent une dégradation bien visible du patrimoine bâti et de l'activité commerciale. Cette problématique est accentuée par les flux saisonniers suivants la façade littorale et l'emprunt de la route départementale 137 par les convois exceptionnels. En outre, la Ville ne profite pas de retombées économiques puisque les automobilistes ne s'arrêtent pas.

6.2.2. Le schéma directeur multimodal de voiries de la CdA de La Rochelle

Selon le Schéma directeur multimodal de voiries de la CdA de La Rochelle, les opérations de voies nouvelles suivantes sont envisagées (cf. cartographie plus loin) :

- Liaison RN11 – RD108 : nouvel accès aux zones d'activités de Corne Neuve et de Périgny, contournement partiel de Chagnolet-Périgny-Rompsay, allègement de la RD108 en traversée de Périgny et de l'échangeur de Périgny.
- Liaison urbaine des Cottes Mailles (terminée en 2022) : nouvelle voie d'accès au cœur d'agglomération permettant de soulager les autres voies pénétrantes.
- Accès nord à la zone commerciale d'Angoulins-sur-Mer : échangeur complet et bretelle d'accès à Aytré, sécurisant les accès et réduisant le transit par le centre d'Aytré.
- Jonction des avenues Joffre et Jean Moulin à La Rochelle pouvant réduire le transit vers la partie nord de la gare.
- Liaisons intercommunales RD108 – RD939 au niveau de la Jarne et RD939 – RN137 vers la liaison urbaine des Cottes Mailles : réduction du trafic traversant les communes de Saint-Rogatien et La Jarne puis soulagement des axes d'accès vers le cœur d'agglomération, désenclavement de la zone d'activités de Belle Aire (à Aytré).

Par ailleurs, la création d'échangeurs complets au niveau du Fief Rose à Lagord et au niveau de la RN11 / zone d'activités Atlanparc est prévue, ainsi que la création d'une bretelle de sortie vers la RN11 sur l'échangeur Beaulieu Est.

6.2.3. L'alternative à l'autoroute A831

En lien avec l'abandon de l'A831, une liaison structurante entre la RN11 et la RD939 est inscrite dans le Schéma directeur multimodal de voiries de la CdA de La Rochelle, suivant l'axe de l'actuelle RD112 entre Andilly et Aigrefeuille-d'Aunis. Cette liaison offrirait un meilleur accès pour le trafic poids-lourds aux zones d'activités de Croix-Fort et à celles situées sur Aigrefeuille-d'Aunis.

De plus, une liaison entre la RD9 et la RD137 pourrait diffuser les flux à partir d'Andilly (franchissement du canal de Marans et de la voie ferrée Nantes – La Rochelle) afin de réduire le trafic routier dans le centre-ville de Marans.

En dehors du territoire du SCoT, la modernisation de la liaison entre Fontenay-le-Comte, La Rochelle et Rochefort reste essentielle. Le projet devrait ainsi se poursuivre par les déviations de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine, la reconstruction du pont du Brault et la déviation de Bourg-Chapon (programmée), ainsi que la requalification de la RD5 dite voie « Du lin » entre la RD939 et la RD137 (Aigrefeuille-d'Aunis – Rochefort).

Ce projet s'inscrit de manière cohérente dans la recherche d'une alternative à l'autoroute A831 telle qu'elle est inscrite dans le Schéma routier départemental. En effet, les études réalisées ont démontré que le tracé inclus dans la bande des 300 mètres ayant fait l'objet de l'approbation ministérielle en 2002 présentait le moindre impact sur l'environnement. Le coût global de ce scénario est estimé à 500 millions €.

6.2.4. Le schéma routier départemental 2010-2030

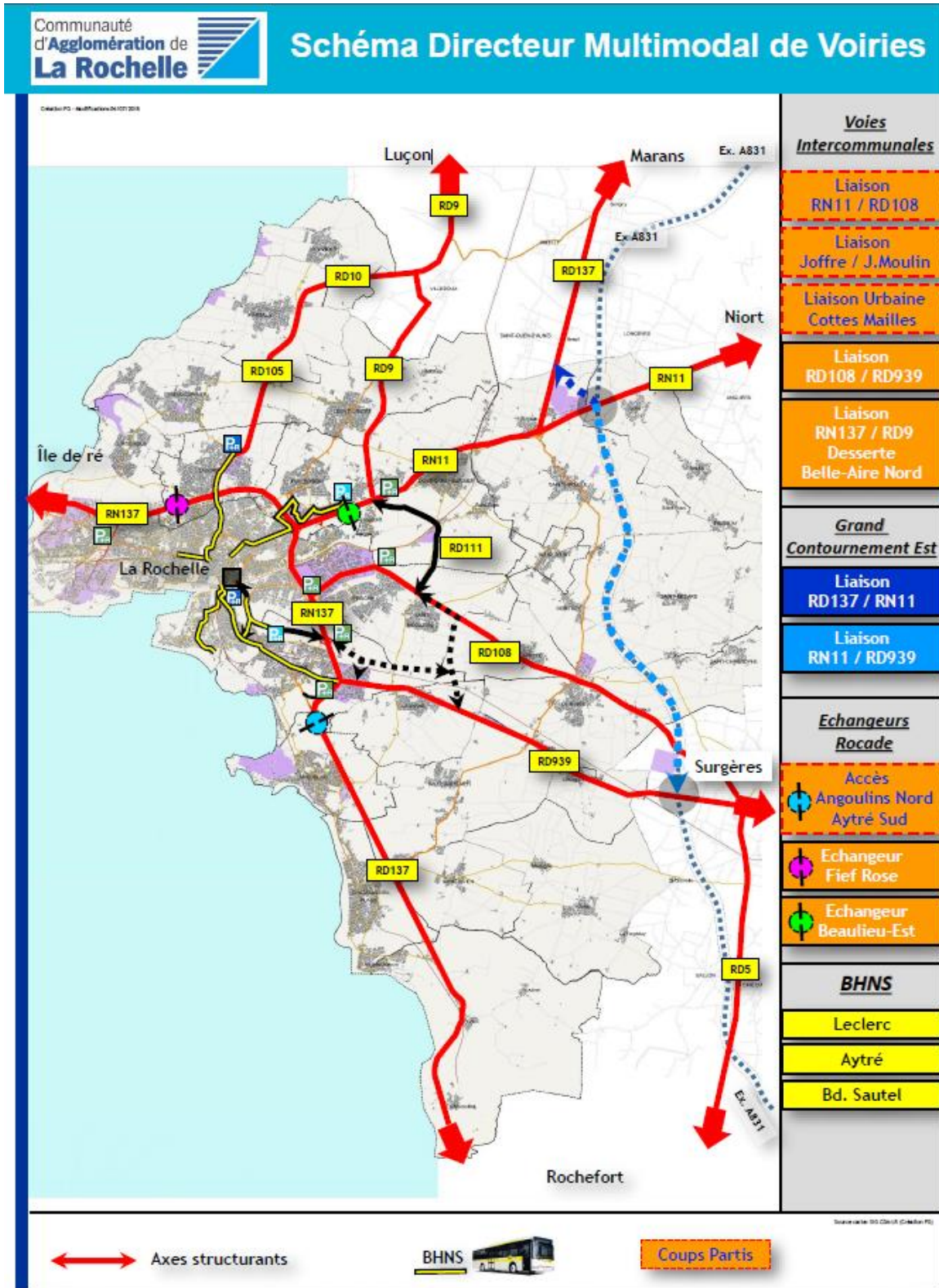
Quant aux autres projets structurants inscrits dans le Schéma routier départemental Horizon 2030, on peut noter qu'ils s'inscrivent dans les projets évoqués (cf. schéma plus loin), soit :

- 1) RD9 – Pont du Brault, contournement de Bourg Chapon (priorités 1 et 2). Cet itinéraire offre une alternative à la traversée de Marans pour rejoindre la Vendée depuis l'agglomération rochelaise. Non réalisé. A noter que le Pont du Brault (construit entre 1975 et 1977, en béton, mobile) est un des derniers de ce type en France. Il est régulièrement sujet à des avaries et donc en travaux, ce qui perturbe le trafic routier et la navigation fluviale entre la Baie de l'Aiguillon et le port de plaisance (intérieur) de Marans via le canal maritime. L'idée de le remplacer par un viaduc qui enjamberait la Sèvre est régulièrement évoquée. Un emplacement réservé est inscrit dans le projet arrêté du PLUi d'Aunis Atlantique, à l'Ouest de la RD9, pour un ouvrage fixe. Le trafic fluvial pourrait alors être impacté car la hauteur du tablier pourrait nécessiter un démâtage des bateaux.
- 2) RD114 – RD115, déviation du carrefour de Bellevue à Saint-Jean-de-Liversay (priorité 3). Non réalisé.
- 3) RD137 – RD9, déviation de Marans par Andilly (priorité 1). Ce projet participera également à réduire le trafic routier dans Marans. Non réalisé.
- 4) RD9 – RN11, contournement de Puilboreau, Saint-Xandre et Villedoux (priorité 1). Ce barreau est réalisé, il constitue le premier maillon d'un contournement routier de l'agglomération rochelaise. Il se raccorde sur la RN11 au niveau de l'échangeur de Chagnolet.
- 5) Liaison RN11 – RD108, dans la continuité du projet 4 (priorité 1). Ce maillon se situe dans la continuité du projet précédent en vue de créer à terme un contournement de l'agglomération de La Rochelle. Non réalisé.
- 6) RD108, construction de 3 giratoires pour la desserte de la zone industrielle de Périgny (priorité 1).
- 7) Liaison RN137 – RD108 – RD939 – arrivée A831 (priorité 2).
- 8) Création d'un accès nord à la zone commerciale d'Angoulins (priorités 1, 2 et 3). Réalisé en partie.
- 9) Liaison RD108 – RD137, Saint-Rogatien – Angoulins (priorité 3). Ce projet constitue le 3^{ème} maillon du contournement de l'agglomération rochelaise.
- 10) RD939, déviation de Puydrouard (commune de Forges) (priorité 1). Réalisée.
- 11) RD939 – RD107, RD911, suppression des passages à niveaux de la ligne Niort – La Rochelle (priorité 1).
- 13) RN11 – RD115, échangeur de Beauvallon, desserte de la zone d'activités (priorité 1).
- 14) RD939 – RD911, contournement nord de Surgères (priorité 3).
- 15) RD114 – RD939, contournement sud de Surgères (priorité 1). Réalisé.
- 16) RD115 – RD939, renforcement de l'itinéraire RN11 – Surgères – Saint-Jean d'Angély.
- 22) RD137 (axe en 2x2 voies), mise en conformité entre La Rochelle et Saint-Hippolyte.



Carte 46 : Projets structurants inscrits au Schéma routier départemental 2010-2030 pour l'agglomération Rochelaise, l'Ile de Ré et le Pays d'Aunis

Source : schéma routier départemental Horizon 2030



Carte 47 : Schéma Directeur Multimodal de Voirie de la CdA

6.2.5. Le covoiturage et les voitures en libre-service

On entend par covoiturage le partage de son véhicule personnel avec d'autres usagers pour effectuer tout ou partie d'un trajet en commun. Cette pratique vise à économiser ses frais de déplacements mais constitue également un facteur de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Afin de faciliter le **développement du covoiturage**, le Département de la Charente-Maritime a mis en place un Schéma des aires de covoiturage ainsi qu'un site Internet permettant de mettre en relation conducteurs et passagers. En 2023, il existe 69 aires de covoiturage pour 1 278 places à l'échelle du Département de la Charente-Maritime.

- Sur le territoire de la CdA de La Rochelle, on dénombre 10 aires de covoiturage, pour un total d'un peu moins de 245 places.
- Sur le territoire d'Aunis Sud, on compte 9 aires avec 106 places.
- Sur le territoire d'Aunis Atlantique, on dénombre 8 aires de covoiturage principalement situées le long ou à proximité de la RN11 et RD9.

L'agglomération de La Rochelle contribue financièrement à l'aménagement des aires de covoiturage, notamment pour permettre un accès à vélo et une desserte en bus de ces équipements et apporte également une information sur leur existence.

Par ailleurs, l'offre d'autopartage Yelomobile comprend 9 emplacements pour véhicules électriques situés sur le pôle d'échange multimodal de La Rochelle (25 mini-citadines électriques sur 45 voitures en libre-service).

L'Agglomération s'est lancée dans une stratégie de développement du covoiturage en février 2020. Cette stratégie s'articule autour du développement de 3 axes : le covoiturage lors des évènements et manifestations organisés sur le territoire ; le covoiturage ponctuel organisé sous forme d'autostop en lien avec nos territoires voisins et le covoiturage pour la courte distance et pour usager régulier.

A cela s'ajoute l'accompagnement aux aires de covoiturage du département (8 aires, 2010 places), l'intégration des offres de covoiturage dans le calcul d'itinéraire utilisé pour les déplacements locaux et régionaux Modalis.

L'action principale de l'agglomération en 2022 a porté sur le covoiturage courte distance et les trajets réguliers. Cela s'est traduit par la mise en place d'une expérimentation d'incitation financière des trajets en covoiturage réalisés par Klaxit, à dominante de trajets domicile-travail. Cette offre de covoiturage est complémentaire de l'offre de transports public réalisée dans les voyages origines-destinations qui ne pourraient être couverts par les bus.

50% des trajets sont réalisés à l'intérieur de l'agglomération ; les autres viennent ou partent de l'extérieur.

De nombreuses animations auprès des entreprises du territoire (17 000 salariés touchés par des animations physiques ou des relais de messages via leur référent) et à destination du grand public ont permis de faire connaître le dispositif (communiqué de presse, spot radio, animation dans la galerie marchande de Beaulieu, affichage sur la rocade et dans les zones d'activités...).

Comparativement à une desserte en transport collectif, le coût par personne transportée ou par kilomètre réalisé est faible.

6.2.6. Les véhicules électriques et les nouveaux services de mobilité

Qu'il s'agisse des transports de personnes ou de marchandises, l'information et son analyse sont des facteurs clés des innovations pour les années à venir. La démarche MAAS (Mobility As A Service) qui vise une approche de la mobilité de bout en bout ne sera possible qu'avec la gestion de ces données et la mise en place d'un Opendata. Elle est un pilier de la mise en œuvre du projet de la Communauté d'agglomération de La Rochelle vers un territoire zéro carbone en 2040.

Les démarches engagées au titre d'un TEPOS (Aunis Atlantique) ou de l'appel à projet national Territoire d'Innovation (Ville et CdA « La Rochelle zéro carbone ») favorisent le développement de nouvelles motorisations (véhicules électriques, biogaz), ou l'expérimentation sur l'hydrogène (Bus de Mer à La Rochelle, plateforme de test en conditions réelles pour un système de propulsion à l'hydrogène).

Le véhicule autonome constitue un nouveau maillon de la chaîne de mobilité, particulièrement intéressant pour les publics en faible autonomie (testé à La Rochelle en plein cœur de ville en 2015). Un débat citoyen sur le véhicule autonome a été mené à La Rochelle début 2018.

Issue de la délibération du 28 Septembre 2023 de la CdA de la Rochelle : « Considérant la loi dite LOM (Loi d'orientation des Mobilités) du 24 décembre 2019 qui dans son article 31 prévoit le déploiement des véhicules autonomes et connectés.

L'appel à projet Mobilités routières automatisées, infrastructures de services connectées et bas carbone lancé par Bpifrance a permis de fédérer un consortium rochelais et de bénéficier de financement conséquent de la part de l'Etat pour mener à bien ce projet de véhicule autonome sur le territoire de l'agglomération rochelaise.

En effet l'objectif de ce projet consiste principalement à fournir un service de Transport à la Demande automatisé, agile et en temps réel dans les zones à faible densité (périurbaines et rurales) pendant les heures creuses et encourager le rabattement vers des hubs de mobilité (halte TER, parc-relais) aux heures de pointe dans 8 communes (14 271 habitants) de l'agglomération rochelaise (Bourgneuf, Montroy, Saint-Médard d'Aunis, Clavette, Saint-Christophe, La Jarrie, Croix-chapeau, Salles-sur-mer).

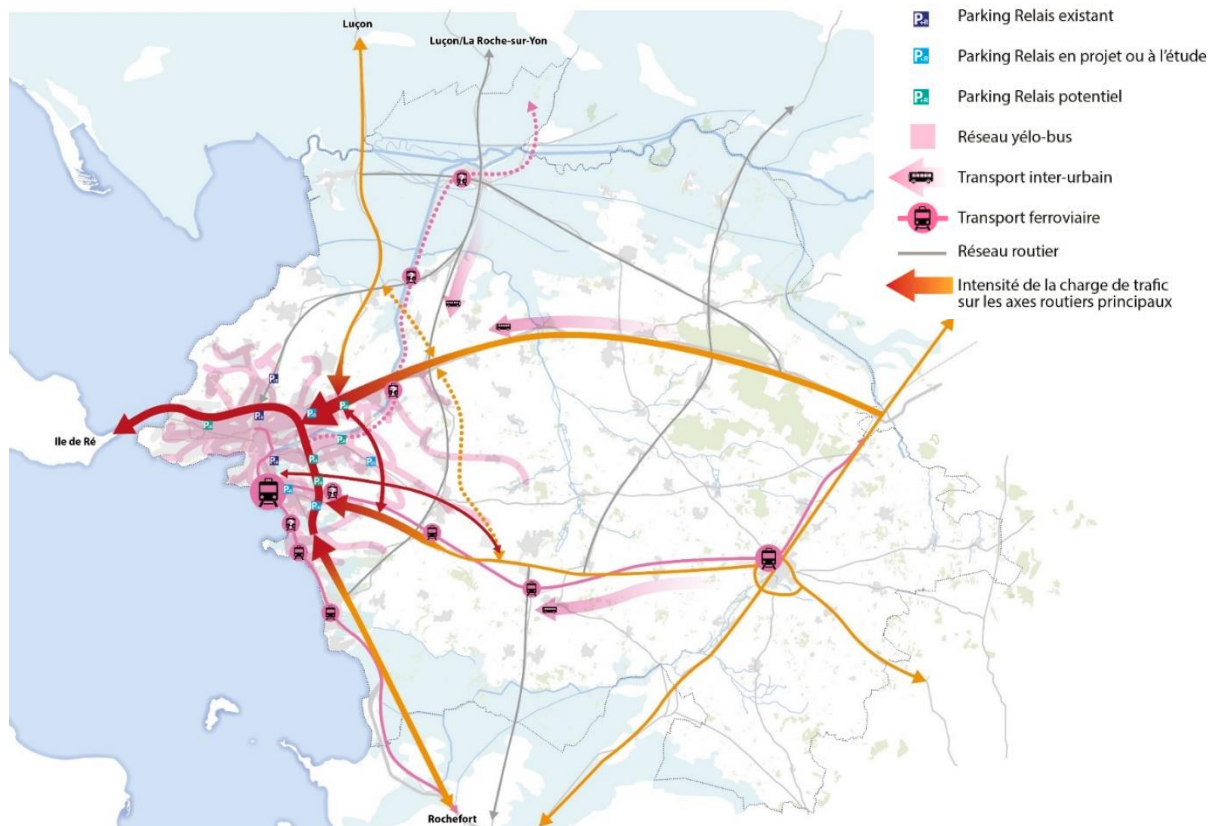
Il permet également de mettre en place un service de transport plus adapté (inclusif et durable) et plus souple (à la demande) pour réduire l'autosolisme en zone rurale et pour redynamiser le territoire. Ce projet pallie une demande non couverte et permet une souplesse dans l'exploitation avec un coût optimisé à long terme. »

Ce projet a été lancé pour trois ans à compter du 1^{er} octobre 2023.

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

Année 1	Septembre 2023 – Aout 2024	Préparation et validation du dossier de sécurité par le Ministère des Transports ; repérage et cartographie GPS des trajets ; organisation pratique du service ; préparation technique des véhicules.
Année 2	Septembre 2024 – Aout 2025	Déploiement du service pour les utilisateurs en présence d'un « safety driver » à bord. Les navettes circulent à 50km/h maximum.
Année 3	Septembre 2025 - Aout 2026	Poursuite du service avec retrait du « safety driver » (après accord des instances de l'Etat) et passage de la vitesse maximale à 60km/h.

En Septembre 2023 et ce pour une durée de trois ans, un programme Yélo DETA a été mis en service. Il fait partie de 8 projets retenus dans le cadre de l'Appel à projets Mobilités routières automatisées, infrastructures de services connectées et bas carbone des ministères de l'Industrie et de la Transition numérique et des télécommunications. **Il vise à renforcer et améliorer l'offre de transport pour les habitants des zones péri-urbaines et rurales. Yélo DETA desservira 8 communes : Bourgneuf, Montroy, Clavette, La Jarrie, Saint-Médard d'Aunis, Saint-Christophe, Croix-Chapeau et Salles-sur-Mer, soit plus de 14 000 habitants concernés. (Source CdA La Rochelle)**



Carte 48 : Schéma de synthèse de l'accessibilité du territoire (réalisation SCE)

6.3. L'offre en transports en commun

Une nouvelle étude est en cours par le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités pour mieux comprendre les usages et les habitudes de déplacement (train, bus urbain, car interurbain, voiture, vélo...) sur l'ensemble de la région. Selon la dernière étude de mobilités de la CdA de la Rochelle, 7 % des déplacements quotidiens sont effectués en transports en commun, surtout pour les études et le travail.

6.3.1. Le réseau ferré

6.3.1.1. Les lignes à grande vitesse (LGV)

La mise en service en août 2017 des **lignes nouvelles à grande vitesse Sud Europe Atlantique** et Bretagne-Pays-de-la-Loire ont fortement bouleversé la géographie de la façade ouest de la France. Nantes et Bordeaux se trouvant désormais toutes les deux à environ deux heures de Paris, l'enjeu du maintien d'une desserte de niveau national de très haute qualité du Pôle métropolitain Centre Atlantique est devenu plus que jamais essentiel.

Le Pôle Métropolitain poursuit activement son action afin d'améliorer la qualité de cette desserte en termes de fréquence, de temps de parcours, de positionnement horaire et de politique d'arrêts. **La ligne TGV desservant Surgères et La Rochelle doit être considérée comme une branche structurante de la LGV L'Océane** et non comme une ligne secondaire. La ligne nouvelle L'Océane doit permettre d'améliorer significativement le temps de parcours vers Paris à moins de 2h30 pour La Rochelle. A noter que la gare de Surgères est desservie par six arrêts TGV par jour dans les deux sens.

6.3.1.2. Les échanges interurbains

Depuis la fin des années 2000, la mise en place par la Région d'une desserte cadencée TER entre La Rochelle et Rochefort et la création de nouvelles haltes ferroviaires à Aytré, Angoulins-sur-Mer et Saint-Laurent-de-la-Prée, a engendré une très forte augmentation des fréquentations sur cet axe. Ainsi, les voyages ont été multipliés par trois entre 2007 et 2017 (soit 135 000 en 2007 et 405 000 en 2017).

La ligne TER La Rochelle-Niort-Poitiers bénéficie également de haltes ferroviaires intermédiaires. Les deux dernières, Aigrefeuille-Le Thou et La Jarrie, inaugurées en 2016, bénéficient à la fois aux déplacements vers La Rochelle, Surgères et vers Niort. La gare de Surgères est desservie en semaine par 17 trains à destination de Poitiers, Niort et La Rochelle.

La ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux a fait l'objet d'un important programme de travaux visant la régénération de la voie et la modernisation de la signalisation sur la section entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle qui s'est achevée en juillet 2021. Cet axe dispose de capacités de développement avérées permises par la création de deux évitements en gare de Luçon et de Marans (possibilité que les trains se croisent) et le rétablissement du temps de parcours initial avec des trains circulant de nouveau à 120 km/h. **Le potentiel est important et côté Nouvelle-Aquitaine, plusieurs arrêts potentiels ont déjà fait l'objet d'études puisque des dossiers d'initialisation ont été réalisés à Marans, Dompierre-sur-Mer et Périgny.** Outre ces trois haltes, deux autres ont également été envisagées à Andilly (située entre Marans et Dompierre-sur-Mer) et Velluire (Fontenay-le-Comte) en Vendée.

A noter que depuis 2017, les trains TER à l'intérieur du territoire de l'agglomération de La Rochelle peuvent être empruntés avec les titres Yélo. Cette facilité d'usage permet également d'apporter des temps de parcours très compétitifs par rapport à la voiture particulière et au bus.

Selon les derniers chiffres, les résultats sur le territoire sont les suivants :

- Vers Rochefort, les résultats sont satisfaisants avec une augmentation du nombre de TER, mais les trains sont saturés aux heures de pointes.
- Vers Niort : la gare de la Jarrie a explosé, mais il faut doubler les cadences sur cette ligne. La mise en place d'un car express sur la RN 11 pourraient être un plus.
- Vers Marans : un cadencement plus important pourrait permettre une meilleure utilisation des transports en commun.

L'offre ferroviaire sur le territoire du SCoT a donc augmenté ; elle connaît cependant des contraintes d'infrastructures.

6.3.2. Le réseau de bus

6.3.2.1. Le réseau de bus urbain de la CdA de La Rochelle

La CdA de La Rochelle, en tant qu'autorité organisatrice de mobilité, organise le service public des transports urbains et les services annexes liés à la mobilité sur son territoire. Tous ces services, regroupés sous le sigle YÉLO, sont aujourd'hui exploités comme suit :

La Régie des Transports Communautaires Rochelais (RTCR), constituée en Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) assure la gestion :

- des lignes de bus desservant les communes les plus denses du territoire (unité urbaine centrale),
- des vélos en libre-service et autres services vélos,
- des parcs-relais.

La Société Transdev Urbain, délégataire de service public, assure depuis 2017 :

- les lignes de bus périurbaines,
- le service de transport à la demande,
- le service Isigo de transport des personnes à mobilité réduite (PMR).

En novembre 2009, la première **ligne de bus à Haut Niveau de Service (BHNS, « Illico »)** du réseau Yélo a été mise en service. Cette ligne relie le Nord du cœur d'agglomération (Lagord, P+R des Grefières) au Port des Minimes en moins de 28 minutes, avec une fréquence à 10 minutes en heure de pointe et une forte amplitude horaire (5h00 – 22h00).

Aujourd'hui, Le réseau de transport public Yélo, c'est **25 lignes dont quatre lignes Illico à Haut Niveau de Service et des lignes à la demande** qui desservent les 28 communes de l'agglomération rochelaise.

Le réseau de bus urbain Yélo a été renforcé et restructuré depuis 2017. Il dessert en premier lieu les différents quartiers de la Ville de La Rochelle, les communes du cœur d'agglomération, et s'étend sur l'ensemble du territoire de la CdA de La Rochelle.

Le bus, qui représente à lui seul plus de 8,8 millions de voyages (92 % de l'ensemble des voyages réalisés sur le réseau Yélo) enregistre une augmentation de 9,2 % en 2017 par rapport à 2016. Cette augmentation trouve ses explications dans la mise en œuvre du nouveau réseau en septembre 2017.

La CdA de la Rochelle travaille d'ici à fin 2024, sur un nouveau réseau de bus. Il doit permettre de répondre aux orientations suivantes :

- proposer un nouvel équilibre de desserte entre l'unité urbaine centrale et les premières et secondes couronnes périurbaines,
- proposer un réseau de bus complémentaires aux autres modes de transports et tenir compte des projets en cours de développement : vélo, car express, TER, covoiturage,
- intégrer les nouveaux projets urbains et anticiper les dynamiques démographiques à venir,
- améliorer la lisibilité et la performance de l'offre,
- proposer un réseau cohérent avec la volonté d'apaiser les vitesses sur le territoire, en particulier dans les centre-bourgs.

6.3.2.2. Le réseau de cars régional

Le Conseil Régional Nouvelle Aquitaine organise le réseau de cars interurbains (la Région assure également la desserte TER qui irrigue le territoire). Ainsi, l’Aunis bénéficie de ce réseau.



Carte 49 : Cars régionaux de Charente-Maritime, Source : transports.nouvelle-aquitaine.fr

Ce réseau propose 4 lignes régulières structurantes sur le territoire d’Aunis Sud, reliant Surgères à La Rochelle, à Rochefort et à Saint-Jean-d’Angély. Surgères apparaît alors comme un véritable pôle d’échanges. Aunis Atlantique dispose de deux lignes permettant de relier Courçon (via St-Jean-de Liversay) et Marans (via Andilly) à La Rochelle.

On peut toutefois noter que seulement 26 % des communes d’Aunis Sud et 40 % des communes d’Aunis Atlantique sont desservies par une des lignes structurantes. Ce réseau est peu utilisé pour l’accès à l’agglomération, en particulier aux pôles d’emplois, à l’exception des lycéens.

Des lignes secondaires assurent la desserte des établissements scolaires du territoire.

Cette offre de desserte ne constitue pas une alternative à l’utilisation d’un véhicule particulier lorsqu’il est possédé. En effet, moins de 2 % de la population utilise ce mode de déplacement.

En dehors du service de car interurbain, la Région Nouvelle-Aquitaine expérimente, depuis septembre 2024, une ligne de car reliant la gare routière de La Rochelle au pôle universitaire de Niort. L'itinéraire dessert des secteurs d'emplois majeurs sur les deux territoires.

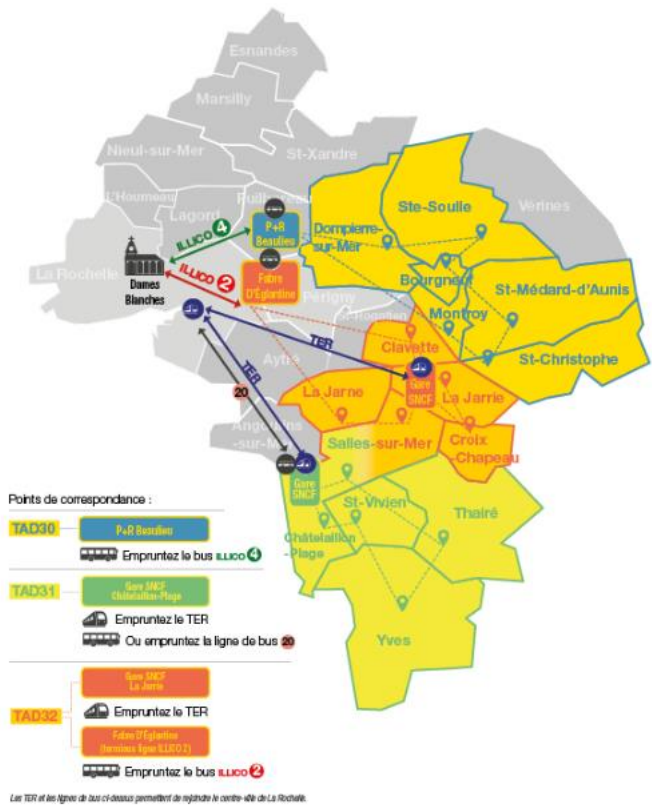
6.3.2.3. Le transport à la demande

Sur le territoire de la CdA de La Rochelle, la Société Transdev Urbain assure depuis 2017 le service de transport à la demande, et le service Isigo de transport des personnes à mobilité réduite (PMR).

Le service Yélo La nuit assure le transport des personnes de 21h00 à 6h00.

Un service à la demande est également offert dans l'Aunis par la Région (anciens « Taxi Mouettes » du département). Il est ouvert à tous, un véhicule vient au domicile du demandeur et lui permet de rejoindre les services de proximité (médecins, supermarchés, centre social...) de sa communauté de communes (minimum à 3 km de votre domicile). Ce service fonctionne aux jours et horaires prédéterminés, indiqués selon des fiches horaires établies par la Communauté de communes.

Voir point 6.2.6. Les véhicules électriques et les nouveaux services de mobilité



Carte 50 : Services de Transport à la demande

6.3.2.4. Les cars longues distances

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar.

Des sociétés desservent La Rochelle. Un quai leur est dédié Place Verdun à La Rochelle. Le réaménagement de la gare et de ses environs, ont été terminé en automne 2022 et permettent également le stationnement de ces cars longues distances.

6.3.3. Les pôles d'échanges multimodaux

6.3.3.1. Le pôle d'échanges multimodal de La Rochelle

Depuis novembre 2022, la nouvelle gare routière du PEM Gare de La Rochelle est ouverte. Elle permet de favoriser davantage l'intermodalité et l'utilisation des transports en commun. Le caractère multimodal du site de la gare permet encore plus largement les échanges de tous modes de transports (train, bus urbains, cars interurbains, véhicules particuliers, taxis, vélos, piétons).

Cette gare routière, accueille les cars interurbains et scolaires de la Région Nouvelle-Aquitaine ainsi que les cars de la Région Pays-de-la-Loire. Depuis janvier 2023, les services librement organisés, appelés cars longue distance ont basculé à leur tour au sud du PEM gare.

6.3.3.2. Le pôle d'échanges de Surgères

La gare de Surgères accueille près de 350 000 voyageurs par an. Elle constitue un pôle d'échanges important pour toute la partie Nord du Département et pour le bassin de Rochefort.

Les études pour son réaménagement sont lancées depuis 2014 avec le Département de la Charente-Maritime et la SNCF et les travaux devraient débuter en 2024. Chantier de modernisation et de réarticulation des relations entre la gare et la ville, le Pôle Gare a été pensé comme un espace public ouvert à tous, destiné à faire de la gare un véritable lieu de vie animé, aéré et sécurisé. Une des exigences de ce projet est d'offrir aux nombreux usagers les conditions d'accueil optimales proposées par une gare TGV.

6.3.3.1. Les parkings relais

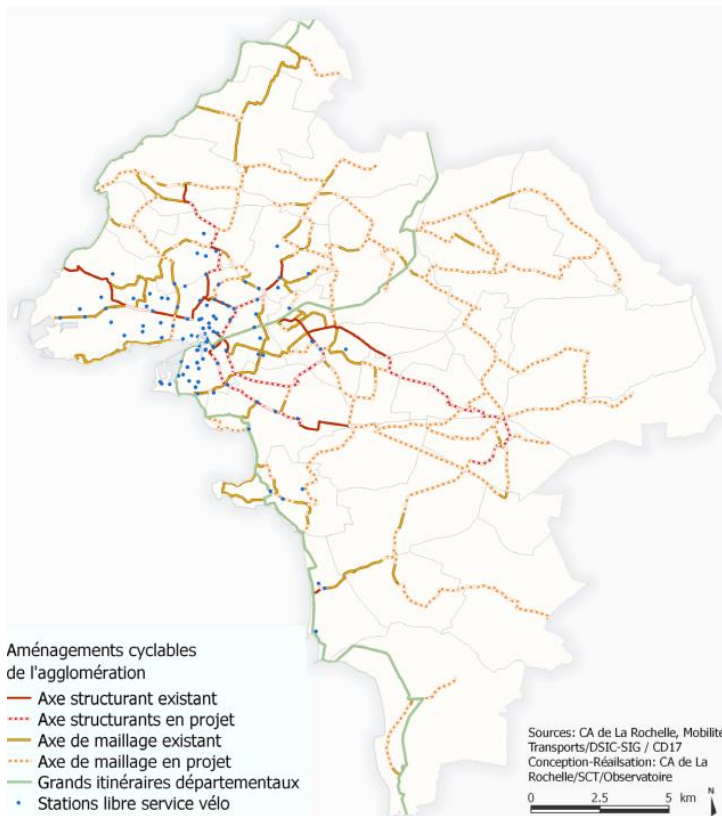
Complémentaires au réseau de bus, les parcs-relais offrent un service de stationnement performant en amont de la congestion, sur les axes très circulés et en lien avec une ligne de bus structurante. La ligne BHNS « Illico » concentre 5 parkings relais d'environ 1 000 places. Entre 2016 et 2017, on note une augmentation de 13 % du nombre d'entrées due à l'accroissement de la fréquentation des visiteurs. La CdA de La Rochelle prévoit de doubler sa capacité actuelle en parcs-relais pour atteindre 2 000 places offertes.

En gare d'Aigrefeuille-Le Thou, deux parkings proposent environ 60 places de stationnement pour environ 60 voyageurs par jour. Il n'existe pour l'heure aucune liaison douce vers les bourgs et la traversée de la RD939 présente un risque de sécurité significatif.

6.4. Les modes actifs

6.4.1. Les politiques en faveur du développement de l'usage du vélo

Les modes actifs tels que la marche et les vélos sont des modes doux, non polluants et générant peu de nuisances ; ils apparaissent comme une solution idéale pour les trajets courts. Ils représentent 35 % des déplacements sur le territoire de la CdA de La Rochelle (27 % pour la marche à pied, 7% pour le vélo). L'utilisation du vélo est beaucoup plus fréquente à La Rochelle que dans des agglomérations comparables. En effet, la ville s'emploie depuis 1976 à développer l'usage du vélo, y compris du vélo en libre-service.



Carte 51 : Aménagements cycles de l'agglomération, Source l'observatoire de l'agglomération de la Rochelle, lettre n°13 en juin 2020

liaisons cyclables structurantes entre La Rochelle et Nieul-sur-Mer, La Jarrie, Puilboreau, la zone d'activités de Belle Aire à Aytré, et l'île de Ré, ainsi que la requalification de l'itinéraire de la Vélodyssée desservant les communes de Dompierre-sur-Mer, Angoulins-sur-Mer, Châtelailon-Plage et Yves (cf. également volet touristique du diagnostic).

En dehors du cœur d'agglomération, de nombreux chemins permettent de relier les communes entre-elles et aux différents services (piscine, pôle médical, commerces, pôles d'activités). A titre d'exemple, dans le centre-ville de Surgères, un seul cheminement doux existe pour rejoindre la gare.

Sur le territoire d'Aunis Sud, huit itinéraires cyclables en boucle allant de 11 à 45 km sont proposés, notamment sur la partie Est du territoire, alors que sur la frange Ouest des boucles touristiques pourraient facilement être identifiés.

En 2020, l'agglomération de la Rochelle est parcourue par environ 351 km d'aménagement cyclables dont 242 km de sites propres (pistes et voies vertes), 71 km d'aménagements mixtes (bades et voies bus) et 38 km de voiries apaisées (double-sens et zone de rencontre).

Environ 170 km de pistes supplémentaires vont être réalisées d'ici 2030 dont 15 km ont déjà été livrés fin 2019.

Les liaisons structurantes relient les communes de l'unité urbaine centrale et des pôles d'appui à La Rochelle. Les liaisons cyclables de maillage se raccordent aux liaisons structurantes et relient les communes entre elles. Ce réseau est complété par des aménagements cyclables communaux d'intérêt local (non-représentés sur la présente carte).

Ainsi, le schéma directeur cyclable 2017-2030 de la CdA de La Rochelle inscrit notamment l'aménagement de

Aunis Atlantique souhaite favoriser les pratiques cyclables sur son territoire afin de réduire l'usage de la voiture personnelle et offrir des solutions alternatives aux habitants pour leurs déplacements quotidiens. Pour cela, elle a lancé début 2020, l'élaboration d'un Plan Vélo, véritable stratégie de développement du vélo au cours des dix prochaines années avec l'appui d'un Schéma Directeur Cyclable, en association avec les citoyens, les élus et les partenaires.

6.4.2. L'apaisement de la circulation

En ce qui concerne les modes actifs en général, les collectivités poursuivent une politique d'apaisement de la circulation, tout particulièrement dans le cœur d'agglomération. Pour ce faire, des actions sont déjà menées dans bon nombre de communes pour pacifier des secteurs au travers de zone 30, d'aires piétonnes ou de requalification urbaine des centres villes et centres bourgs. L'objectif ici est d'apporter du confort aux modes actifs et dynamiser le commerce de proximité. Sur la Rochelle, la vitesse en centre-ville est limitée à 30 km/h depuis le 16 septembre 2023.

Dans ce même cadre, une mise en accessibilité progressive de la voirie et des espaces publics est réalisée.

6.5. Le stationnement

6.5.1. L'offre de stationnement

L'offre de stationnement est un facteur déterminant dans le choix des déplacements. Il s'agit d'un levier qui peut participer à favoriser le report modal vers les transports publics et contribuer à l'attractivité du territoire, notamment des centres urbains.

Selon l'enquête ménage déplacements de la CdA de La Rochelle (2011), la plupart des automobilistes se rendant à La Rochelle se garent sur leur lieu de destination, notamment dans un emplacement à l'intérieur d'un immeuble ou sur la voirie. L'utilisation des parkings à ciel ouvert, et surtout celle des parkings couverts, est beaucoup plus faible. Ainsi, la Ville de La Rochelle a défini et mis en œuvre une nouvelle politique de stationnement en 2016. Celle-ci s'est traduite notamment par l'adaptation des tarifs.

De son côté, et en cohérence avec la politique tarifaire de la ville-centre, l'agglomération a décidé l'abaissement des tarifs (voitures et camping-cars) dans les parcs-relais afin d'en inciter l'usage en période estivale.

Le centre-ville de La Rochelle dispose d'une offre de 3 106 places contrôlées sur voirie (rues et poches), avec un paiement au quart d'heure, dont ¼ dans l'hypercentre, ainsi que 2 573 places dans 7 parcs publics payants, dont 2 à destination des usagers de la gare de la Rochelle.

L'inventaire réalisé dans le cadre du PLUi d'Aunis Sud retient 6 658 places ouvertes au public.

Dans les autres communes, les principaux sites de stationnement public sont généralement associés aux équipements collectifs (mairie, écoles, équipements, etc...) et aux places principales des villages. Les offres globales de ces sites sont évaluées pour chacune des communes, de quelques places jusqu'à 200 (autour d'équipement tel que salle polyvalente ou terrain de sport). Le stationnement réglementé y est quasiment inexistant et concerne principalement les communes de la première couronne et les communes littorales.

Globalement, l'offre de stationnement est importante aux lieux de travail et d'études ce qui facilite l'usage de la voiture. Les habitants ne rencontrent pas de difficultés de stationnement sauf en lien avec le rayonnement du cœur d'agglomération. A cela, il convient de rajouter la période estivale qui occasionne dans les parcs publics des taux d'occupation supérieurs à 80%.

Les problématiques de stationnement se limitent souvent à un manque de stationnement dans les centres-bourgs liés à la concentration des équipements et activités (écoles, commerces, marché...), et leur fréquentation concentrée à certains moments de la journée. Ajouter à cela, dû à la densification des zones urbaines, le stationnement résidentiel se reporte parfois sur le domaine public, occasionnant des problèmes de circulation (des bus par exemple) et de voisinage.

Depuis le mois de Juin 2023, la Rochelle a décidé de rendre le stationnement 100 % payant dans le centre-ville. Le dispositif n'est entré en vigueur qu'en 2024. Des réunions de concertations sont en cours sur l'ensemble des quartiers de la Rochelle. L'objectif affiché de la municipalité est clair : permettre une meilleure disponibilité des places et en finir avec les « voitures ventouses ».

6.5.2. Le potentiel de mutualisation

La mutualisation des capacités de stationnement évoquée à l'article L.151-4 du code de l'urbanisme répond à la volonté de limiter le nombre de places à créer dans le cadre d'une opération d'urbanisme pour ne pas induire des consommations excessives pour cet usage, au détriment des possibilités de construction. Dans cette perspective, la CdA de La Rochelle a établi un inventaire de l'offre de stationnement sur les parcs en ouvrage. Ces parcs se situent uniquement sur le territoire de la Ville de La Rochelle.

6.6. Le transport de marchandises

6.6.1. La logistique urbaine

La forte augmentation du e-commerce entraîne une forte augmentation du besoin de logistique urbaine. Les flux de marchandises liés au e-commerce représentent 20% du total des mouvements marchandises effectués sur la CdA de La Rochelle, soit 126 000 mouvements de marchandises incluant les livraisons des ménages. Cette pression logistique est concentrée sur La Rochelle et son centre-ville.

6.6.2. Le trafic de marchandises en lien avec le Grand Port Maritime (GPM) de La Rochelle

Port Atlantique La Rochelle a généré plus de 9,6 millions de tonnes de marchandises en 2022. Il est le premier importateur de produits forestiers et le 2^{ème} exportateur de céréales de France (cf. également le volet 3. Les dynamiques économiques et les activités). La part modale du fret ferroviaire dans le trafic du GPM progresse, passant de 9 % en 2007 à 14 % en 2018.

Pour accompagner la hausse prévisible du trafic maritime d'une part et la croissance de la taille des navires d'autre part, le Port a posé les fondations d'un **projet « Port Horizon 2025 »** afin de s'adapter à cette nouvelle donne internationale et conserver sa compétitivité. Ce projet prévoit la modification des accès maritimes et des quais pour augmenter la capacité d'accueil du terminal de Chef de Baie et la création d'un nouveau terminal à l'anse Saint-Marc, puis l'aménagement d'une plateforme logistique à la Repentie, pour accompagner l'accroissement du trafic de colis lourds, les éoliennes notamment.

Or, la desserte ferroviaire du Port de la Pallice traverse aujourd'hui le centre-ville de La Rochelle. Cette desserte à caractère urbain limite à terme les potentialités de développement du fret ferroviaire. Dans un contexte de croissance de l'activité portuaire, cette situation pourrait avoir pour conséquence une augmentation significative du transport par camion accompagnée d'impacts négatifs : émissions de gaz à effet de serre, pollution, nuisances, etc., en centre-ville, sur la rocade et dans le secteur de La Pallice. Par ailleurs, l'accessibilité au Grand Port Maritime pour les convois exceptionnels est parfois difficile, certains ne peuvent pas emprunter la rocade à cause de la hauteur des ponts.

Ainsi, dans une perspective de plus long terme, un contournement ferroviaire de La Rochelle en voie nouvelle a fait l'objet d'études et est inscrit au SCoT de l'agglomération de La Rochelle approuvé en 2011 ainsi qu'au Plan local d'urbanisme intercommunal, actuellement en révision. Il devra permettre d'assurer une préservation de l'urbanisation au niveau de la sortie du Grand Port Maritime notamment du fait de la très forte densité urbaine dans l'attente de la réalisation de cette nouvelle infrastructure. A noter que le tracé proposé rejoindrait celui envisagé pour une alternative à l'autoroute A831 (cf. 6.2.3. L'alternative à l'autoroute A831).



Carte 52 : Infrastructures et projets ferroviaires de l'agglomération

6.7. Synthèse des enjeux

6.7.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Mobilités et infrastructures

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>Une offre de mobilité multimodale bien développée sur le cœur d'agglomération qui se distingue notamment par une part modale importante pour l'usage du vélo et une politique proactive pour son développement.</p> <p>Une desserte TGV de La Rochelle et de Surgères, offrant une accessibilité en 2h30 depuis Paris.</p> <p>Une offre de stationnement adaptée pour faciliter l'accès aux équipements, y compris dans le cœur d'agglomération, et une offre en augmentation de parcs relais.</p>	<p>Une forte dépendance à la voiture en dehors du cœur d'agglomération, en raison notamment d'une faible offre de transports en commun, marquant un clivage sensible entre le territoire de la CdA, de La Rochelle et de l'Aunis.</p> <p>Des voies routières d'accès au cœur d'agglomération en voie de saturation.</p> <p>D'importants investissements nécessaires pour améliorer la liaison ferrée stratégique Nantes – La Rochelle – Bordeaux, au-delà des travaux programmés.</p> <p>Un faible usage du vélo en dehors du cœur d'agglomération.</p> <p>Un flux de marchandises important généré par le Grand Port Maritime de La Rochelle et générateur de nuisances pour les quartiers urbains, en absence de la réalisation d'un contournement ferroviaire.</p>
Prospectives	Opportunités	Menaces
	<p>Une offre TER interrégionale qui permettra, à l'instar des sections La Rochelle-Niort et La Rochelle-Rochefort, d'envisager l'ouverture de nouvelles haltes et/ou gares à Marans et intermédiaires, entre Marans et La Rochelle, qu'il s'agirait de renforcer par une politique forte en faveur de l'intermodalité.</p> <p>Des projets d'aménagements structurants permettant à terme de soulager les voies d'accès au cœur d'agglomération, combinant aménagements routiers, développement des parcs-relais et des lignes express sur l'ensemble de l'agglomération.</p>	<p>Un développement résidentiel des zones périurbaines et rurales qui risque d'accroître les problématiques d'accès aux zones d'emplois et commerciales du cœur d'agglomération.</p> <p>Une perte irrémédiable de l'attractivité urbaine du centre-ville de Marans en raison des nuisances du trafic de transit.</p> <p>Un risque de dégradation de la desserte TGV en l'absence d'un classement comme branche structurante de la ligne nouvelle L'Océane.</p> <p>Un développement de la logistique urbaine à prendre en compte par l'aménagement, notamment dans le centre-ville de La Rochelle.</p>

6.7.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins

6.7.2.1. La place de La Rochelle dans les réseaux régionaux, nationaux et internationaux

L'agglomération de la Rochelle constitue le premier pôle urbain, économique, touristique sur la façade littorale entre Bordeaux et Nantes. Néanmoins, les réseaux autoroutier et ferroviaire majeurs contournent La Rochelle par Niort (RN83, RN10 ; LGV Paris – Bordeaux). La liaison ferrée, stratégique, Nantes – la Rochelle – Bordeaux demande des investissements importants pour être remise à niveau. Cependant, le maintien d'une desserte ferroviaire et aéroportuaire de très grande qualité est fondamental pour préserver l'attractivité du territoire et doit être soutenu par les politiques régionales et nationales, notamment en ce qui concerne la desserte TGV et les liaisons ferroviaires vers Nantes et Bordeaux.

6.7.2.2. Un projet structuré pour améliorer l'accessibilité du cœur d'agglomération

En raison de la concentration des emplois et équipements structurants dans le cœur d'agglomération, leur accessibilité depuis le reste du bassin de vie de la Rochelle et de l'Aunis est un enjeu majeur pour le territoire. Le schéma multimodal de voirie de la CdA de La Rochelle adopté en 2019 intègre à la fois la hiérarchisation et le complément des infrastructures routières, puis le développement de lignes performantes de transports en commun pour assurer l'accessibilité du cœur d'agglomération selon un principe de modération graduelle de l'usage de la voiture (transfert modal, parcs relais). La mise en œuvre de ce projet est en cours et sa réalisation programmée à l'horizon du SCoT. Il devra être appuyé et complété par une politique des mobilités dans l'Aunis et à l'échelle de la Région, notamment en ce qui concerne le développement du TER et des pôles d'échanges autour des gares. La réouverture de la ligne TER avec des haltes et/ou des gares entre Marans et La Rochelle constitue à ce titre un enjeu tout particulier.

6.7.2.3. L'évolution des modes de déplacement vers une mobilité décarbonée et de proximité

L'absence d'une offre de transport performante alternative à la voiture dans une grande partie du territoire en dehors des premières couronnes périurbaines de La Rochelle est un important obstacle sur la trajectoire vers une mobilité plus durable. Au-delà du développement de la multimodalité, il s'agira de favoriser une « ville des courtes distances » où les déplacements motorisés peuvent être évités et les nouveaux modes de déplacement peuvent être performants (déplacements actifs à pied ou à vélo, vélo et trottinettes électriques, gestion incitative du stationnement). Aussi, la forte augmentation des voitures électriques, voire l'arrivée de nouveaux carburants, demandent d'adapter et d'anticiper les besoins (partage de la voirie, bornes de recharge).

6.7.2.4. Projets d'infrastructures en attente

Plusieurs projets sont en cours de déploiement. Pour le projet du contournement de Marans, l'objectif est de favoriser le cadre de vie, améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers de la RD137 et contribuer à l'attractivité de la ville.

D'autre part, la recherche de projets alternatifs pourrait apporter des réponses à la problématique des traversées de poids lourds dans les centres-bourgs sur les axes nord-sud qui relie la RN11 à la RD939 puis à la RN137 et l'accès aux zones économiques.

De même, la réalisation du contournement ferroviaire est indispensable pour pérenniser la desserte du Grand Port Maritime et remédier aux nuisances actuelles.

7. Les équipements et services

La Rochelle est la vitrine sur le plan des équipements, avec notamment un pôle d'enseignement supérieur, culturel et de santé qui rayonne sur le territoire du SCoT mais aussi au-delà. Pour garantir son attractivité, le renforcement de ce pôle de La Rochelle est un enjeu important. L'offre dans l'Aunis se retrouve nettement inférieure. Les disparités dans le domaine de la santé et de l'éducation sont des enjeux majeurs pour le développement du territoire. Ainsi, le développement de l'offre dans les pôles est primordial pour répondre à l'augmentation de population et au vieillissement.

7.1. Le contexte réglementaire

La diversité des fonctions urbaines constitue un objectif central des politiques d'urbanisme. Les documents d'urbanisme doivent ainsi prévoir la satisfaction des « *besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile* » (art. L.101-2 du code de l'urbanisme version en vigueur du 25 novembre 2018 au 25 août 2021).

Plus précisément, le PADD du SCoT doit fixer les objectifs des politiques publiques en matière « [...] *d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques [...]* » (art. L.141-4 du code de l'urbanisme version en vigueur du 01 janvier 2016 au 01 avril 2021), puis le DOO définir « *les grands projets d'équipements et de services* » (art. L.141-20 du code de l'urbanisme version en vigueur du 01 janvier 2016 au 1^{er} avril 2021).

En particulier, le DOO « *peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.* » (art. L.141-21 du code de l'urbanisme version en vigueur du 01 janvier 2016 au 01 avril 2021).

Par ailleurs, il est à noter que les équipements cinématographiques sont soumis à la Commission Départementale d'Aménagement Cinématographique (CDACi) qui n'est pas tenue de vérifier la compatibilité du projet au DOO du SCOT (contrairement à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDACo) statuant sur les équipements commerciaux).

7.2. Les documents de référence

7.2.1. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine

Les objectifs du SRADDET en lien avec les équipements et services sont multiples :

- **Favoriser l'accès à une formation initiale et continue, à la qualification, à l'emploi et au développement des compétences sur l'ensemble du territoire** en optimisant les ressources et les moyens de formations, en favorisant la mise en réseau des établissements, en mutualisant des moyens pédagogiques (objectif 16).

- **Lutter contre les inégalités territoriales en matière d'enseignement supérieur et de recherche** (objectif 17) : Cet objectif vise à conforter et susciter l'excellence sur tout le territoire en accompagnant la structuration des sites universitaires, en renforçant les pôles actuels et à augmenter leurs complémentarités tout en développant les coopérations intrarégionales pour désenclaver des sites universitaires.
- **Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport, les réseaux et équipements existants** (dont les équipements numériques ; objectif 32).
- **Intégrer le vieillissement de la population dans les stratégies de développement urbain** (objectif 34) : L'enjeu du vieillissement doit être davantage intégré dans les stratégies d'aménagement et d'urbanisme des territoires pour répondre aux besoins physiques quantitatifs (capacité d'accueil aux divers stades de la dépendance), aux besoins sociaux (accompagnement).
- **Conforter les villes et les bourgs comme pôles animateurs des espaces de vie du quotidien** en renforçant leur rôle de concentration des fonctions au bénéfice de leur bassin de proximité. Les leviers d'actions seront notamment la revitalisation ou le confortement de leurs espaces supports de fonctions culturelles, de services (objectif 66).
- **Garantir l'équité dans l'accès aux droits et aux services publics sur l'ensemble de la région** (objectif 69).
- **Résorber les déserts médicaux en renforçant le maillage, l'innovation et la coopération dans l'offre de soin** (objectif 70).
- **Développer l'accès à la culture et les coopérations culturelles entre territoires** par un maillage efficace du territoire en manifestations et équipements culturels, en s'appuyant particulièrement sur les initiatives et aspirations locales (objectif 71).
- **Faciliter l'activité physique et assurer l'accès au sport dans tous les territoires** (objectif 72).
- **Assurer le déploiement de la fibre dans tous les départements** (objectif 76) : L'objectif du SRAD-DET vise à assurer le déploiement sur le territoire régional du très haut débit pour tous à l'horizon 2022 et de la fibre en 2025.
- **Faire évoluer la couverture mobile et diversifier les moyens d'accès en mobilité** (objectif 77).
- **Favoriser l'inclusion numérique en direction des publics les plus fragiles** (objectif 78).
- **Développer l'e-santé, favoriser la coordination des soins, faciliter le maintien à domicile et l'autonomie des personnes avançant en âge** (objectif 79).

Règles relatives aux équipements et services

Règle N°3- Les territoires proposent une armature territoriale intégrant l'appareil commercial, les équipements et les services répondant aux besoins actuels et futurs de leur population en lien avec les territoires voisins. Cette armature sera construite en cohérence avec l'armature régionale.

Règle N°6- Les complémentarités inter-territoriales sont identifiées par les SCoT et les chartes de PNR, en vue d'être organisées par les collectivités qui les composent.

Règle N°8- Les administrations, équipements et services au public structurants sont préférentiellement implantés et/ou maintenus dans les centres-villes et les centres-bourgs.

Règle N°9- L'adaptation du cadre de vie aux usages et besoins des personnes âgées est recherchée par les documents de planification et d'urbanisme.

7.2.2. Le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique de la Charente-Maritime (SDAN)

Le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique (SDAN) de la Charente-Maritime est un document opérationnel entré en vigueur en 2015. Il constitue un outil de cadrage de la coordination et de la mise en œuvre d'une ambition en matière de couverture du réseau numérique du territoire.

Ce document de stratégie territoriale s'inscrit dans le cadre de :

- La circulaire du Premier Ministre du 31 juillet 2009, qui met l'accent sur la mobilisation des maitrises pour l'élaboration concertée par les collectivités de Schémas Directeurs Territoriaux d'Aménagement Numérique,
- Du Programme National Très Haut Débit (PNTHD) du 14 juin 2010,
- De la feuille de route du Gouvernement du 28 février 2013 instaurant le Programme France Très Haut Débit.

Le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique de la Charente-Maritime répond aux questions concernant le rôle et l'implication des collectivités publiques en matière d'aménagement numérique du territoire, ainsi que les modalités techniques, temporelles, financières et juridiques d'une possible intervention publique.

Le document permet aussi de favoriser la cohérence des actions à mener par les différents acteurs présents sur un territoire et de définir des objectifs partagés à court, moyen et long termes.

A noter que la Région Nouvelle-Aquitaine a choisi d'intégrer les éléments issus du schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) dans le SRADDET (cf. 7.2.1. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine).

D'autre part, la Communauté d'Agglomération de la Rochelle s'est doté d'une stratégie d'inclusion numérique sur le territoire. Celle-ci comprend plusieurs étapes :

- La réalisation d'un diagnostic afin que la stratégie tienne compte des spécificités locales et puisse tirer parti des actions déjà menées ;
- L'élaboration d'une feuille de route qui permettra à l'Agglo et à ses partenaires de développer un maillage territorial de l'offre d'accompagnement au numérique durable, efficace et accessible ;
- La conception d'un plan de formation à destination des accompagnants professionnels.

7.3. Equipements et offre universitaires, scolaires et d'accueil de la petite enfance

7.3.1. Enseignement supérieur

A l'échelle du territoire du SCoT, le **campus des Minimes** à La Rochelle apparaît comme le moteur de l'offre d'enseignement supérieur. Avec près de 15 000 étudiants, le campus regroupe plusieurs structures :

- L'Université de la Rochelle accueille environ 8 400 étudiants en 2019 et 3 principales filières d'enseignements (Droit, Science Politique et de Management ; Lettres, Langues, Arts et Sciences Humaines ; Sciences et Technologies), un Institut Universitaire de Technologie (IUT) et une Ecole Universitaire de Management (IAE). Elle regroupe également 10 laboratoires de recherche. Le dynamisme et son ouverture vers l'emploi fait de l'Université de La Rochelle un pôle majeur de rayonnement aux différentes échelles intercommunale, régionale et nationale.

La Rochelle Université porte un ambitieux projet d'évolution autour de la « ville littorale durable ». Elle vise une spécialisation de la Recherche selon une approche pluridisciplinaire, pour devenir en 2050 l'université française de référence et d'excellence sur le Littoral Urbain Durable et Intelligent.

- L'Ecole Supérieure de Commerce (Excelia Group, ancien groupe Sup de Co La Rochelle) accueille 3 300 étudiants en 2019. L'école prévoit une augmentation de ses effectifs à l'horizon 2030 pour tendre vers 5 000 étudiants. L'idée de reconstruction de l'école sur son propre site semble avoir été abandonnée, Excelia Group envisagerait de construire un nouveau bâtiment sur un terrain proche du site actuel. Le nouveau campus devrait être opérationnel en 2025.
- Une école d'ingénieur généraliste (EIGSI) de 1 300 élèves-ingénieurs, comprenant 2 campus (La Rochelle et Casablanca).

Le pôle d'enseignement et de recherche est accompagné d'une offre de services liés aux étudiants avec un centre de logement social étudiant (le CROUS gère quatre résidences universitaires, 300 chambres et l'Association Rochelaise Pour l'Accueil des Étudiants ou ARPAE gère plus de 600 logements sociaux), un service social et de santé, un service de restauration universitaire (4 structures de restauration gérées par le CROUS), un encadrement de sport universitaire (Service Universitaire des Activités Physiques Sportives et d'Expression ou SUAPSE), un Centre Départemental d'Information Jeunesse (CDIJ), une bibliothèque universitaire et une Maison des Étudiants...

En parallèle du campus des Minimes, l'agglomération de La Rochelle accueille un des deux Centres de Formation des Apprentis (CFA) de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Charente-Maritime, à **Lagord**, avec son pôle mécanique au Prieuré - **La Rochelle**, ainsi qu'un site du CIPECMA (Centre Interconsulaire de Perfectionnement et d'Enseignement de Charente Maritime) à **Châtelailon-Plage**.

L'ENILIA-ENSMIC, établissement public du ministère de l'agriculture implantée à **Surgères** regroupe plusieurs entités : l'École Nationale d'Industrie Laitière et des Industries Agroalimentaires (ENILIA), l'École Nationale Supérieure de Meunerie et des Industries Céréalières (ENSMIC), le Centre de Formation des Apprentis de la Meunerie, des Industries Céréalières, des Industries Laitières et des Industries Agroalimentaires, le Centre de Formation Professionnelle Continue et un Atelier Technologique au service des entreprises. L'ENILIA-ENSMIC participe au rayonnement de l'enseignement supérieur du territoire du SCoT en accueillant 125 étudiants en 2018. Cependant, le manque de logements adaptés pour accueillir ces jeunes semble être un frein au développement de ces enseignements.

7.3.2. Enseignement secondaire

Le territoire du SCoT compte **20 collèges publics et privés**. La commune de **La Rochelle en accueille 8. Les autres** se situent dans les communes d'**Aytré, Lagord, Dompierre-sur-Mer, La Jarrie, Châtelailon-Plage, Surgères, Aigrefeuille-d'Aunis, Marans et Courçon**. Les élèves des communes d'Angliers et de Nuaillé d'Aunis sont rattachés au collège de Dompierre-sur-Mer afin de soulager les effectifs du collège de Courçon en constante augmentation. Ce dernier doit faire l'objet d'une extension et restructuration dans les prochaines années.

L'ensemble du territoire du SCoT compte **9 lycées dont 8 se situent dans la commune de La Rochelle. Surgères accueille un lycée d'enseignement général et professionnel ouvert depuis septembre 2016**. Le lycée professionnel prépare aux métiers du bois (il est labellisé « Lycée des métiers du bois » depuis 2009 et confirmé en 2014), aux métiers de conseiller vendeur en produits techniques pour l'habitat avec une légère sous capacité des places disponibles.

De plus, la **Maison Familiale Rurale - MFR de Saint-Germain-de-Marencennes** propose un centre de formation niveau Baccalauréat Professionnel pour la conduite et la gestion de l'entreprise agricole (Spécialité systèmes à dominante culture).

A La Rochelle, aucune étude n'a permis d'identifier la nécessité de créer de nouveaux établissements scolaires. Globalement, l'offre sur Aunis reste satisfaisante mais on observe qu'Aunis Atlantique ne dispose pas de lycée sur son territoire et se retrouve dépendant de l'offre située à La Rochelle, ce qui pose un problème pour les élèves habitant au Nord-Est du territoire du point de vue de l'accessibilité. Un nouveau découpage des lycées de secteurs pourrait permettre à cette partie du territoire d'Aunis Atlantique de profiter de la proximité du lycée de Surgères. Un certain nombre d'élèves fréquentent des établissements à Fontenay-le-Comte.

La CdA de La Rochelle assure la gestion du transport de tous les collégiens et lycéens scolarisés et résidant sur son territoire au travers de lignes de bus spécifiques, sur l'Aunis, c'est la Région Nouvelle-Aquitaine qui assure ce service.

7.3.3. Enseignement primaire

L'ensemble du territoire du SCoT dispose d'un bon niveau d'équipement pour l'enseignement primaire. Il existe peu de disparités au sein du territoire et la répartition des classes est globalement homogène. Toutefois, on constate que **les classes dans le cœur d'agglomération et dans la première couronne de La Rochelle ont tendance à fermer tandis que les écoles de la deuxième couronne deviennent trop petites pour accueillir l'augmentation de population.**

Après une période de fermeture de classes et de mise en place de regroupements pédagogiques inter-communaux (RPI) faute d'élèves, l'arrivée de nouveaux habitants dans les années 2000 et en particulier de jeunes couples avec enfants en âge d'aller à l'école maternelle et/ou primaire, a contraint certaines communes de l'Aunis à ouvrir de nouvelles classes ou à construire une nouvelle école. Certains RPI ont alors parfois été dénoncés.

La commune de La Rochelle s'est dotée d'une étude de sectorisation scolaire afin d'organiser son patrimoine de manière la plus efficiente possible en fonction des évolutions de population à venir et dans une logique de meilleure accessibilité pour les familles en tenant compte de la réalité urbaine.

7.3.4. Accueil de la petite enfance (0 à 3 ans)

L'offre d'accueil de la petite enfance (comprenant des structures publiques et privées) est suffisante et à hauteur de la démographie pour le territoire de la CdA La Rochelle et d'Aunis Atlantique. Plusieurs pôles enfances et pôles multi accueil, des MAM, crèches ou assistantes maternelles répondent à la demande du territoire.

7.4. Équipements et offre de santé

7.4.1. Les équipements hospitaliers

Situé en limite de cœur historique de La Rochelle, le centre hospitalier Saint-Louis rayonne à l'échelle du SCoT mais aussi de la région. Il est l'un des établissements les plus importants, non Centre Hospitalier Universitaire, localisé entre les CHU de Poitiers (à 140 km), de Nantes (à 140 km) et de Bordeaux (180 km).

L'Hôpital de La Rochelle est devenu un groupe hospitalier qui comprend l'Hôpital de La Rochelle avec ses trois composantes MCO (Médecine - Chirurgie – Obstétrique), psychiatrie (Hôpital psychiatrique Marius-Lacroix à La Rochelle), personnes âgées (Centre de gérontologie Fief de La Mare à La Rochelle), qui s'est associé à l'Hôpital de Saint-Martin-de-Ré dans le cadre d'une fusion et d'une direction commune en 2012. Depuis le 1er juillet 2018, une Direction commune s'est également mise en place entre le Groupe Hospitalier de La Rochelle-Ré-Aunis, les Centres Hospitaliers de Rochefort et de Marennes et l'EHPAD Résidence "Val de Gères" à Surgères.

Pour répondre aux besoins de santé, le Groupe Hospitalier de La Rochelle-Ré-Aunis dispose de plus de 1 729 lits et places d'hospitalisation, auxquelles s'ajoutent les unités de consultations situées au sein ou à l'extérieur des sites hospitaliers. Pour exercer ses activités dans le cadre d'un partenariat avec l'ensemble des acteurs de santé du territoire et de la région, le Groupe Hospitalier de La Rochelle-Ré-Aunis a conclu de nombreuses conventions avec d'autres établissements de santé (court séjour et ré-éducation), des établissements médico-sociaux (accueil des personnes handicapées et des personnes âgées), et des professionnels libéraux (réseaux ville-hôpital), comme le Centre de Soins de Suite de Marlonges (commune de Chambon) et l'EHPAD de Surgères.

Le Groupe Hospitalier de La Rochelle-Ré-Aunis assure également des missions d'enseignement et de recherche. L'Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI) et l'École de Formation des Aides-Soignants sont implantés à l'Hôpital Saint-Louis.

Plusieurs autres cliniques sont présentes sur le territoire comme la Clinique de l'Atlantique et la clinique Cardiocéan située à Puilboreau et la Clinique Korian située à Angoulon-sur-Mer.

Le Groupe Capio, propriétaire de la Clinique du Mail depuis 2003 et de la Clinique de l'Atlantique depuis 2006, prévoit le regroupement de ses deux établissements sur un même site, celui de la Clinique de l'Atlantique. Les travaux d'extension et de restructuration d'une partie des locaux actuels de la Clinique de l'Atlantique sont en cours, afin d'accueillir l'ensemble des activités de l'actuelle clinique du Mail d'ici fin 2019.

D'autres établissements spécialisés dans les soins de suite et de réadaptation polyvalents (SSR) sont présents sur le territoire : le Centre Richelieu à La Rochelle, le Centre de Réadaptation Cardio-Vasculaire « Cardiocéan » à Puilboreau et la Clinique Korian à Clavette.

7.4.2. L'offre de soin de proximité

Le territoire de CdA de La Rochelle accueille une offre de santé satisfaisante avec 7 centres médicaux et 3 cliniques. L'accessibilité aux professionnels de la santé au sein de ce territoire remplit ses missions et la proximité d'accès aux soins est très satisfaisante. L'offre de spécialiste de santé est principalement concentrée à La Rochelle, Puilboreau et Lagord.

L'offre en équipement de santé pour le territoire de l'Aunis est jugée insuffisante. L'offre de soins est globalement inférieure aux moyennes départementales et régionales. En effet, les grands pôles de santé se situent à Marans, Courçon, Aigrefeuille d'Aunis et Surgères et disposent d'une variété de spécialistes et établissements qui permettent de rayonner sur le territoire sans pour autant donner un niveau satisfaisant. Mais **une interrogation est posée sur l'adaptabilité du territoire notamment pour l'accès à une offre de proximité**, liée parfois à une mauvaise répartition territoriale et des concentrations dans certaines communes.

En particulier, le territoire des deux Aunis (Aunis Atlantique et Aunis Sud) **est considéré comme un désert médical** avec un indice de 110 médecins généralistes et spécialistes pour 100 000 habitants (le seuil pour un désert médical est de 334 médecins pour 100 000). Toutefois, cet important déficit est à relativiser au vu de la distance moyenne à parcourir pour bénéficier de soins (moins de 10km), mais reste préoccupant pour le développement du territoire. Aussi, le territoire se heurte à la problématique de non-remplacement après un départ à la retraite des médecins. La voiture reste souvent indispensable pour accéder à l'offre de soins.

Territoire	Nbre d'infirmiers	Nbre de masseurs-kinésithérapeutes	Nbre de chirurgiens-dentistes	Nbre d'orthophonistes	Nbre de sages-femmes	Nbre pharmacies
CdC Aunis Atlantique	41	39	10	8	2	9
CdC Aunis Sud	36	39	9	11	4	9
CdA de La Rochelle	241	324	144	76	23	55
SCoT La Rochelle Aunis	318	402	163	95	29	73

Tableau 21 : Offre de Soins en 2023 ; Source : ARS

Territoire	Nbre de généralistes libéraux	Densité généralistes libéraux pour 10 000 hab	Part des généralistes libéraux par tranche d'âge (en %)	
			Moins de 40 ans	60 ans et plus
CdC Aunis Atlantique	33	10,6	35,7	6,1
CdC Aunis Sud	28	8,6	39,4	7,1
CdA de La Rochelle	237	13,5	27,4	22,8
SCoT La Rochelle Aunis	298	10,9	34,2	12
Charente-Maritime	687	10,5	26,5	25,2
France	56 390	8,4	25,2	32

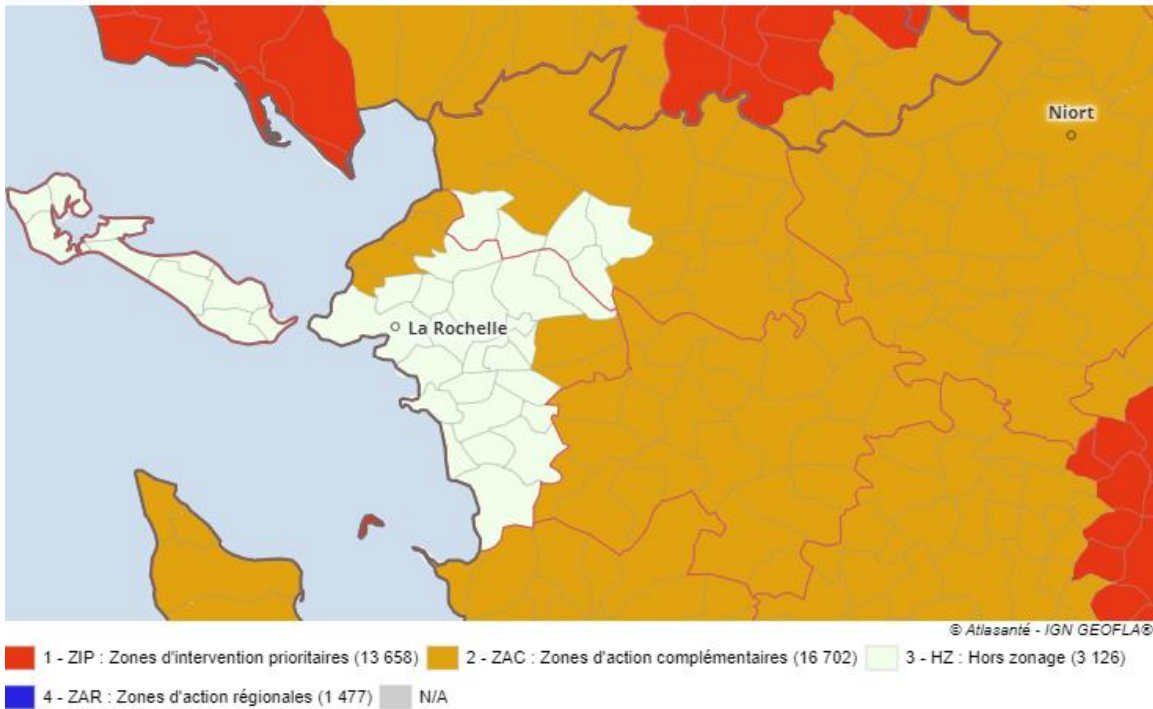
Tableau 22 : Les médecins généralistes en libéral en 2023, Source : ARS

Le territoire compte une maison de santé pluridisciplinaire de santé sur la CdC Aunis Atlantique et une autre sur le territoire de la CdC Aunis Sud et deux autres de la CdA de la Rochelle.

On constate une bonne densité de médecins généralistes sur le territoire du SCoT mais leur répartition est très inégale.

La médecine spécialisée, telle la gynécologie, l'ophtalmologie ou la pédiatrie, est quasiment inexistante sur l'Aunis. Les habitants doivent se reporter sur les agglomérations voisines, notamment à La Rochelle qui offre un bon niveau de services.

Zonage conventionnel MG - Source : ARS



Carte 53 : Zonage conventionnel des médecins généralistes par commune en 2023, Source : ARS

Le zonage Médecine Générale 2023 se base sur trois catégories de territoire permettant de graduer le niveau d'accès aux soins du territoire et ainsi déterminer le type d'aides financières qui pourront être accordées :

- les Zones d'intervention prioritaire – ZIP qui représentent les territoires les plus durement confrontés au manque de médecins, éligibles à l'ensemble des aides de l'ARS et de l'Assurance maladie et aux exonérations fiscales.
- les Zones d'action complémentaire – ZAC, moins impactées par le manque de médecins mais où des moyens doivent être mis en œuvre pour éviter que la situation ne se détériore.
- les Zones de vigilance – ZV qui représentent des territoires dans lesquels l'accès à la médecine générale libérale n'est pas aujourd'hui en difficulté immédiate mais qui fait appel à une vigilance particulière pour le moyen terme.

Sur le territoire du SCoT :

- l'ensemble des communes de la CdC Aunis Sud est classé en zones d'actions complémentaires,
- l'ensemble des communes de la CdC Aunis Atlantique est classé en zones d'actions complémentaires sauf les communes d'Angliers, Longèves, Nuaillé-d'Aunis, Saint-Ouen-d'Aunis et Villedoux,
- l'ensemble des communes de la CdA La Rochelle est hors zonage sauf les communes Esnandes, Marsilly, Nieul-sur-Mer et l'Houmeau.

7.4.3. Les services aux personnes âgées et handicapées

Le territoire va devoir faire face au phénomène de vieillissement qui entrainera une significative hausse des personnes âgées (cf. 2 Les dynamiques résidentielles). Le taux d'équipements d'accueil des personnes âgées est plus bas sur le territoire rochelais que sur l'Aunis.

La CdA de La Rochelle recense 24 EHPAD pour 2 149 places en hébergement complet, 6 clubs du 3^e âge et 12 foyers de logements. 5 foyers d'hébergements en ESAT sont présents dans l'agglomération pour accueillir les personnes en situation de handicap. L'ensemble de ces structures concentre 23% de la capacité d'accueil de Charente-Maritime.

Aunis Atlantique propose 7 structures d'accueil pour personnes âgées (EHPAD) à Marans, Courçon, Saint-Jean-de-Liversay (dont une résidence autonomie publique), Saint-Sauveur-d'Aunis, Saint-Cyr du Doret, Benon et Charron. Aunis Sud compte 5 établissements d'accueil dont 3 EHPAD (deux publics à Aigrefeuille d'Aunis et Surgères, puis un privé à Saint-Saturnin du Bois) pour une capacité de 210 places, une maison de retraite privée spécialisée (MRT) de 11 places (à Marlonges, commune de Chambon) ainsi qu'une petite unité de vie privée de 9 places (à Virson).

Globalement le territoire est bien assez bien couvert, cependant cette offre ne répond pas forcément aux besoins de la population locale. En effet la plupart des établissements sont privés et le niveau de loyer est élevé. De plus, ces établissements ne sont pas réservés aux populations locales et de plus en plus de personnes extérieures au territoire demandent à y être accueillies, pour cause de rapprochement familial.

Ainsi, l'offre d'accès à l'hébergement en établissement pour les personnes âgées reste faible. Plusieurs associations de services à domicile pour personnes âgées fournissent des soins et un accompagnement pour une population vieillissante (25% de la population a plus de 60 ans).

7.5. Offres et équipements sportifs, culturels et de loisirs

7.5.1. Les équipements touristiques et de l'événementiel

Le territoire du SCoT ne dispose pas de site touristique de très grande notoriété. On le considère comme un territoire touristique mais pas une « destination touristique ». Les équipements touristiques et événementiels sont principalement concentrés à La Rochelle et permettent à l'ensemble du territoire de rayonner à une échelle nationale :

- **L'Aquarium** de La Rochelle, seul équipement au rayonnement national et international connaît une fréquentation majeure de 800 000 visiteurs par an et est le site le plus fréquenté du département.
- **L'Espace Encan et le Forum des Pertuis** sont deux équipements structurants, propriété de la Ville de La Rochelle et peuvent accueillir des événements de grande ampleur (plus de 800 personnes).



Illustration 11 : Aquarium de La Rochelle

Une des ambitions du territoire est de **développer l'accueil de congrès et de salons**, en s'appuyant sur les équipements présents et sur les salles de réceptions.

7.5.2. Les équipements culturels

La Rochelle concentre une offre culturelle de très bon niveau pour son agglomération avec plusieurs salles au rayonnement parfois régional, notamment :

- La Scène Nationale La Coursive de La Rochelle, composée de 3 salles accueillant des représentations théâtrales et des projections de cinéma : Le Grand Théâtre, le Théâtre Verdière et la Salle Bleue.
- La Sirène de La Rochelle est un espace de 3 000 m² réparti sur 3 niveaux dédié aux Musiques actuelles. La Sirène incarne à l'échelle nationale la quatrième génération de lieux consacrés à ces musiques populaires et à ces acteurs.



Illustration 12 : Espace Musiques Actuelles La Sirène

Par ailleurs, l'Espace Culturel **Le Palace à Surgères** propose un cinéma, une programmation de spectacles vivants et un espace culturel multimédia. Il organise également des représentations dédiées au jeune public et au public scolaire ; depuis 2014, tous les élèves de la CdC Aunis Sud, de la maternelle au CM2, viennent voir un spectacle par an. La salle a une capacité de 188 places, capable d'accueillir des spectacles vivants (pièces de théâtre, concerts, danses). Le Palace est conscient du rôle d'éducation à l'image et aux technologies numériques qui est le sien. Le travail en milieu scolaire permet d'approcher les enfants dans leur disparité sociale ou culturelle. C'est La priorité de l'espace culturel Le Palace.

D'autres salles communales, ponctuellement dédiées à des activités culturelles sont également présentes en particulier à Nieul-sur-Mer, Saint-Xandre, Châtelailon-Plage et Longèves.

7 musées majeurs se situent dans La Rochelle dont 5 sont labellisés « Musée de France » et quelques autres musées plus modestes se situent à Esnandes et Marsilly. Le réseau de médiathèque et d'équipements culturels bien que principalement concentré à La Rochelle s'avère suffisant. L'offre en cinéma est très satisfaisante aux vues du nombre d'habitants (6 à La Rochelle, dont 3 CGR et 2 indépendants (La Coursive et Dragon Plus 7), 3 dans l'Aunis (Surgères, Aigrefeuille-d'Aunis, Saint-Ouen).

On retrouve **deux conservatoires majeurs** sur le territoire. Le Conservatoire de musique et de danse de **La Rochelle** (environ 1 050 élèves chaque année), chef de file du réseau des écoles de musique et de danse de l'agglomération. Il offre aux élèves du territoire un enseignement et un accès à une pratique musicale et/ou chorégraphique de proximité (10 écoles constituant ce réseau prennent appui sur le Conservatoire). Le Conservatoire de musique communautaire de **Surgères** accueille plus de 250 élèves et s'adresse à un public multigénérationnel. Une cinquantaine de communes sont représentées et assurent un rayonnement jusqu'aux agglomérations de La Rochelle, Rochefort et Niort. D'autres écoles de musiques, dispensent également des cours sur l'Aunis ; sur Aunis Atlantique, deux écoles de musique intercommunales (Point d'Orgue à Saint-Jean-de Liversay et Accord Parfait à Andilly-les-Maraux), puis l'Union Musicale de Marans. L'École de Musique de la Petite Aunis basée à Aigrefeuille, appartient au réseau des écoles de musique et de danse de l'agglomération de La Rochelle.

Les activités de loisirs culturels, comme la musique, le théâtre ou les musées, se reportent également vers les pôles culturels hors du territoire du SCoT notamment vers Niort ou Rochefort. Globalement, on observe un maillage local d'offre culturelle de niveau communal ou intercommunal assez satisfaisant. Mais **des besoins d'extensions en termes de capacité et de qualité se font ressentir pour faire évoluer les programmations. Plusieurs initiatives de mutualisation sont envisagées.**

Les politiques culturelles de l'Aunis s'adressent principalement aux jeunes dans les territoires plus isolés afin de diminuer les disparités sociales et culturelles. Les déplacements scolaires vers les bibliothèques sont pris en charge et permettent de valoriser les communes avec des structures d'accueil satisfaisantes. La Briqueterie à La Grève-sur-Mignon accueille depuis peu des artistes en résidence.

7.5.3. Les équipements sportifs

L'offre d'équipements sportifs est relativement bonne sur l'ensemble du territoire. On observe naturellement une forte concentration dans l'agglomération rochelaise qui compte de nombreux équipements comme des gymnases pour les sports collectifs, des centres équestres ainsi que des piscines, et en particulier :



Illustration 13 : Stade Marcel Deflandre à La Rochelle

- **Stade de rugby** Marcel Deflandre du Stade Rochelais à La Rochelle : C'est le stade principal de la ville avec une capacité de 16 000 places. Son utilisation est uniquement destinée au rugby à XV.
- **L'hippodrome** de Châtelailon-Plage : rénové en 2013, il accueille aujourd'hui de nombreuses courses hippiques sur toute l'année.

Les communes de la CdA de La Rochelle ont un niveau d'équipements jugé satisfaisant. Cependant certains équipements demandent à être développés ou agrandis pour permettre de répondre à la demande croissante d'activités indoor (football, squash, escalade, paintball). L'activité se reporte ainsi vers des salles privées à l'extérieur de l'agglomération.

Plusieurs **golfs** sont présents sur le territoire notamment le Golf La Prée à Marsilly et le Golf La Rochelle Sud à La Jarne.

Le **pôle loisirs de la Jarne** offre une diversité de structures et un cadre de qualité en rétro littoral autour du Château de Buzay. Il est considéré comme un atout majeur pour le développement de la stratégie touristique de l'agglomération (golf 9 trous, 5 terrains de tennis avec club-house, centre équestre, parcours d'accrobranche, restaurant).

On compte 3 grandes **piscines couvertes** sur le territoire, à La Rochelle, à Périgny et à Châtelailon-Plage. Des petites piscines de plein air sont présentes à Marans, Courçon, Aigrefeuille-d'Aunis, Surgères et Vandré.

Dans l'Aunis, des **pôles sportifs** existent également à Marans, Courçon, Surgères ou Aigrefeuille-d'Aunis qui sont utilisés par les associations et les collèges.

Le fort tissu associatif sportif sur l'ensemble du territoire du SCoT est un point positif. Des solutions tendant vers la mutualisation de l'offre sont à l'étude. L'objectif serait de créer des pôles sportifs à l'échelle de plusieurs communes, avec des plaines de jeux, comme par exemple la salle multisports intercommunale à Surgères, ou les gymnases intercommunaux de Courçon et de Marans.

7.6. Aménagement numérique

L'enjeu du numérique est devenu primordial pour les collectivités. La demande d'une connexion performante et de qualité est en perpétuelle augmentation que ce soit de la part des professionnels ou des particuliers. Le très haut débit constitue - au même titre que les réseaux de transport, d'électricité et d'eau - une infrastructure essentielle à l'inclusion sociale et à la compétitivité. Le développement d'un territoire est donc fortement induit par la qualité de sa couverture en numérique, et notamment le déploiement du très haut débit par la fibre optique.

7.6.1. Couverture en haut débit (ADSL)

Depuis 2006, le département de la Charente-Maritime s'est associé à la société « 17-Numérique » pour desservir en Haut Débit l'intégralité de son territoire (2Mb/s minimum). L'objectif de ce programme est de permettre la réception d'offres comprenant internet, le téléphone et la télévision et d'ouvrir le réseau à la concurrence des opérateurs. En parallèle, un réseau WiMax permet l'accès au Haut Débit jusqu'à 10 Mb/s dans les zones blanches ADSL. Pour les cas isolés, ni éligibles au WiMax, ni à l'ADSL, le Département et « 17-Numérique » contribuent au financement des équipements pour une connexion par satellite. Ce réseau Haut Débit est rendu possible par un réseau de près de 800 km qui irrigue tout le département et permet également aux entreprises d'accéder au Très Haut Débit (boucle optique dédié « service premium »).

Notamment grâce à ces infrastructures, le territoire du SCoT La Rochelle Aunis bénéficie aujourd'hui d'une bonne couverture ADSL. Une très faible part des logements (0.17% d'après l'Observatoire France Très Haut Débit) ne bénéficie pas encore d'un niveau de service satisfaisant aux vues des critères actuels. **En 2018, au sein du territoire du SCoT La Rochelle-Aunis, 201 logements sont clients du réseau Haut Débit départemental via des solutions dédiées aux zones blanches ADSL.**

Bon à savoir :

L'ADSL est une technologie d'accès à Internet qui tire parti des hautes fréquences de la ligne téléphonique pour transmettre des données numériques à très haute vitesse.

La terminologie française officielle préfère l'expression « raccordement numérique asymétrique » (RNA) ou « liaison numérique à débit asymétrique », mais c'est l'acronyme anglais ADSL qui est le plus couramment utilisé.

En raison de son faible coût, cette technologie est largement mise en œuvre par les fournisseurs d'accès à Internet pour le support des accès dits « haut-débit ».

7.6.2. Déploiement du Très Haut Débit (THD, fibre optique)

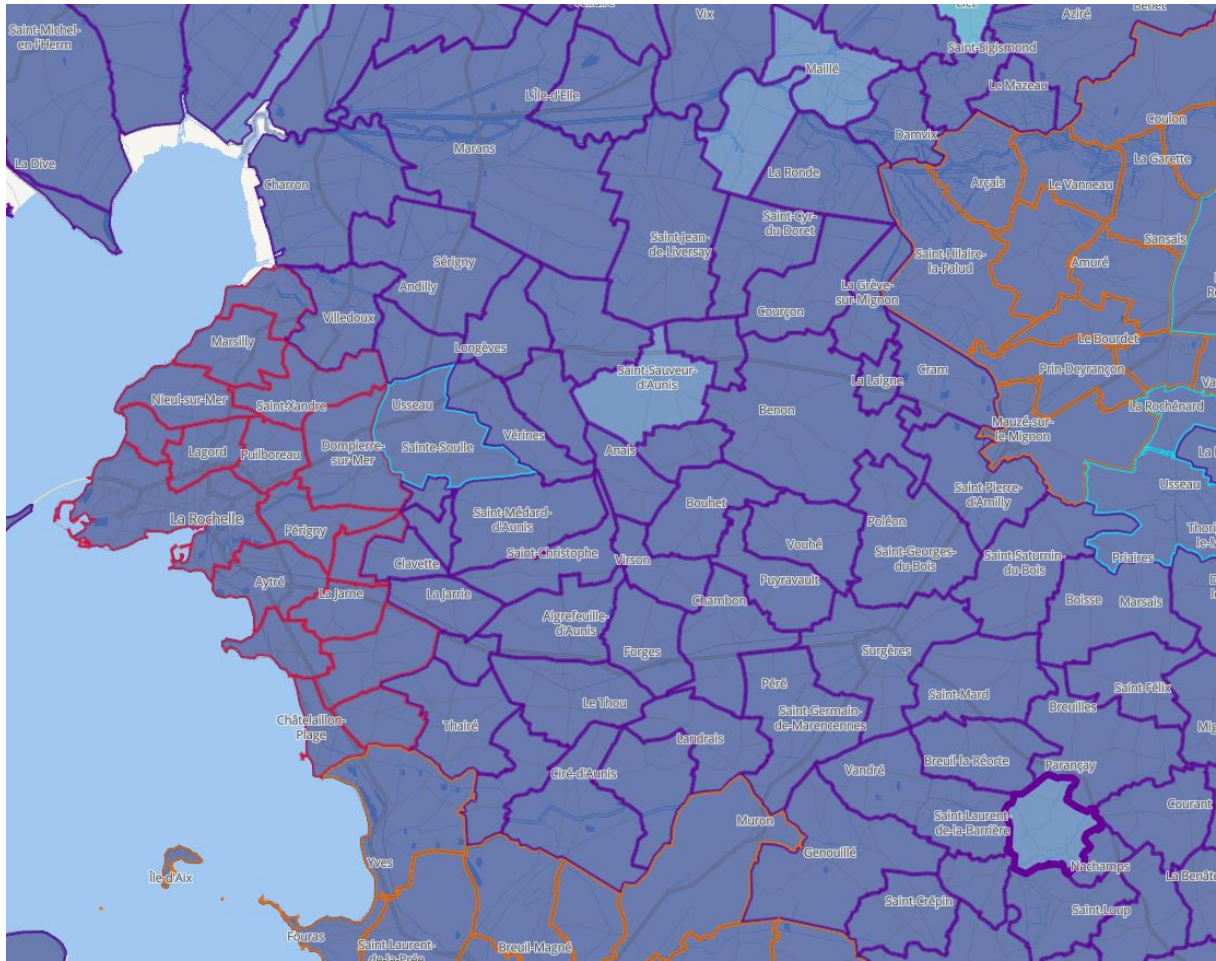
En 2010, l'Etat a lancé un Programme National de déploiement du Très Haut Débit. Le Département de la Charente-Maritime s'est emparé très tôt de cette problématique en adoptant dès 2013 son Schéma Directeur d'Aménagement Numérique (SDAN) révisé depuis en 2015. Ce document prévoit le raccordement de l'ensemble du territoire à la fibre optique jusqu'à l'habitat au plus tard en 2025 (objectif repris dans le SRADDET). Pour réaliser cette ambition, La Charente-Maritime a conclu un contrat de délégation de service public avec « Charente-Maritime Très Haut Débit » qui s'occupe de couvrir les logements non desservis par les réseaux privés. **Ce réseau, construit en moins de 5 ans et achevé en 2022 a permis de raccorder 270 000 logements répartis dans 409 communes qui ne bénéficient pas des déploiements privés.**

En 2018, 296 locaux d'entreprises et d'administrations sur le territoire du SCoT bénéficient du service THD par fibre optique de « 17-Numérique ». La Ville de La Rochelle en compte la majeure partie, mais on recense également des raccordements dans les communes d'Aigrefeuille-d'Aunis, Andilly, Angoulins, Aytré, Châtelailon-Plage, Courçon, Dompierre-sur-Mer, Forges, La Jarrie, Lagord, Le Thou, Marans, Périgny, Puilboreau, Saint-Vivien, Salles-sur-Mer, Sainte-Soulle et Surgères.

19 communes de la CdA La Rochelle sont en zone de déploiement privé : La Rochelle, Angoulins, Aytré, Châtelailon-Plage, Dompierre-sur-Mer, Esnandes, La Jarne, Lagord, L'Houmeau, Marsilly, Nieul-sur-Mer, Périgny, Puilboreau, Saint-Rogatien, Saint-Vivien, Saint-Xandre, Sainte-Soulle, Salles-sur-Mer et Yves. Une convention encadrant le déploiement a été signée entre l'Etat, le Département, et la CdA de La Rochelle, engageant les opérateurs à achever les déploiements dans ces communes **avant fin 2020**, sauf exceptions.

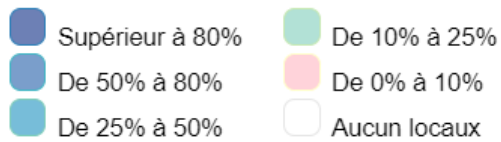
46 communes du territoire du SCoT La Rochelle-Aunis sont desservies par le réseau THD d'initiative publique départementale, déployé progressivement entre 2019 et 2022 (éligibilité de 100% des logements). Des offres de type FttE (pour Fibre jusqu'à l'entreprise), dédiées aux entreprises, sont également disponibles via ce réseau.

La CdA de La Rochelle n'a pas souhaité être intégrée dans le réseau d'initiative publique départementale pour les 9 communes non couvertes par les opérateurs privés. Elle a donc lancé son propre réseau d'initiative publique pour ces territoires.

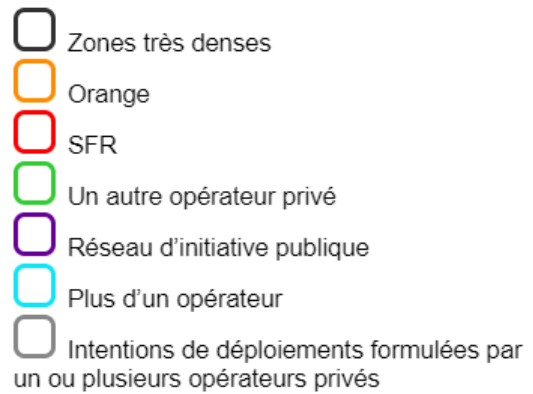


COUVERTURE FTTH - COMMUNES

Taux de locaux raccordables



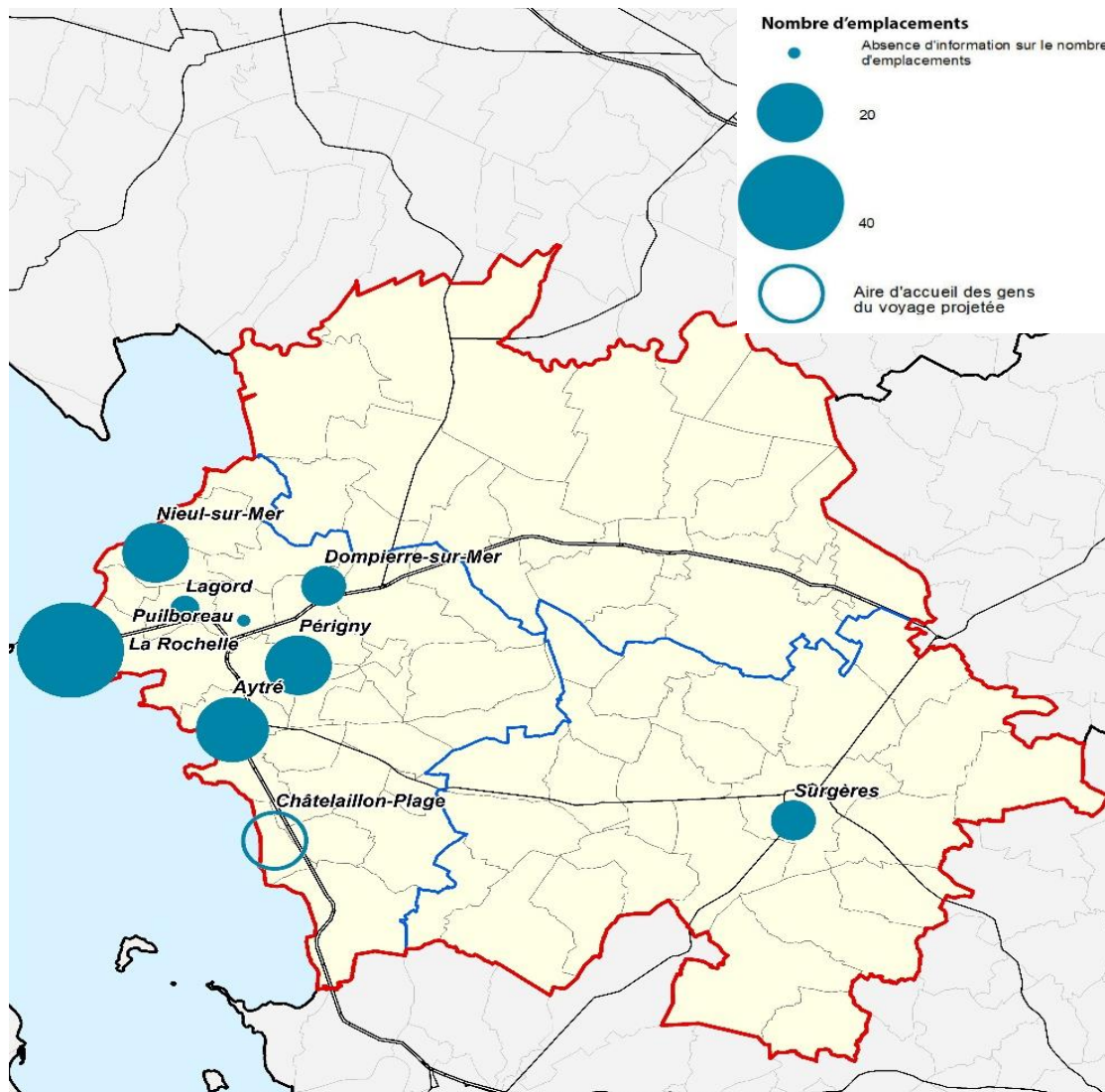
Opérateurs d'infrastructure



Carte 54 : Couverture FTTH des communes,
Source : ARCEP (T1-2024)

7.7. Accueil des gens du voyage

Depuis la loi du 5 juillet 2000, relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, les communes et EPCI se voient dans l'obligation de mettre en place des dispositifs départementaux d'accueil pour les gens du voyage. Ces obligations sont inscrites dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de Charente-Maritime approuvé par arrêté préfectoral du 25 février 2019, et sont déclinées en trois dispositifs d'accueil : les aires permanentes, les aires de grand passage et les terrains familiaux locatifs. La localisation des aires d'accueil permanentes (pour les communes de plus de 5 000 habitants) doit garantir le respect des règles d'hygiène et de sécurité des gens du voyage et éviter les effets de la relégation. Ces aires doivent donc être situées au sein de zones adaptées urbaines ou à proximité pour permettre l'accès à différents services urbains (équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels, ainsi que les services spécialisés).



Carte 55 : Aires d'accueil permanentes des gens du voyage sur le territoire du SCoT,
Source : Schéma départemental d'accueil des gens du voyage, réalisation SCE

La CdA de La Rochelle propose une offre importante sur son territoire avec **7 aires d'accueil permanentes** situées à :

- Aytré (24 places)
- Dompierre-Sur-Mer (16 places)
- Lagord (12 places)
- La Rochelle-Laleu (40 places)
- Nieul-sur-Mer (20 places)
- Périgny (20 places),
- Puilboreau (16 places)
- ainsi que de **2 aires d'accueil temporaires** à Sainte-Soulle et La Jarne.

La 8^{ème} et dernière aire permanente inscrite au schéma est en cours d'aménagement sur la commune de Châtelailon-Plage, et comportera 16 places.

Sur certaines aires d'accueil permanentes de l'agglomération, le niveau d'occupation peut atteindre 99%, soit un taux de rotation quasi nul.

Conformément à la demande du schéma départemental d'améliorer les conditions d'accueil des aires d'Aytré, de Lagord et de La Rochelle, des travaux ont été conduits : l'aire de la Rochelle a été entièrement réhabilitée en 2018, des travaux d'amélioration des aires de Lagord, Nieul, Périgny Aytré et Dompierre ont été réalisés entre 2021 et 2023.

La Ville de Surgères dispose d'une aire d'accueil depuis 2007 d'une capacité de 16 emplacements, sur laquelle certaines familles s'étaient progressivement sédentarisées. Afin de prendre en compte cette situation particulière et pour que cette aire conserve tout de même son caractère d'accueil temporaire, quatre terrains familiaux à caractère locatif ont été aménagés sur les communes de Surgères, Saint-Georges du Bois et Vouhé.

30 caravanes sont également installées depuis plusieurs années au sein d'une zone d'activités économiques à Surgères, sur un terrain non dédié aux gens du voyage. Ces ménages souhaitent s'installer durablement sur le territoire.

Le territoire fait l'objet de nombreuses demandes de sédentarisation de la part de familles, les besoins spécifiques de ces populations demandent une anticipation et une réflexion de la part de la collectivité.

D'après le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2018-2024, les besoins de sédentarisation sur le territoire sont importants ; il faudrait à terme réaliser des terrains familiaux locatifs pour 15 ménages correspondant à 15 emplacements (environ 30 places-caravanes) sur la CdC Aunis Sud et pour 35 ménages sur la CdA de La Rochelle.

Le schéma départemental recommande également la réalisation d'aires de petit passage supplémentaires, une sur la CdA de La Rochelle puis sur les CdC Aunis Atlantique et Aunis Sud.

Les aires de grand passage sont destinées à répondre aux besoins de déplacement des gens du voyage en grands groupes à l'occasion des rassemblements traditionnels ou occasionnels pendant la saison estivale entre mai et septembre. Le territoire du SCoT, plus particulièrement le littoral, est sollicité pour les grands passages et connaît de nombreuses situations de stationnement illicite.

Trois aires sont prévues dans le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2018-2024 : deux sur l'agglomération de La Rochelle et une sur la CdC Aunis Atlantique.

Dans l'agglomération de La Rochelle, deux sites ont été identifiés lors de l'élaboration du PLUi, à La Jarne et Périgny. Leur réalisation est engagée : les acquisitions foncières sont en cours et les études de maîtrise d'œuvre quasi achevées.

Dans l'attente de leur livraison, chaque année l'agglomération identifie et aménage provisoirement un à plusieurs terrains répondant aux prescriptions des aires de grand passage, et sollicite de l'État un agrément provisoire.

	Aires d'accueil		Nombre d'emplacements caravanes		Aires de grand passage (permanentes)		Aires de petit passage (recommandation)		Nombre de ménages à prendre en compte pour les terrains familiaux locatifs	
	Existantes	A réaliser	Existants	A réaliser	Existantes	A réaliser	Existantes	A réaliser	Existants	A réaliser
CdA de La Rochelle	7	1	74	8	0	2	2	1	0	35
CdC Aunis Atlantique	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
CdC Aunis Sud	1	0	8	0	0	0	0	1	4	15
Territoire du SCoT	8	1	82	11	1	3	2	3	4	50

Tableau 23 : Tableau récapitulatif des obligations et recommandations prévues dans le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2018-2024, Source : SDGDV 2018-2024

La Communauté de communes Aunis Atlantique, a aménagé et mis à disposition en juillet 2023 une aire de grand passage d'une surface de 4ha, répondant ainsi aux exigences du schéma départemental, le long de la route départementale RD114, au lieu-dit Terre du Grand Beauregard, sur la commune de Marans.

7.8. Synthèse

7.8.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – Equipements et services (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>La Rochelle bénéficie d'un très bon niveau d'équipements avec des structures qui rayonnent au-delà de l'échelle du SCoT (l'aquarium, le stade de rugby, des salles de concert...).</p> <p>L'existence de plusieurs pôles structurants en équipements à Surgères et Marans notamment permet de créer des pôles complémentaires à La Rochelle.</p> <p>Le déploiement du très haut débit est en cours sur l'ensemble du territoire.</p>	<p>Des disparités géographiques existent notamment sur l'Aunis.</p> <p>Certains territoires se retrouvent à l'écart de l'offre d'éducation secondaire et sont très dépendant de l'offre de La Rochelle. Les offres de mobilités deviennent alors un enjeu majeur pour l'égalité au sein du territoire.</p> <p>Exception faite de Surgères, les lycées sont tous situés à La Rochelle. Les territoires de l'Aunis et particulièrement Aunis Atlantique sont dépendant de La Rochelle ou se reportent vers d'autres pôles d'éducation en dehors du territoire du SCoT.</p>
Prospective	Opportunités	Menaces
	<p>Le territoire du SCoT peut s'appuyer sur le développement de l'attractivité de l'enseignement supérieur pour renforcer le pôle reconnu au-delà de l'échelle du SCoT.</p> <p>Le fort tissu associatif sportif peut être une opportunité pour poursuivre l'implantation d'équipements sportifs à l'échelle intercommunale.</p>	<p>Le vieillissement de la population va entrainer de nouvelles demandes d'offres de santé de proximité, qui ne sont pas encore satisfaisantes notamment en ce qui concerne l'offre d'EHPAD à La Rochelle.</p> <p>La répartition en équipements doit s'homogénéiser sur le territoire pour éviter une trop grande concentration d'équipements à La Rochelle au détriment de l'Aunis.</p> <p>L'importance de La Rochelle ne doit pas empêcher la création d'équipements dans les autres pôles.</p>

7.8.2. Perspectives d'évolution et besoins

7.8.2.1. Renforcer le rayonnement de La Rochelle au-delà des frontières du SCoT

La Rochelle est la vitrine du territoire du SCoT sur le plan des équipements, avec notamment un pôle d'enseignement supérieur, de culture et de santé qui rayonne sur le territoire du SCoT mais aussi au-delà. Pour garantir son attractivité, le renforcement de ce pôle est un enjeu important. L'implantation de nouveaux équipements doit se faire en cohérence avec la demande réelle du territoire tout en garantissant le bon niveau de services qui est aujourd'hui proposé. Le projet de futur centre hospitalier vers la zone d'activités des Cottes Mailles, sur le site dit « DBMA » à Aytré, répond de cette démarche.

7.8.2.2. Eviter une macrocéphalie de La Rochelle

Des structures d'envergure départementale voire régionale offrent, à l'échelle du territoire, un bon niveau de services. Cependant, selon les domaines, l'offre dans l'Aunis se retrouve nettement inférieure. Les disparités dans le domaine de la santé et de l'éducation sont des enjeux majeurs pour le développement du territoire.

L'enjeu principal est de développer une offre de proximité et d'éviter que la concentration d'équipements de haut niveau à La Rochelle ne pénalise pas le reste du territoire du SCoT. Ainsi, le développement de l'offre dans les pôles est primordial. Les villes de Surgères et Marans sont actuellement des pôles de santé, de culture et d'enseignement secondaire. Leur importance n'est pas à négliger pour produire un développement homogène en niveau de services sur le territoire.

7.8.2.3. Anticiper l'accroissement démographique du territoire

L'accroissement démographique du territoire est un enjeu pour la qualité et le niveau d'équipements. Afin de répondre à l'augmentation ainsi qu'au vieillissement de la population du territoire du SCoT, l'accessibilité et la proximité sont des paramètres majeurs pour l'implantation de nouveaux équipements.

La forte attractivité des deuxièmes et troisièmes couronnes de La Rochelle se traduit par une augmentation démographique et par conséquent une demande en équipements grandissante. Afin d'anticiper la demande à venir, l'offre en équipements doit être cohérente avec la population actuelle et se préparer à l'arrivée de nouveaux ménages avec des besoins identifiés. L'offre en enseignement, culture, sport et accueil de la petite enfance doit pouvoir être absorbée.

7.8.2.4. Anticiper le déploiement du très haut débit sur l'ensemble du territoire

Le déploiement de la fibre optique est en cours. L'accès au très haut débit ouvre de nouvelles perspectives pour le développement des services et de l'emploi notamment dans les parties plus rurales du territoire, il ne constituera plus un avantage différenciant.

8. Les attractivités touristiques

8.1. Le contexte réglementaire

Le volet touristique du SCoT doit contribuer aux grands objectifs d'équilibre entre les territoires urbains et ruraux et permettre d'assurer « la diversité des fonctions urbaines et rurales..., en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs dont les activités touristiques » (extraits de l'article L.101-2 du code de l'urbanisme). Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, de développement économique, touristique et culturel (art. L.141-4 du code de l'urbanisme version en vigueur du 01^{er} janvier 2016 au 01 avril 2021).

8.2. Les documents de référence

8.2.1. Les politiques touristiques supra-communautaires

8.2.1.1. Les politiques régionales

Première région d'accueil des clientèles françaises en 2017, avec 110 000 emplois directs, le tourisme constitue une des filières prioritaires identifiées dans le **Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation** (SRDEII 2022-2028) de la région Nouvelle-Aquitaine, adopté le 20 juin 2022. Avec 16 milliards d'euros de consommation touristique régionale, le tourisme pèse pour 9% dans le PIB de la Nouvelle-Aquitaine.

Le secteur présente des opportunités pour le développement économique régional mais appelle aussi des vigilances : préservation des espaces naturels, développement équilibré du territoire...

Le **Schéma Régional de Développement du tourisme et des Loisirs** adopté en juin 2018, a pour vocation de répondre à ces enjeux, afin de permettre à la Nouvelle-Aquitaine de devenir la première destination touristique durable de France, en conciliant plusieurs impératifs :

- Préserver les richesses naturelles et patrimoniales qui constituent le socle de l'attractivité touristique régionale,
- Accompagner la compétitivité et la transformation des entreprises de la filière tourisme, notamment par le recours à l'innovation,
- Promouvoir un développement équilibré du territoire régional.

8.2.1.2. Le Parc naturel régional du Marais poitevin

Le Parc naturel régional du Marais poitevin a pour objectif de développer la **Destination Marais poitevin** autour d'un tourisme de découverte du patrimoine naturel et culturel, équilibré sur toute l'année sur l'ensemble du territoire...

Pour cela, le Parc anime le Collectif de promotion concertée de la Destination Marais poitevin. Ce collectif est constitué par les Agences de Développement Tourisme de Charente-Maritime, des Deux-Sèvres, de Vendée, les Offices de Tourisme Aunis Marais poitevin, Niort-Marais poitevin-vallée de la Sèvre niortaise et Sud Vendée Tourisme.

Il accompagne la mise en place de démarches qualités (Qualité Tourisme, accueil vélo, label Tourisme et handicap...) pour les sites de visite et les embarcadères, il propose la marque « Parc naturel régional » pour les hébergements et les activités les plus représentatives des valeurs du Parc. Il met en place des formations ouvertes aux acteurs du tourisme (bateliers, hébergeurs, personnels des offices de tourisme...). Il soutient la diversification des activités de découverte : tourisme halieutique, tourisme ornithologique, tourisme fluvial... la mise en place des itinéraires de randonnées pédestres, nautiques ou cyclistes et coordonne leur entretien.

8.2.2. Les stratégies de développement touristique des intercommunalités

8.2.2.1. La Communauté d'Agglomération de La Rochelle

Seule la CdA de La Rochelle a formalisé une stratégie de développement touristique, portant sur la période 2023-2030.

Construite et partagée avec les deux Offices de tourisme (La Rochelle Tourisme et Evénements et Office de tourisme de Châtelailon-Plage) et les professionnels du tourisme, cette stratégie veillera au développement d'une économie touristique porteuse de sens et respectueuse de l'environnement et des conditions de vie des habitants, tout en contribuant durablement au développement économique de son territoire.

Ainsi, cette nouvelle stratégie, déclinée en 3 axes et 30 chantiers, s'attachera à :

- Valoriser les richesses des 28 communes,
- Consolider une offre de grande qualité pour sublimer notre territoire et s'émerveiller,
- Accompagner l'éco-exemplarité de l'événementiel d'affaires et de congrès.

8.2.2.2. L'Aunis

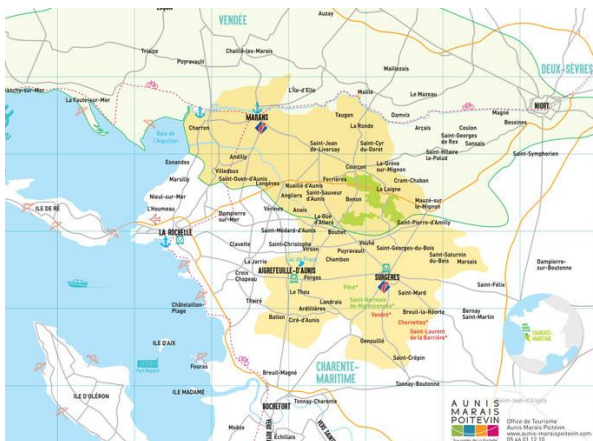
Bien que moins prégnant que sur la CdA de La Rochelle, Aunis Sud et Aunis Atlantique identifient le tourisme comme un facteur important de leur développement économique.

Aunis Atlantique a pour objectif de rendre ses atouts touristiques plus visibles et davantage valorisés, faire du « **tourisme au naturel** », la marque du territoire et un levier de développement économique. Pour ce faire, la collectivité souhaite :

- Développer le tourisme fluvial/maritime en favorisant l'offre touristique « sport/nature », en valorisant en particulier les espaces portuaires et les haltes fluviales ;
- Organiser un maillage d'itinéraires doux : liaisons piétonnes et pistes cyclables interconnectées avec le Marais poitevin et la côte atlantique. Favoriser la continuité des voies douces en prenant appui sur la Vélo Francette, la Vélodyssée ;
- Valoriser et permettre le développement des points d'attractions touristiques existants : (Port de Marans, embarcadère de Bazoin - commune de La Ronde) et renforcer Marans, comme le carrefour touristique du territoire ainsi que l'activité de conchyliculture à Charron ;
- Favoriser l'émergence d'une nouvelle offre touristique (la Briqueterie à La Grève-sur-Mignon) ;
- Développer l'offre touristique en prenant appui sur les richesses naturelles et du petit patrimoine du territoire ;
- Favoriser l'offre et la diversité d'hébergement sur le territoire ;
- Améliorer les conditions d'accueil des touristes.

Aunis Sud s'est fixée comme objectif de s'appuyer sur son **cadre naturel et rural de qualité** pour développer son économie touristique, en préservant et mettant en valeur son patrimoine. La collectivité vise à :

- Poursuivre la communication sur son potentiel touristique existant ;
- Valoriser les spécificités patrimoniales historiques et économiques (tourisme industriel et agricole) ;
- Soutenir la création d'hébergements touristiques ;
- Proposer une offre de restauration adaptée aux touristes ;
- Permettre le développement du tourisme d'affaires ;
- Renforcer l'offre de loisirs en lien avec le développement des activités touristiques ;
- Faciliter le maillage d'équipements touristiques pour proposer des circuits clés en main ;
- Prendre en compte la perception du paysage depuis le réseau routier principal (une des vitrines de l'Aunis).



Les deux Communautés de Communes ont confié à l'**Office de Tourisme Aunis Marais Poitevin** les missions d'accueil des visiteurs, d'information et de promotion du territoire. L'Office de Tourisme Aunis Marais-Poitevin a pour objectif de devenir un des premiers territoires touristiques ruraux de la Charente-Maritime.

Carte 56 : Périmètre de l'Office de Tourisme Aunis Marais Poitevin, Source : aunis-pro-tourisme.fr

La stratégie mise en œuvre par le **GALPA La Rochelle Ré Charron** (Groupe d'Action Locale pour la Pêche et l'Aquaculture) comprend un objectif de promotion d'un éco-tourisme responsable valorisant les filières et les produits des zones conchylicoles. La CdA de La Rochelle et la CdC Aunis Atlantique travaillent sur l'opportunité de créer un concept touristique valorisant la découverte d'offres conchylicoles.

8.3. Une destination touristique littorale

La présence du littoral est naturellement déterminante pour le développement économique et représente un potentiel de grande valeur, tant d'un point de vue industriel que touristique. L'attractivité touristique du territoire repose principalement sur **l'image de la Ville-centre dont l'emblème est le Vieux Port et ses tours** qui ouvrent la Ville sur la mer. La Rochelle est la 5^{ème} ville la plus fréquentée de France, avec 4 millions de visiteurs par an. Elle peut s'appuyer sur un climat agréable, des espaces naturels avec une identité paysagère forte (marais, côtes de falaises), le patrimoine et les activités qui l'accompagnent (en particulier la conchyliculture). L'aéroport, la gare TGV, le port de croisières (situé dans le grand port maritime), le port de plaisance et encore les itinéraires cyclables sont des atouts forts pour le développement d'un tourisme pluriel sur 4 saisons. Face à d'autres destinations littorales en France, La Rochelle se caractérise par des prix supérieurs à la moyenne.

L'activité touristique est très largement concentrée sur la Ville de La Rochelle et la façade littorale qui cumule 16% des nuitées touristiques du département et 8,8% des lits touristiques, avec une part importante en hôtellerie.

Depuis des années, **la Ville de La Rochelle** s'est fait remarquer pour ses initiatives en faveur des mobilités alternatives et pour son projet de requalification urbaine du centre-ville. 90% des visites se sont réalisées sur deux sites majeurs : L'aquarium (800 000 entrées en 2022, soit le site le plus visité du département) et les tours (113 000 entrées en 2022). Le tourisme d'affaires peut s'appuyer sur le centre de Congrès en cœur de ville. Aussi, trois événements majeurs et matures contribuent fortement à la notoriété et l'image festive de La Rochelle : les Francofolies, le Grand Pavois (salon nautique) et le Festival international du film, auxquels on peut ajouter : le Festival de la Fiction TV et le Marathon La Rochelle Serge Vigot.

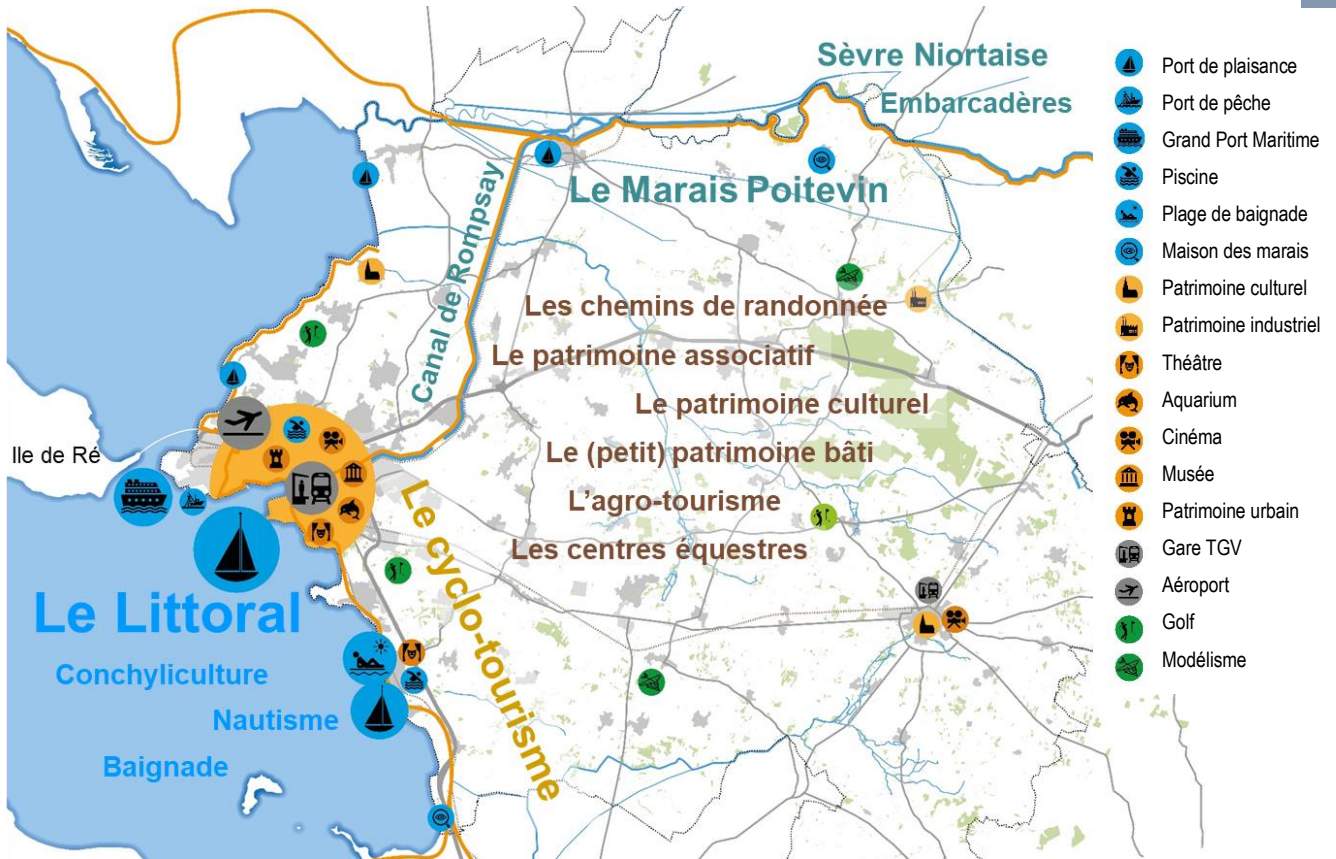
Châtelailon-Plage est le 2^{ème} pôle touristique de l'agglomération, grâce aux travaux de rénovation et d'aménagement urbains, son pôle nautique et l'aménagement d'une plage de sable fin. C'est la seule commune qui dispose d'un équipement structurant dédié à l'accueil d'événements en dehors de La Rochelle (la Scène de Beauséjour). A noter également la présence d'un centre de Thalassothérapie et d'un hippodrome (seuls équipements de ce type dans l'agglomération).

La Rochelle et Châtelailon-Plage concentrent à elles seules 62% des lits touristiques marchands de l'agglomération, dont 45% sur la Ville de La Rochelle et 17% à Châtelailon-Plage (17%).

Les **pratiques de loisirs** régulières observées chez les touristes sont en premier lieu les promenades à pied (77%) ou à vélo (50%). Un éventail varié de possibilités de promenades est offert par le centre-ville de La Rochelle et le sentier littoral. En compléments, des nombreux circuits de promenade et de découverte (à pied ou à vélo) sont proposés sur l'ensemble du territoire du SCoT. Par ailleurs, deux golfs se situent sur le territoire, dont un en bord de mer (Marsilly).

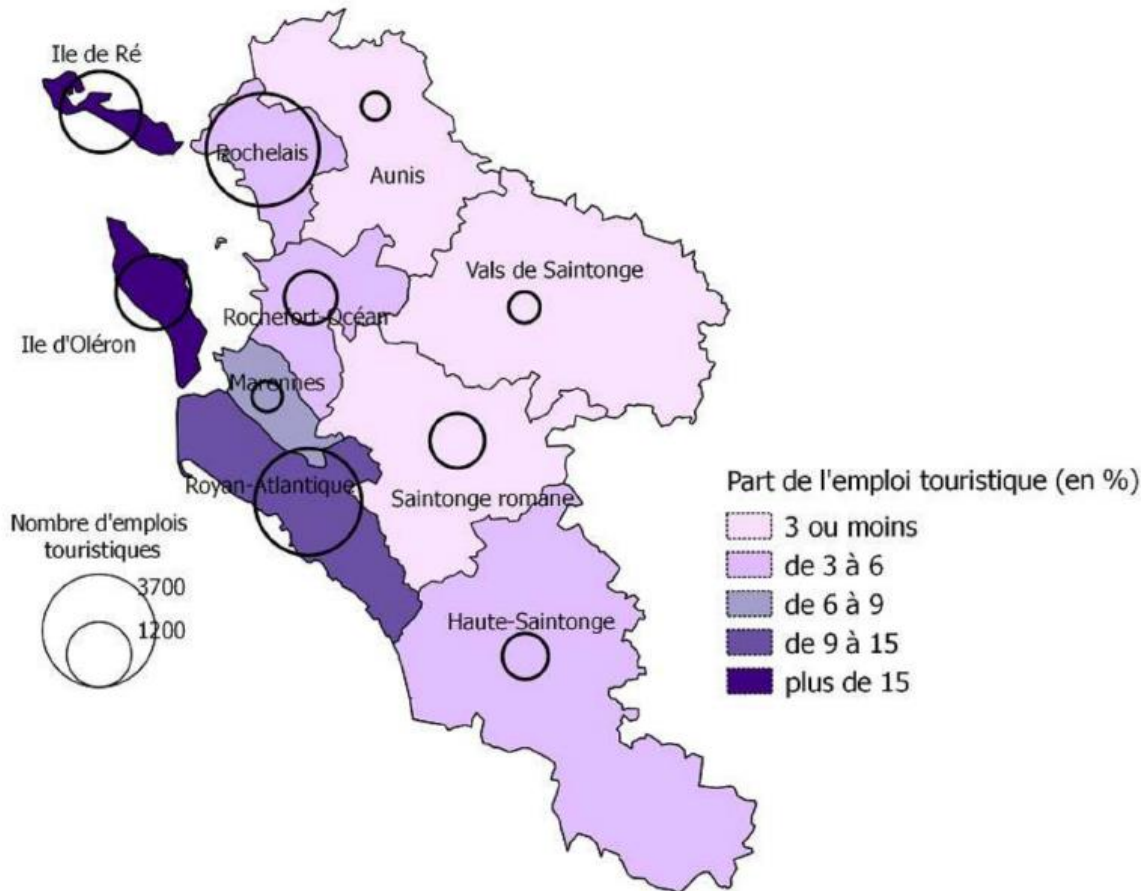
Au-delà des activités nautiques (cf. ci-après), la façade littorale offre un support pour de nombreuses activités de loisirs non encadrées, à commencer par la pêche à pied et la baignade, ainsi que toutes activités sportives de plein air (jogging, jeux, pique-nique...), ou encore la dégustation de produits conchylicoles.

Carte 57 : Cartographie de synthèse des attractivités touristiques du territoire du SCoT (ateliers UP+/SCE)



Le Marais poitevin est un site unique en Europe. Il regroupe des zones de marais desséchés et de marais humides qui s'étendent sur environ 100 000 hectares et proposent un écosystème riche. Situé idéalement à 1 heure de La Rochelle, du Futuroscope et de Cognac, la « Venise Verte » est un espace prisé des clientèles touristiques.

8.4. L'économie et l'emploi touristiques



Carte 58 : Emplois touristiques en Charente-Maritime en 2012 en nombre et en part, Source : INSEE – DADS – Acooss

L'emploi touristique représente 11.2 % de l'emploi total en Charente-Maritime (chiffre 2019). L'hébergement est le moteur principal de l'activité touristique (32% de l'emploi touristique total du département). Du fait de son positionnement multiple, la saisonnalité de l'emploi touristique est moins marquée sur le territoire rochelais que sur les zones touristiques des îles (Ile de Ré, Ile d'Oléron) ou de Royan-Atlantique. La Communauté d'Agglomération de La Rochelle (3 700 emplois touristiques en moyenne annuelle en 2012, dont 34% pour la restauration) est le territoire qui bénéficie du plus grand nombre d'emplois liés au tourisme en Charente-Maritime. À l'inverse, l'Aunis en compte peu, tant en nombre (moins de 250) qu'en proportion (environ 2 %).

Sur le territoire de la CdA de La Rochelle, l'économie touristique dégage une richesse d'environ 132 millions d'euros de chiffre d'affaires, fortement portée par le secteur de la restauration.

8.5. Les activités nautiques et fluviales

L'eau est omniprésente sur le territoire, elle constitue un trait d'union entre le littoral et le rétro-littoral, le support à différentes activités nautiques et fluviales. Au-delà de la façade littorale, le port de Marans assure le point d'interface entre les pratiques maritimes et fluviales.

8.5.1. Le port de plaisance des Minimes

Avec ses 55 hectares et ses 5 000 places en eau profonde, il est le plus grand port de plaisance de la façade atlantique et le plus grand d'Europe. Il génère ainsi de nombreux emplois dans l'agglomération. Son agrandissement sur près de 15 ha, inauguré en 2014, a été qualifié d'exemplaire par le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, notamment parce qu'il propose de nombreuses solutions techniques et innovantes (comme l'installation de récupérateurs d'eaux usées et des systèmes de désalinisation d'eau de mer), qu'il protège le quartier de la Ville-en-Bois et sa zone artisanale des éventuels phénomènes climatiques, particulièrement des risques de submersion.

Le port génère une activité économique importante sur les métiers des services aux bateaux et aux plaisanciers. Situé dans un bassin de navigation très attractif, il présente des perspectives de développement *a priori* favorables.

8.5.2. Les autres ports

Plusieurs ports de pêche ou de plaisance sont également répartis sur la côte atlantique.

- Châtelailon-Plage accueille 2 ports :
 - le **port du village des Boucholeurs**, offre 5 places pour les professionnels et 55 places pour les particuliers ;
 - le **port de plaisance** peut accueillir 170 bateaux.
- Charron, avec ses 2 ports d'échouage, possède une activité marine importante :
 - le **port du Corps de Garde**, situé en amont sur la Sèvre Niortaise, possède une double vocation : plaisancière l'été / pêche à la civelle l'hiver. Il accueille également un chantier et une zone de stockage de bateaux.
 - le **port du Pavé**, en bordure de la baie de l'Aiguillon, compte 50 mouillages : 30 à 40 mytiliculteurs y exercent leur activité (élevage de moules de bouchot). A l'entrée du port, un hangar partagé très récent est destiné au stockage. Les réflexions pour y associer une paillette pour la vente directe sont en cours.
- **Le port de plaisance de Marans**, positionné en interface entre les pratiques maritimes et fluviales, lieu d'ancrage sur la Sèvre Niortaise, abrité mais avec des contraintes d'accès, dispose d'une offre de qualité pour les pratiques de plaisance : 180 places sur pontons équipés, espaces de travail à terre, base de voile...
- Nieul-sur-Mer et L'Houmeau : **Port du Plomb** (artisanal)
- Angoulins-sur-Mer : **port du Loiron** (nautisme).

8.5.3. Les pratiques nautiques en mer

8.5.3.1. La plaisance

La plaisance constitue un élément identitaire fort de la façade littorale du territoire et un puissant levier d'attractivité, de notoriété et de développement. L'offre y est importante et diversifiée, générant des pratiques nombreuses et des effets d'entraînement significatifs sur la filière professionnelle, comme évoqué dans les chapitres précédents.

Le bassin de navigation des Pertuis se situe parmi les plus dynamiques et les plus convoités de France, favorisant le développement de différentes formes de pratiques de plaisance : bateaux résidents, croisière et sport, bateaux de passage, offre de location.... Les principales forces du bassin de navigation sont l'attractivité du plan d'eau, la qualité des sites d'escale et des paysages mais aussi une importante protection contre l'agitation océanique.

L'offre s'organise globalement autour :

1. des ports de La Rochelle, ports structurants du bassin de navigation, qui disposent de capacités importantes et d'une offre de services de qualité. La Rochelle accueille l'ensemble des formes de pratique de plaisance existantes.
2. du port de Marans, port secondaire du bassin, positionné sur des marchés spécifiques, et bénéficiant de services et de moyens de qualité.
3. des ports à vocation locale, proposant une offre plus limitée et un positionnement sur des petits bateaux de petite taille pour des clientèles locales.
4. enfin, la pratique s'organise également au départ des cales de mise à l'eau du territoire.

Le **marché de la plaisance** dans le bassin de navigation évolue *a priori* de la même manière qu'au niveau national. Des évolutions importantes s'observent en effet depuis quelques années, générant d'importants points d'alerte (érosion des achats, vieillissement des propriétaires...), mais également de nouvelles opportunités de développement à explorer (mise en marché de nouvelles offres de pratique, évolution des modes de consommation). Dans ce contexte, les perspectives d'évolution des marchés sont difficiles à situer. Elles imposeront probablement de transformer le modèle de fonctionnement et de développement des ports pour s'adapter aux mutations des marchés. Dans ce contexte, l'enjeu n'est *a priori* pas à la création de capacités nouvelles mais plutôt à l'adaptation de l'offre de services et de pratiques aux transformations en cours. À l'échelle du territoire, le maintien et le renforcement de l'offre professionnelle sur les ports constituent un enjeu central pour accompagner les mutations en cours, ce qui renvoie à un besoin fort de maîtrise des espaces techniques et économiques pour garantir le fonctionnement et le développement de la filière nautique professionnelle.

Le seul projet de développement structurant recensé est celui du port à sec de Chef de Baie, aujourd'hui abandonné au profit d'une nouvelle stratégie de développement axée sur la pêche et la mytiliculture.

8.5.3.2. Le nautisme léger

De la même manière, le nautisme léger (voile, kayak, kitesurf...) est une activité importante pour le territoire, génératrice d'image et de notoriété. Le territoire est ainsi une des zones de France où la **densité de pratiques nautiques littorales est la plus importante et la plus diversifiée, autour d'activités autonomes et encadrées**. Le pôle rochelais concentre une grande partie de l'offre, et notamment au départ du terre-plein des Minimes, où un projet de réaménagement a été réalisé pour libérer les espaces nécessaires afin d'accueillir un centre de recherche et de développement de la marque nautique du groupe Décathlon, un laboratoire d'étude sur les vêtements de mer et en particulier de voile. La marque Tribord de Décathlon souhaite être au plus près des pratiquants, des utilisateurs, amateurs ou professionnels, pour concevoir ses produits.

Angoulins accueille également une activité importante au départ de sa structure associative.

Les enjeux se situent notamment dans **l'organisation des cohabitations entre les activités nautiques elles-mêmes et avec les autres fonctions maritimes**.

8.5.3.3. Les pratiques fluviales

En revanche, le territoire n'est pas une destination fluviale renommée et importante, par opposition à certains canaux connaissant des fréquentations et offres très importantes (canal du midi, canaux de Bourgogne...). Différentes activités fluviales existent néanmoins, mais ne constituent aujourd'hui pas réellement des leviers d'attractivité et de notoriété.

On peut notamment distinguer les différentes natures d'activités suivantes :

- Des produits très grand public sont proposés, notamment dans le Marais poitevin : **location de barques traditionnelles, paddles, bateaux électriques...** Cette offre est totalement imbriquée dans la destination touristique et s'adresse à un marché touristique classique.
- Des **pratiques d'itinérance légère** (kayak notamment), peuvent être observées très ponctuellement sur la Sèvre fluvio-maritime. Ces pratiques se font de manière autonome et sur des volumes très limités. Un petit potentiel de développement existe probablement, nécessitant peu d'investissements pour sa mise en œuvre.
- **Un projet de déploiement d'une offre de location de coche d'eau et/ou house boat** existe sur la Sèvre en amont de Marans. Aujourd'hui, des pratiques de plaisance fluviale privées peuvent s'observer de manière très ponctuelle sur ce segment, en raison des contraintes importantes de navigation. Un projet de renforcement de la navigabilité de la Sèvre niortaise (et à plus long terme du canal de Marans à La Rochelle) est envisagé, prévoyant de déployer une offre locative à partir de bateaux adaptés à la navigation sur la Sèvre. Cette « reconquête » de la Sèvre Niortaise passe par une mise à niveau des équipements de la rivière : création de 13 haltes-escales et aménagements des ports de Niort et de Marans, adaptations de quelques passerelles pouvant se révéler gênantes, adaptation des écluses. Des échanges avec des prestataires spécialisés pour construire l'offre et trouver un modèle économique viable se sont révélés pour l'heure infructueux.
- Un **bateau passager offre en amont de Marans une activité de promenade**. Le fonctionnement de l'activité est contraint par la navigabilité de la Sèvre. Le potentiel de développement paraît étroit.

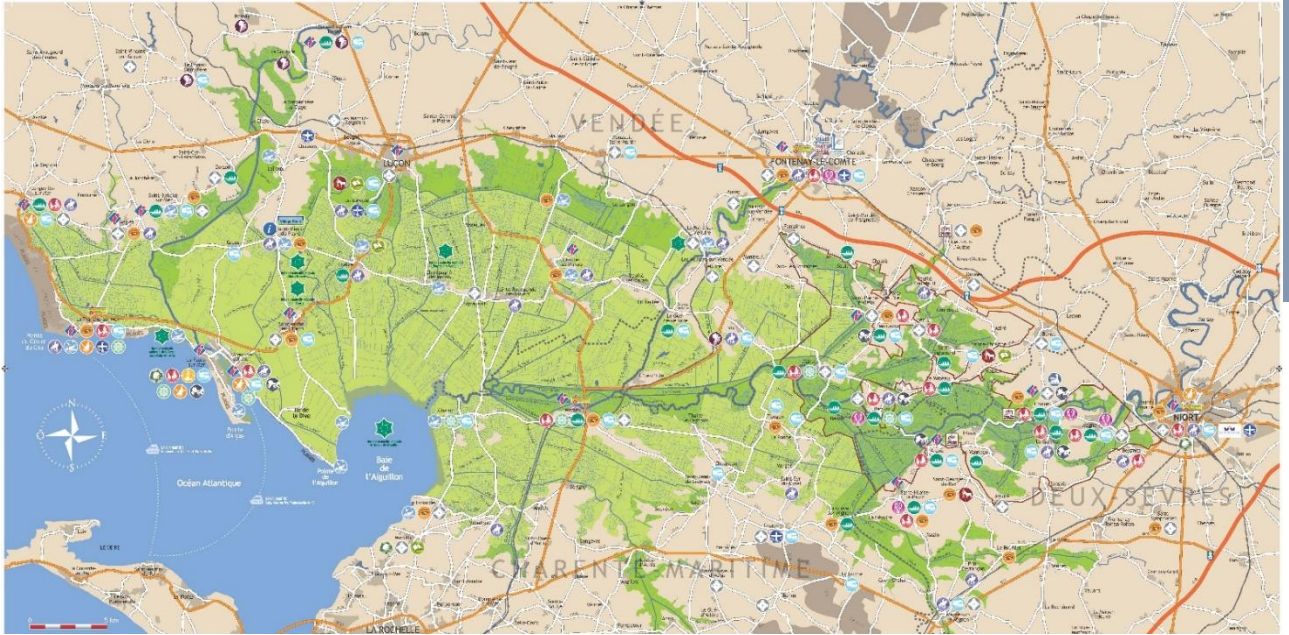
Enfin, des **pratiques de nautisme léger existent sur la Sèvre**. Une offre encadrée est proposée au départ de Marans avec des activités de loisirs, sports et découverte. Ailleurs, des pratiques autonomes peuvent s'observer ponctuellement. Un embarcadère au cœur du Marais poitevin, situé sur le nœud hydraulique de Bazoin à La Ronde, propose une découverte spécifique du marais mouillé à bord de barques traditionnelles, de canoës ou de paddles en période estivale.

Les pratiques maritimes et fluviales sur le territoire du SCoT, en dehors de Marans (et son rôle possiblement structurant dans le projet de mise en navigation de la Sèvre niortaise), sont et resteront globalement déconnectées (sauf mutualisation possible de fonctions techniques à Marans dans le cadre du projet de mise en navigation de la Sèvre niortaise).

8.6. Le tourisme « nature » et patrimonial

Les milieux naturels sont un atout fort face à une tendance croissante pour le tourisme vert et durable. Le territoire offre de nombreuses possibilités de découverte de la nature et du patrimoine. Là encore, **le littoral** concentre de nombreux atouts (cf. Destination touristique littoral ci-dessus). A noter que trois sites sur le littoral sont dédiés à la découverte de la nature, mais connaissent des fréquentations plutôt « confidentielles » (La Maison de la Baie du Marais Poitevin à Esnandes, la ferme de l'Autruche de Laurette à Marsilly et le Marais d'Yves). Plusieurs projets sont en cours (nouveau site d'accueil de la réserve naturelle du marais d'Yves, aménagements de la pointe du Chay, requalification de la zone de solidarité à Aytré, aménagement de plages, requalification d'itinéraires...).

Le Parc naturel régional du Marais poitevin présente un second grand potentiel de valorisation d'un tourisme de nature, mais largement dépendant de la météo et concentré sur la belle saison, associant différentes attractivités touristiques complémentaires : la Réserve naturelle de la Baie de l'Aiguillon, le site de la briqueterie de la Grève-sur-Mignon accueillant un espace muséographique, un espace dédié à l'éco-habitat, des spectacles, des compagnies en résidences ou encore l'offre de navigation et de nautisme sur la Sèvre Niortaise (cf. chapitre ci-dessus). D'autres patrimoines pourraient être mis en lumière, par exemple le patrimoine lié à la Seconde Guerre mondiale ou encore le patrimoine lié à l'eau (écluses, canaux). Le PNR du Marais poitevin est porteur de projets de type « pôle nature » (label créé par le Département) sur la frange Nord du territoire (p.ex. à Charron).



Carte 59 : Carte touristique du Parc naturel régional du Marais poitevin

Source : <https://www.parc-marais-poitevin.fr/>

L'Aunis profite de la proximité de La Rochelle, de son littoral et de la valorisation touristique du Marais poitevin (dont l'épicentre se trouve toutefois hors périmètre du SCoT), mais ne dispose pas d'un site touristique de grande notoriété. Le patrimoine historique, industriel ou rural existe, mais n'est pas suffisamment valorisé (nombreux châteaux privés et églises). Néanmoins, des projets ont été engagés, notamment dans le cadre du projet de requalification urbaine du centre historique de Surgères, ou encore les animations pour la valorisation du site archéologique de Saint-Saturnin-du-Bois (vestiges gallo-romains, 1 852 visiteurs en 2017). Le tourisme se résume ainsi essentiellement à un tourisme d'excursionniste d'une journée, avec un fort taux de visiteurs issus du département. Le renforcement des mobilités douces et l'accessibilité des sites touristiques, patrimoniaux ou naturels représentent des enjeux de développement pour le territoire.

Le vélotourisme constitue un produit encore récent (EuroVélo 1 « Véloodyssée », Vélofrancette, itinéraires locaux). Les aménagements en faveur de ce développement servent en même temps aux usagers locaux. Une réflexion sur la déviation de l'itinéraire au Nord de La Rochelle est en cours, pour rejoindre le littoral Nord par Villedoux – Marsilly. Aussi, une réflexion couplée à celle de la valorisation des canaux du Marais poitevin pourrait-elle représenter un atout touristique pour le territoire (sites labellisés « Accueil Vélo » à Taugon, Bazoin / La Ronde) ? Un bac à chaînes en libre-service permet de traverser la Sèvre Niortaise et ainsi relier Saint-Jean de Liversay à l'itinéraire cycliste de la Vélofrancette à Vix, en Vendée, par voie d'eau, d'avril en octobre. A noter qu'une réflexion pour le développement des itinéraires de vélotourisme est portée par le Pôle métropolitain Centre Atlantique sous la dénomination de « Vélopolitaine ».

8.7. L'hébergement touristique

A l'instar de l'attractivité touristique, **l'offre d'hébergement touristique est très fortement concentrée sur le littoral** et notamment sur les deux villes de La Rochelle et de Châtelailon-Plage. Les trois quarts des hôtels sont localisés à La Rochelle et les trois quarts des campings sont situés dans les communes littorales.

Après une année 2014 plutôt mauvaise en termes de volume de nuitées hôtelières, une reprise est amorcée depuis 2015. La CdA de La Rochelle compte ainsi près de 1 016 000 nuitées en 2022, soit 5,9% de la Région Nouvelle-Aquitaine. La part des nuitées étrangères dans les hôtels s'élève à 13,5% en 2016. Le taux d'occupation moyen de 59% sur la saison 2017 est supérieur de près de 5 points par rapport au taux d'occupation moyen du département. **La saisonnalité reste cependant marquée.**

Sur le territoire de la CdA de La Rochelle, 44% des nuitées marchandes sont enregistrées par l'hôtellerie, avant l'hôtellerie de plein-air, l'hébergement collectif et les meublés qui chacun représentent 17 à 18% des nuitées. Cependant, 63% des nuitées incombent à l'hébergement non marchand (parents et amis, résidences secondaires). En effet, le territoire compte une importante offre en chambres d'hôtes, locations saisonnières et meublées, ainsi qu'en résidences secondaires. On peut ainsi rappeler que les résidences secondaires représentent 60% de l'offre d'hébergement touristique du département (pour les résidences secondaires, cf. chapitre Dynamiques résidentielles).

8.7.1. L'offre hôtelière

Au 1^{er} janvier 2017, l'agglomération de La Rochelle compte 93 hébergements d'accueil touristique. Avec plus de 2 900 chambres dans 67 hôtels, l'agglomération propose plus de 3% de l'offre totale de Charente-Maritime. 9 hôtels sont recensés à Châtelailon-Plage tandis que La Rochelle totalise 44 établissements. L'Aunis comptait en 2020, 2 hôtels (86 lits). Le panel d'offres en hébergement sur l'Aunis n'est pas totalement complet, puisque les offres hôtelières et collectives sont faibles, voire inexistantes.

L'offre en hébergements hôteliers a peu évolué depuis 2009, avec 3 hôtels supplémentaires (environ 300 chambres de plus), hormis sur l'Aunis qui ne compte en 2020 plus qu'un hôtel situé à Surgères (Hôtel de la Gare, 31 chambres, 80 couchages, ouvert en 2019), contre 3 en 2016.

C'est une hôtellerie qui s'est modernisée, qui est montée en gamme pour respecter la nouvelle classification hôtelière de 2009. Entre 2014 et 2017, le nombre de nuitées a augmenté de 84 600 unités pour atteindre 972 300 nuitées dans la CdA de La Rochelle. La durée moyenne d'un séjour est de 1,6 jour en 2017, en légère diminution par rapport aux années précédentes. Pour comparaison, l'ensemble du périmètre d'Aunis-Nord-Saintonge a enregistré près de 22 400 nuitées en 2022.

On peut aussi noter que le **tourisme d'affaires** et d'évènementiel a généré près de 50 000 nuitées et plus de 27 millions d'euros de chiffre d'affaires de retombées économiques avec 175 évènements et 46 manifestations nationales et internationales (type congrès).

8.7.1.1. Les croisières

Avec le Port Atlantique La Rochelle, la ville-centre et ses environs accueillent également un important nombre de croisiéristes, avec une trentaine d’escales et 66 000 passagers en 2022. Bien que fluctuant, ce nombre a doublé entre 2007 et 2017.

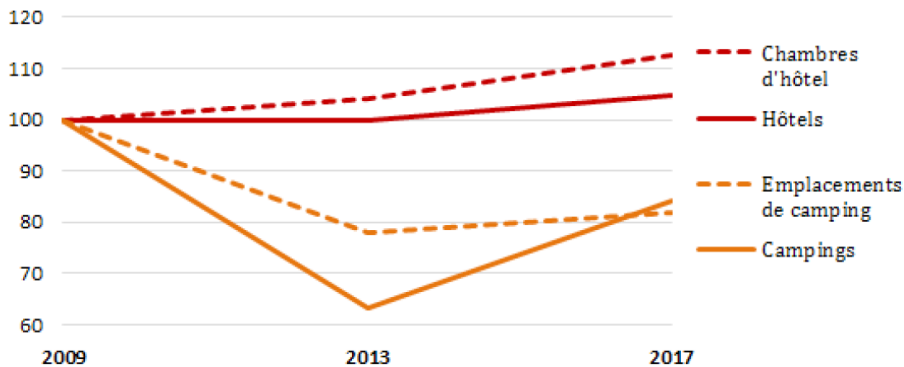
8.7.1.2. L’hôtellerie de plein air (HPA)

Les nuitées en hôtellerie de plein air représentent seulement 17% des nuitées totales marchandes de la CdA de La Rochelle alors que l’hôtellerie de plein air concentre 36% des lits marchands.

La CdA de La Rochelle rassemble 4% des lits en HPA du département avec 5 480 lits, présentant 36% des lits marchands de la CdA La Rochelle. 4 campings et un parc résidentiel de loisirs sont implantés à Châtaillon-Plage avec près de 2 100 lits. On peut toutefois noter l’absence d’un camping classé 5* et un réel déficit qualitatif sur les deux terrains de camping dans la Ville de La Rochelle.

Les campings comptabilisent 332 700 nuitées (avril à septembre) sur le territoire de la CdA de La Rochelle, en baisse par rapport aux années précédentes (moins 9 000 nuitées), pour une durée moyenne de séjour de près de 5 jours.

	Ca de La Rochelle	Charente-Maritime	Part de l'agglomération dans le département
Hôtels	67	277	24,2%
Chambres	2 916	7 633	38,2%
Campings	16	305	5,2%
Emplacements	1 990	47 831	4,2%
Autres hébergements collectifs*	10	74	13,5%
<i>Nombre de places lit</i>	<i>2 945</i>	<i>22 109</i>	<i>13%</i>



Graphique/Tableau 4 : Nombre, capacité d’accueil et évolution des hébergements de tourisme au 1er janvier 2017, Source : lettre de l’observatoire de l’agglomération de La Rochelle, octobre 2017)

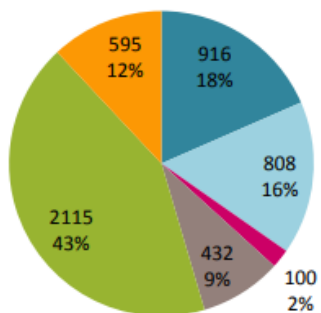
Sur l’Aunis, en 2016, les capacités recensées sont de 86 places en aires de camping-car et 2 115 lits en campings (classés et non classés), dont la moitié en campings 3 étoiles. Les deux tiers de ces capacités sont situées en Aunis Atlantique.

4 966 lits – 392 structures (chiffres 2016)

4 757 lits – 356 structures (chiffres 2015)

Dont...

■ Meublés de tourisme :		157 meublés	916 lits
■ Locations saisonnières :		143 locations	808 lits
■ Hôtellerie classée ou non classée :	3 structures	50 chambres	100 lits*
■ Résidence de tourisme :	1 structure	79 unités d'hbgt	432 lits
■ Hôtellerie de plein air :	12 structures	705 emplacements	2115 lits*
■ Chambres d'hôtes :	76 structures	219 chambres	595 lits



Répartition hébergements marchands
En lits

- Meublés de tourisme
- Locations saisonnières
- Hôtellerie
- Résidence de tourisme
- Hôtellerie de plein air
- Chambres d'hôtes

* Calcul du nombre de lits par coefficient de pondération :
1 emplacement camping = 3 lits / 1 chambre en hôtellerie = 2 lits

Illustration 14 : Offre d'hébergements marchands en Aunis en 2016,

Source : observatoire taxe de séjour, OT Aunis Marais poitevin

L'Aunis compte 10 campings pour une capacité totale de 1 695 lits en 2020.

	Cdc Aunis Atlantique	Cdc Aunis Sud	Aunis Marais Poitevin
Nombre de structures	6	6	12
■ Nombre d'emplacements	473	232	705
■ Nombre de lits	1 419	696	2115

Tableau 24 : L'Hôtellerie de plein air en Aunis en 2016, Source : OT Aunis Marais poitevin

Le nombre de campings a chuté sur le littoral suite aux mesures prises après la tempête Xynthia de 2010, passant de 19 unités en 2009 à 12 en 2013 (moins 450 emplacements). Toutefois, de nouveaux établissements ont été créés pour atteindre 16 campings en 2017 avec une très légère augmentation du nombre d'emplacements (+100 entre 2013 et 2017). Les contraintes liées aux risques de submersion marine et l'application de la loi Littoral qui bloque l'extension des campings non considérés comme des espaces urbanisés, font que l'offre doit dorénavant se développer sur les espaces retro littoraux.

Sur le périmètre d'Aunis – Saintonge, on recense 126 500 nuitées en 2017 (avril à septembre), pour une durée moyenne de séjour plus courte (3,2 jours).

De nouvelles tendances et formules d'hébergement de plein-air apparaissent mais ne sont pas véritablement représentées sur le territoire, notamment des hébergements thématiques, atypiques répondant aux attentes des clientèles en quête d'insolite, d'aventure, de sens, de dépaysement ou de valorisation, et une plus grande sensibilité à l'environnement avec de nouveaux concepts d'hébergements écologiques et intégrés. Ainsi, l'éco-camping La Frênaie à La Grève-sur-Mignon loue des yourtes dortoirs ou yourtes gîtes, sur une vaste prairie semi-ombragée de 2,5 ha.

8.8. Synthèse des enjeux

8.8.1. Synthèse des enjeux issus du diagnostic – L’attractivité touristique (AFOM)

	Atouts	Faiblesses
Constats	<p>« La Rochelle » est une marque et destination touristique attractive et reconnue qui peut s’appuyer sur un tourisme à la fois patrimonial et urbain, littoral, nature et balnéaire, ainsi que d’affaires et évènementiel.</p> <p>Châtelaillon-Plage présente un 2^{ème} pôle touristique avec un positionnement complémentaire sur le tourisme balnéaire.</p> <p>La façade maritime, et notamment la Baie de La Rochelle, est l’un des principaux sites de pratique nautique de France et d’Europe, générant des volumes de pratiques très importants et diversifiés, mais offre aussi des sites très attractifs pour un tourisme de nature (qualité et diversité des paysages, produits conchylicoles, patrimoine).</p>	<p>L’offre et les activités touristiques sont très fortement concentrées sur la Ville de La Rochelle et son littoral. Malgré un positionnement multiple, la saisonnalité reste marquée (bien que comparativement faible).</p> <p>Les potentiels touristiques notamment du PNR Marais poitevin et de la Sèvre Niortaise ne sont que faiblement développés sur le territoire du SCoT.</p> <p>L’offre et les pratiques nautiques fluviales sont très limitées et peu diversifiées.</p> <p>Le patrimoine culturel, industriel et rural de l’Aunis est peu valorisé.</p> <p>L’offre hôtelière est quasi-exclusivement concentrée sur le littoral.</p>
Prospective	Opportunités	Menaces
	<p>L’eau est omniprésente à l’échelle du territoire ; elle constitue un trait d’union entre le littoral et les territoires rétro-littoraux (pratiques nautiques et de plaisance, randonnée, cyclotourisme, découverte du patrimoine).</p> <p>L’attractivité maritime et nautique constitue un puissant levier de notoriété et de développement.</p> <p>Des projets sont envisagés pour positionner l’Aunis sur un tourisme patrimonial et de nature (navigation fluviale, cyclotourisme, patrimoine industriel et rural, Marais poitevin).</p>	<p>L’offre d’hébergement doit être diversifiée et qualifiée. En particulier, le développement de l’offre d’hébergement de plein air est fortement contraint sur le littoral, elle doit s’adapter aux évolutions du marché, et rechercher de nouveaux sites à l’arrière de la façade littorale.</p> <p>La maîtrise de la cohabitation entre les différents usages maritimes est nécessaire pour assurer le fonctionnement et le développement des pratiques nautiques.</p> <p>Le développement du tourisme fluvial sur la Sèvre Niortaise nécessite de trouver un modèle économique adapté.</p>

8.8.2. Synthèse des perspectives d'évolution et des besoins

8.8.2.1. Un patrimoine naturel et culturel pour diversifier une offre touristique fixée sur le littoral

L'attractivité touristique est très fortement concentrée sur le centre-ville de La Rochelle et son littoral. L'activité touristique est multiple (urbaine, loisirs, affaires, culturelle...), mais la saisonnalité reste marquée. A contrario, les potentiels touristiques du patrimoine naturel, rural ou industriel de l'arrière-pays rochelais n'est que faiblement valorisé, il présente cependant un axe de diversification intéressante de l'offre au regard de l'augmentation de la demande pour un tourisme de nature et du vélotourisme.

Si la ville-port, ses grandes attractions et événements, le littoral et la mer resteront les facteurs largement dominants de l'économie touristique du territoire, une stratégie touristique plus inclusive permettrait de valoriser la diversité des offres, notamment liés aux marais (PNR Marais poitevin), au passé industriel et à la ruralité. Il se pose ainsi aussi la question de l'émergence de nouvelles polarités touristiques, au-delà de la Ville de La Rochelle et de la station balnéaire de Châtelailon-Plage, notamment à Marans et à Surgères.

8.8.2.2. Un potentiel de développement des activités de loisirs liées à l'eau

L'eau constitue un trait d'union entre le littoral et les territoires rétro-littoraux et permet de nombreuses pratiques nautiques et de plaisance. En revanche, la façade maritime, et notamment la Baie de La Rochelle, est l'un des principaux sites de pratique nautique de France et d'Europe, générant des volumes de pratiques très importants et diversifiés, au départ d'une offre abondante et de qualité. Ces éléments constituent des puissants leviers de notoriété et de développement. A contrario, l'offre et les pratiques nautiques fluviales sont très limitées et peu diversifiées. Des projets sont envisagés pour se positionner de manière plus affirmée sur ce marché fluvial, mais dans des conditions de faisabilité qui restent à être confirmées.

Pour le maritime, l'enjeu est surtout lié à la maîtrise des espaces nécessaires pour le fonctionnement et le développement des pratiques nautiques, dans des conditions de cohabitation optimisées avec les autres usages maritimes. Pour le fluvial, le projet de développement envisagé permettrait de positionner le territoire sur les marchés correspondants, mais la mise en œuvre d'une telle dynamique nécessite de trouver un modèle économique adapté.

8.8.2.3. Une offre d'hébergement qui doit s'adapter à la demande et aux risques de submersion

L'offre d'hébergement en camping a fortement diminué après le passage de la tempête Xynthia. La stratégie de développement de l'offre d'hébergement de plein air devra être adaptée aux risques de submersion et au changement climatique. Des réflexions sont en cours dans les communes littorales pour adapter et renouveler voire relocaliser les campings. Dans l'avenir les projets de création de nouvelles structures d'accueil touristiques seront limités. Plus largement, l'offre d'hébergement touristique devra être requalifiée, devra s'adapter aux nouveaux concepts d'accueil touristique. Le développement du vélotourisme et du tourisme nature présente à ce titre un potentiel pour des formes d'accueil dans les zones plus rurales du territoire.

9. Tables des illustrations

9.1. Table des graphiques

Graphique 1 : Bassins de vie hors communes pôles- Evolution de la population entre 1975 et 2020, Source : INSEE	34
GRAPHIQUE 2 : TYPE DE MENAGES EN 2020, SOURCE INSEE	40
GRAPHIQUE 3 : EVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'AGE ENTRE 2014 ET 2020, SOURCE INSEE	42
GRAPHIQUE 4 : EVOLUTION ANNUELLE DE LA POPULATION ET DES LOGEMENTS ENTRE 2014 ET 2020, SOURCE INSEE	53
GRAPHIQUE 5 : NOMBRE DE LOGEMENTS COMMENCES ENTRE 2007 ET 2020, SOURCE INSEE	54
GRAPHIQUE 6 : NOMBRE DE LOGEMENTS COMMENCES	55
GRAPHIQUE 7 : PART DES RESIDENCES SECONDAIRES DANS L'ENSEMBLE DU PARC DE LOGEMENTS ENTRE 2014 ET 2020, SOURCE INSEE	63
GRAPHIQUE 8 : EVOLUTION DU TAUX DE LOGEMENTS VACANTS DE 1968 A 2020, SOURCE INSEE	65
GRAPHIQUE 9 : DYNAMIQUE DE L'EMPLOI SALARIE DU SECTEUR PRIVE (BASE 100 EN 2008), SOURCE URSSAF AU 31/12/2022..	81
GRAPHIQUE 10 : EVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIES DU SECTEUR PRIVE, SOURCE URSSAF AU 31/12/2022	82
GRAPHIQUE 11 : EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET DES EMPLOIS DE 2014 A 2020, SOURCE INSEE.....	85
GRAPHIQUE 12 : EVOLUTION DES TAUX DE CHOMAGE EN PERIODE LONGUE, SOURCE INSEE	86
GRAPHIQUE 13 : REPARTITION DES CATEGORIES PROFESSIONNELLES EN 2020, SOURCE : INSEE	87
GRAPHIQUE 14 : REPARTITION DES EMPLOIS (AU LIEU DE TRAVAIL) PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE (CSP), SOURCE : INSEE 2020.....	88
GRAPHIQUE 15 : ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIERE ENTRE 2008 ET 2017, SOURCE : URSSAF/ACOSS 2017 – BASE 100 EN 2008	88
GRAPHIQUE 16 : REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEURS D'ACTIVITES, SUR LE TERRITOIRE DU SCoT	89
GRAPHIQUE 17 : REPARTITION DES EMPLOIS (AU LIEU DE TRAVAIL) PAR SECTEUR D'ACTIVITE, SOURCE INSEE 2020	89
GRAPHIQUE 18 : REPARTITION DE L'OFFRE COMMERCIALE PAR GRAND SECTEUR.....	109
GRAPHIQUE 19 : PART DES COMMERCES EN CENTRALITE PAR FILIERE	110
GRAPHIQUE 20 : DENSITE DE L'OFFRE ALIMENTAIRE TRADITIONNELLE DE PROXIMITE (HORS GSA >300 m ²).....	113
GRAPHIQUE 21 : DENSITES EN COMMERCES TRADITIONNELS NON ALIMENTAIRES	114
GRAPHIQUE 22: DENSITES EN GRANDES ET MOYENNES SURFACES PAR SECTEUR D'ACTIVITE	120
GRAPHIQUE 23 : DENSITES EN GRANDES SURFACES ALIMENTAIRES PAR EPCI.....	120
GRAPHIQUE 24 : EVOLUTION DES SURFACES GMS PAR RAPPORT A LA POPULATION ET A L'EMPLOI DANS LA FILIERE COMMERCE (SCoT LA ROCHELLE AUNIS – INDICE 100 EN 2008), SOURCE INSEE-ACOSS	121
GRAPHIQUE 25 : RESULTATS DE L'ENQUETE TELEPHONIQUE SUR LA ROCHELLE-AUNIS ET L'ILE DE RE, 2018	127
GRAPHIQUE 26 : ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS D'ACHAT ENTRE 2012 ET 2018	129
GRAPHIQUE 27 : ÉVOLUTION DE LA SAU SUR LE TERRITOIRE DU SCoT	141
GRAPHIQUE 28 : ÉVOLUTIONS COMPAREES DU TRAVAIL (UTA) ET DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS ENTRE 1988 ET 2010 SOURCE : AGRESTE, RGA 1988, 2000 ET RA 2010	147
GRAPHIQUE 29 : EVOLUTION DE LA STRUCTURE PAR AGE DES EXPLOITANTS, SOURCE : AGRESTE, RGA 2000 ET RA 2010	149
GRAPHIQUE 30 : ASSOLEMENT 2016 SUR LE TERRITOIRE DU SCoT, SOURCE : ASP, RPG 2016.....	150
GRAPHIQUE 31 : EVOLUTION DE L'ELEVAGE SUR LE TERRITOIRE DU SCoT ENTRE 1988 ET 2010	151
GRAPHIQUE 32 : EVOLUTION DES SURFACES EN AGRICULTURE BIOLOGIQUE EN POITOU-CHARENTES	155
GRAPHIQUE 33 : REPARTITION DES ETABLISSEMENTS CONCHYLICOLES PAR COMMUNE (HORS CHARRON), SOURCE : PLUI CdA DE LA ROCHELLE	158
GRAPHIQUE 35 : REPARTITION DES ENTREPRISES PAR ACTIVITE PRINCIPALE.....	159
GRAPHIQUE 36 : STRUCTURE GENERALE DES FLUX PENDULAIRES, SOURCE : INSEE MOBPRO 2015	173
GRAPHIQUE 37 : PARTS MODALES SUR LE TERRITOIRE DE LA CdA DE LA ROCHELLE EN 2011	177

9.2. Table des tableaux

TABLEAU 1 : PART DES MENAGES AYANT EMMENAGES, PAR COMMUNE DE RESIDENCE EN 2015, SOURCE : INSEE	39
TABLEAU 2 : PART DES MENAGES AYANT EMMENAGES, PAR COMMUNE DE RESIDENCE EN 2020, SOURCE : INSEE	39
TABLEAU 3 : EVOLUTION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'AGE ENTRE 2010-2014 ET 2014- 2020, SOURCE : INSEE.....	41
TABLEAU 4 : EVOLUTION DE LA TAILLE MOYENNE DES MENAGES ET POINT MORT EN 2014 ET 2020, SOURCE : INSEE (POPULATION DES MENAGES ET RESIDENCES PRINCIPALES DES MENAGES).....	47
TABLEAU 5 : PARC DE LOGEMENTS ET RESIDENCES PRINCIPALES EN 2014 ET 2020, SOURCE : INSEE	56
TABLEAU 6 : ENQUETE ANNUELLE 2023 DES BESOINS EN MAIN-D'ŒUVRE, SOURCE : POLE EMPLOI – ZONE DE LA ROCHELLE	82
TABLEAU 7 : LES POLES ECONOMIQUES DU TERRITOIRE DU SCoT, SOURCE : INSEE 2020	84
TABLEAU 8 : ÉVOLUTION DES TAUX DE CHOMAGE PAR ZONE D'EMPLOI, SOURCE : INSEE 2017.....	86
TABLEAU 9 : TOTAUX PAR EPCI DU FONCIER OCCUPE ET DISPONIBLE AU SEIN DES PARCS D'ACTIVITES	98
TABLEAU 10 : DETAILS DU FONCIER OCCUPE ET DISPONIBLE AU SEIN DES PARCS D'ACTIVITES ET LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT.....	99
TABLEAU 11 : PART DES COMMERCES EN CENTRALITE PAR EPCI, SOURCE FICHIER CCI ; SEPTEMBRE 2023	111
TABLEAU 12 : PART DE LA POPULATION SANS COMMERCE ALIMENTAIRE PAR EPCI.....	113
TABLEAU 13 : ETAT DES LIEUX DES COMMUNES CONCERNEES PAR LA TOURNEE ALIMENTAIRE.....	115
TABLEAU 14 : ÉVOLUTION DES SURFACES COMMERCIALES PAR RAPPORT A LA POPULATION, PAR EPCI.....	121
TABLEAU 15 : BILAN D'ATTRACTIVITE DES ESPACES D'ACCUEIL DES GMS (ATTRACTIVITE FORTE, MOYENNE ET FAIBLE SYMBOLISEE RESPECTIVEMENT EN VERT, ORANGE ET ROUGE).....	122
TABLEAU 16 : DETAILS DE L'ATTRACTIVITE DES CENTRALITES (ATTRACTIVITE FORTE, MOYENNE ET FAIBLE SYMBOLISEE RESPECTIVEMENT EN VERT, ORANGE ET ROUGE).....	126
TABLEAU 17 : RESULTATS DE L'ENQUETE TELEPHONIQUE SUR LA ROCHELLE-AUNIS ET L'ILE DE RE, 2018.....	128
TABLEAU 18 : SYNTHESE DES OBJECTIFS INSCRITS AUX PLUI	172
TABLEAU 19 : DETAIL DES FLUX PENDULAIRES ENTRE BASSINS DE VIE	174
TABLEAU 20 : PART DES FLUX MOTORISES (VEHICULES PRIVES OU DEUX ROUES MOTORISES)	174
TABLEAU 21 : OFFRE DE SOINS EN 2023 ; SOURCE : ARS	210
TABLEAU 22 : LES MEDECINS GENERALISTES EN LIBERAL EN 2023, SOURCE : ARS.....	210
TABLEAU 23 : TABLEAU RECAPITULATIF DES OBLIGATIONS ET RECOMMANDATIONS PREVUES DANS LE SCHEMA DEPARTEMENTAL D'ACCUEIL ET D'HABITAT DES GENS DU VOYAGE 2018-2024, SOURCE : SDGDV 2018-2024	221
TABLEAU 24 : L'HOTELLERIE DE PLEIN AIR EN AUNIS EN 2016, SOURCE : OT AUNIS MARAIS POITEVIN.....	240

9.3. Table des graphique/tableau

GRAPHIQUE/TABLEAU 1 : TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DE LA POPULATION ENTRE 1968 ET 2020, SOURCE INSEE	37
GRAPHIQUE/TABLEAU 2 : EVOLUTION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS ENTRE 2014 ET 2020, SOURCE INSEE	50
GRAPHIQUE/TABLEAU 3 : ÉVOLUTIONS PASSES ET FUTURES DE LA POPULATION, SELON LE SCENARIO CENTRAL SUR LES TERRITOIRES (BASE 100 EN 2013), SOURCE INSEE, OMPHALE 2017, SCENARIO CENTRAL.....	52
GRAPHIQUE/TABLEAU 4 : NOMBRE, CAPACITE D'ACCUEIL ET EVOLUTION DES HEBERGEMENTS DE TOURISME AU 1ER JANVIER 2017, SOURCE : LETTRE DE L'OBSERVATOIRE DE L'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE, OCTOBRE 2017).....	239

9.4. Table des illustrations

ILLUSTRATION 1 : ILLUSTRATION DE L'OBJECTIF 64 DU SRADDET DE LA NOUVELLE-AQUITAINE : DE LA CONCURRENCE AU PARTENARIAT SOUS TOUTES SES FORMES, VERS UN NOUVEAU MODELE TERRITORIAL DE LA SOLIDARITE.....	13
ILLUSTRATION 2 : ILLUSTRATION DE L'OBJECTIF 66 DU SRADDET DE LA NOUVELLE-AQUITAINE : LE DEVELOPPEMENT POLYCENTRIQUE EST UNE ALTERNATIVE AU PROCESSUS D'ETALEMENT URBAIN ET DE DEVITALISATION DES VILLES ET DES BOURGS.....	13
ILLUSTRATION 3 : PRINCIPES DIRECTEURS DE MISE EN ŒUVRE DU SRDEII 2022-2028, SOURCE SITE REGION NOUVELLE AQUITAINE	72
ILLUSTRATION 4 : STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 2023-2030, SOURCE CdA LA ROCHELLE	74

ILLUSTRATION 5 : BILAN DES SITES A ENJEUX, SOURCE : SIDPAE 2015-2025, AUNIS SUD.....	75
ILLUSTRATION 6 : UNE OFFRE ADAPTEE AUX BESOINS DES ENTREPRISES ARTISANALES ET PRODUCTIVES, SOURCE : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE 2016-2026, AUNIS ATLANTIQUE	77
ILLUSTRATION 7 : COMPARAISON REGIONALE DES EMPLOIS POUR L'ANNEE 2025, SOURCE : PORTRAIT ECONOMIQUE DU POLE METROPOLITAIN CENTRE-ATLANTIQUE, OCTOBRE 2017	79
ILLUSTRATION 8 : GROUPE D'ACTION LOCALE POUR LA PECHE ET L'AQUACULTURE	136
ILLUSTRATION 9 : BUS YELO – LA MOTTE ROUGE.....	171
ILLUSTRATION 10 : STRUCTURE DES FLUX PENDULAIRES SUR LE TERRITOIRE DU SCOT EN 2015	173
ILLUSTRATION 11 : AQUARIUM DE LA ROCHELLE	213
ILLUSTRATION 12 : ESPACE MUSIQUES ACTUELLES LA SIRENE.....	213
ILLUSTRATION 13 : STADE MARCEL DEFLANDRE A LA ROCHELLE.....	215
ILLUSTRATION 14 : OFFRE D'HEBERGEMENTS MARCHANDS EN AUNIS EN 2016,.....	240

9.5. Table des cartes

CARTE 1 : EXTRAIT DE LA CARTOGRAPHIE DE L'ARMATURE URBAINE DU SRADDET DE LA NOUVELLE-AQUITAINE (PROJET ARRETE, JUIN 2019).....	12
CARTE 2 : LE POLE CENTRE-ATLANTIQUE DANS SON ESPACE SUPRAREGIONAL (REALISATION SCE).....	14
CARTE 3 : ARMATURE TERRITORIALE ISSUE DES PLUI (REALISATION SCE).....	16
CARTE 4 : CARTOGRAPHIE DES AIRES URBAINES 2010 ; SOURCE : INSEE	17
CARTE 5 : DECOUPAGE DU TERRITOIRE PAR BASSINS DE VIE, CŒUR D'AGGLOMERATION ET COMMUNES LITTORALES (REALISATION SCE)	19
CARTE 6 : REPRESENTATION DES ENJEUX DE STRUCTURATION DE LA « VILLE-TERRITOIRE » ENTRE LA VILLE-CENTRE, SES COURONNES PERIURBAINES, ET L'ETOILE DE SURGERES (REALISATION ACADIE)	21
CARTE 7 : NOMBRE D'HABITANTS PAR COMMUNE EN 2020, SOURCE INSEE	33
CARTE 8 : EVOLUTION ANNUELLE MOYENNE DE LA POPULATION 1990-1999-2009-2014-2020 - SOURCE INSEE.....	35
CARTE 9 : ANALYSE DE LA REPARTITION PAR TYPE DE MENAGE (EN HAUT) ET DE LA PART DE LA POPULATION PAUVRE EN 2017, SOURCE INSEE, DONNEES CARROYEES (REALISATION SYNDICAT MIXTE DU SCOT LA ROCHELLE AUNIS).....	44
CARTE 10 : EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2014 ET 2020, REALISATION SCE, SOURCE INSEE	45
CARTE 11 : REVENU FISCAL DE REFERENCE MOYEN DES FOYERS FISCAUX DE CHARENTE-MARITIME POUR 2018, SOURCE : GEOPATEFORME 17	48
CARTE 12 : REVENU FISCAL DE REFERENCE MOYEN DES FOYERS FISCAUX SUR LA ROCHELLE-AUNIS POUR 2018, SOURCE : GEOPATEFORME 17	49
CARTE 13 : PART DES RESIDENCES PRINCIPALES LOUEES EN HLM DANS LE PARC DE RESIDENCE PRINCIPALE EN 2020.....	58
CARTE 14 : CARTE DU PRIX MEDIAN EN €/M ² DES MAISONS EN 2021, SOURCE LETTRE N°22 DE L'OBSERVATOIRE DE L'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE	60
CARTE 15 : PART DES RESIDENCES SECONDAIRES DANS L'ENSEMBLE DU PARC DE LOGEMENTS EN 2020, PAR COMMUNE - SOURCE : INSEE	62
CARTE 16 : TAUX DE VACANCE EN 2022 PAR COMMUN, SOURCE DONNEES LOVAC.....	64
CARTE 17 : PARCS D'ACTIVITES A AMENAGER D'ICI ET APRES 2025 – CdA LA ROCHELLE, SOURCE : PLUID DE L'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE.....	75
CARTE 18 : DECOUPAGE DE LA ZONE D'EMPLOI DE LA ROCHELLE AU SENS DE L'INSEE, SOURCE : INSEE 2020	79
CARTE 19 : DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DANS LE POLE METROPOLITAIN EN 2020, SOURCE OBSERVATOIRE DE L'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE N°23 DE JUILLET 2023	80
CARTE 20 : INDICE DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI ET NOMBRE D'EMPLOIS, SOURCE : INSEE 2020 - (INDICATEUR DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI = NB D'EMPLOIS/NB D'ACTIFS OCCUPES)	83
CARTE 21 : CARTE DES PAE PAR VOCATION DOMINANTE, (SYNDICAT MIXTE LA ROCHELLE-AUNIS)	97
CARTE 22 : ÉTAT DES LIEUX DU FONCIER OCCUPE ET DISPONIBLE AU SEIN DES PARCS D'ACTIVITES ET LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT, SOURCE : CdA LA ROCHELLE, CdC AUNIS ATLANTIQUE ET AUNIS SUD – DECEMBRE 2018.....	100

CARTE 23 : ETAT DES LIEUX DU FONCIER OCCUPE ET DISPONIBLE AU SEIN DES PARCS D'ACTIVITES ET LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT, SOURCE : CDA LA ROCHELLE, CdC AUNIS ATLANTIQUE ET AUNIS SUD – DECEMBRE 2018.....	101
CARTE 24 : LOCALISATION DE L'OFFRE COMMERCIALE, SOURCE : FICHER CCI ; SEPTEMBRE 2023	108
CARTE 25 : PART DES COMMERCES EN CENTRALITE PAR COMMUNE, SOURCE FICHER CCI ; SEPTEMBRE 2023	111
CARTE 26 : PART DES COMMERCES EN CENTRALITE PAR COMMUNE	112
CARTE 27 : NOMBRE DE TOURNEES PAR COMMUNE (NOMBRE TOURNEES DIFFERENTES ET NOMBRE DE JOURS).....	115
CARTE 28 : NOMBRE DE MARCHES PAR COMMUNE (NOMBRE DE MARCHES ANNUELS ET SAISONNIERS & NOMBRE DE COMMERÇANTS SUR LES MARCHES LES PLUS IMPORTANTS)	116
CARTE 29 : NOMBRE DE PRODUCTEURS REALISANT DE LA VENTE DIRECTE PAR COMMUNE	117
CARTE 30 : PLANCHER COMMERCIAL EN M ² DES GMS (>300 M ²).....	118
CARTE 31 : PLANCHER COMMERCIAL EN M ² (TOUT TYPE DE COMMERCE).....	119
CARTE 32 : BILAN D'ATTRACTIVITE DES CENTRALITES DU SCoT.....	123
CARTE 33 : ORIENTATION TECHNICO-ECONOMIQUE AGRICOLE PRINCIPALE PAR COMMUNE EN 2010	137
CARTE 34 : ORIENTATION TECHNICO-ECONOMIQUE AGRICOLE PRINCIPALE PAR COMMUNE, EN 2020	137
CARTE 35 : OCCUPATION DES SOLS, EN 2012, SOURCE : CORINE LAND COVER 2012.....	138
CARTE 36 : OCCUPATION DES SOLS, EN 2018, SOURCE : CORINE LAND COVER 2018.....	139
CARTE 37 : PEDO-PAYSAGES AGRICOLES, SOURCE : CREN POITOU-CHARENTES, 2007.....	140
CARTE 38 : CARTE PEDOLOGIQUE, SOURCE : REFERENTIEL REGIONAL PEDOLOGIQUE IGCS	143
CARTE 39 : PART DE SURFACE AGRICOLE DRAINEE SUR LA SURFACE AGRICOLE TOTALE COMMUNALE	145
CARTE 40 : REPARTITION DE L'EMPLOI SALARIE EN CHARENTE-MARITIME	153
CARTE 41 : CLASSEMENT SANITAIRE	161
CARTE 42 : DECOUPAGE DU TERRITOIRE PAR BASSINS DE VIE, CŒUR D'AGGLOMERATION ET COMMUNES LITTORALES (REALISATION Sce)	175
CARTE 43 : PRINCIPAUX FLUX PENDULAIRES ATTIREES ET EMIS SUR LE TERRITOIRE DU SCoT, PAR COMMUNE.....	176
CARTE 44 : CARTE DU RESEAU ROUTIER (LIAISONS PRINCIPALES), SOURCE : IGN (REALISATION SCE).....	178
CARTE 45 : EXTRAIT DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL (TMJA) EN 2022 (CONSEIL DEPARTEMENTAL DE CHARENTE-MARITIME)	179
CARTE 46 : PROJETS STRUCTURANTS INSCRITS AU SCHEMA ROUTIER DEPARTEMENTAL 2010-2030 POUR L'AGGLOMERATION ROCHELAISE, L'ILE DE RE ET LE PAYS D'AUNIS	182
CARTE 47 : SCHEMA DIRECTEUR MULTIMODAL DE VOIRIE DE LA CDA.....	183
CARTE 48 : SCHEMA DE SYNTHESE DE L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE (REALISATION SCE).....	186
CARTE 49 : CARS REGIONAUX DE CHARENTE-MARITIME, SOURCE : TRANSPORTS.NOUVELLE-AQUITAINE.FR.....	190
CARTE 50 : SERVICES DE TRANSPORT A LA DEMANDE	191
CARTE 51 : AMENAGEMENTS CYCLES DE L'AGGLOMERATION, SOURCE L'OBSERVATOIRE DE L'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE, LETTRE N°13 EN JUIN 2020.....	193
CARTE 52 : INFRASTRUCTURES ET PROJETS FERROVIAIRES DE L'AGGLOMERATION	196
CARTE 53 : ZONAGE CONVENTIONNEL DES MEDECINS GENERALISTES PAR COMMUNE EN 2023, SOURCE : ARS	211
CARTE 54 : COUVERTURE FTTH DES COMMUNES,	218
CARTE 55 : AIRES D'ACCUEIL PERMANENTES DES GENS DU VOYAGE SUR LE TERRITOIRE DU SCoT,	219
CARTE 56 : PERIMETRE DE L'OFFICE DE TOURISME AUNIS MARAIS POITEVIN, SOURCE : AUNIS-PRO-TOURISME.FR	229
CARTE 57 : CARTOGRAPHIE DE SYNTHESE DES ATTRACTIVITES TOURISTIQUES DU TERRITOIRE DU SCoT (ATELIERS UP+/SCE)	231
CARTE 58 : EMPLOIS TOURISTIQUES EN CHARENTE-MARITIME EN 2012 EN NOMBRE ET EN PART, SOURCE : INSEE – DADS – ACOSS	232
CARTE 59 : CARTE TOURISTIQUE DU PARC NATUREL REGIONAL DU MARAIS POITEVIN.....	237

6 rue Saint-Michel

CS 41287

17086 La Rochelle

Cedex 02

| 05 46 30 37 70 |