

TOME

02

PROJET D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLES (PADD)

***« Pour un territoire ambitieux et attractif, mettre au cœur du projet la qualité de vie, le bien vivre ensemble et la proximité »***

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	<b>04</b>
<b>CHAPITRE 1 / METTRE EN ŒUVRE UNE NOUVELLE AMBITION DE DÉVELOPPEMENT, PERMETTANT À L'AGGLOMÉRATION DE PRENDRE SA PLACE DANS L'ARC ATLANTIQUE ENTRE DEUX GRANDES MÉTROPOLES, BORDEAUX ET NANTES</b>	<b>05</b>
ORIENTATION N°1 Accessibilité et nouvelles mobilités du territoire pour faciliter le développement de l'agglomération	06
ORIENTATION N°2 Décliner la stratégie de l'agglomération en terme de développement économique et de création d'emplois	11
ORIENTATION N°3 Une structuration des grands équipements adaptée au territoire	13
ORIENTATION N°4 Accueillir plus de jeunes et d'actifs et développer le territoire majoritairement dans l'enveloppe urbaine existante	14
<b>CHAPITRE 2 / METTRE EN VALEUR ET DÉVELOPPER LES DIFFÉRENTES FACETTES D'UNE QUALITÉ DE VIE LIÉE À L'« ATTRACTIVITÉ » ET D'UNE QUALITÉ DE VIE « VÉCUE » AU QUOTIDIEN</b>	<b>17</b>
ORIENTATION N°5 S'appuyer sur le plaisir de vivre un territoire d'influence maritime et préservé	18
ORIENTATION N°6 Valoriser les atouts d'un territoire touristique, accessible à tous	21
ORIENTATION N°7 La qualité de vie c'est aussi la sécurité, la préservation des ressources et la protection de la santé	22
ORIENTATION N°8 Pérenniser l'agriculture et mettre en place les conditions pour maintenir une filière conchylicole dynamique	24
<b>CHAPITRE 3 / DÉVELOPPER LE « BIEN VIVRE ENSEMBLE » : ACCUEILLIR ET OFFRIR AU PLUS GRAND NOMBRE LES MEILLEURS SERVICES URBAINS, PROFITER D'UN TERRITOIRE À TAILLE HUMAINE</b>	<b>27</b>
ORIENTATION N°9 Mettre en œuvre les conditions d'une production de logements et d'hébergements pour tous, repartie sur l'ensemble du territoire, sur les pôles d'emploi, et le réseau de transport	28
ORIENTATION N°10 Un système urbain capillaire, des déplacements facilités et rapides	30
ORIENTATION N°11 La mise en œuvre d'une stratégie de revitalisation urbaine basée sur la proximité et les centralités	31
ORIENTATION N°12 Améliorer la qualité de vie et l'offre de services	32
ORIENTATION N°13 Faire cohabiter ville et campagne	33

## INTRODUCTION

L'agglomération de La Rochelle peut s'enorgueillir d'être presque naturellement attractive.

Elle bénéficie de nombreux atouts, dont deux fondamentaux, qui ne lui seront jamais contestés. D'une part son positionnement littoral, qui depuis l'origine, en fait un territoire ouvert sur le monde. D'autre part, sa situation au centre de l'Arc Atlantique, au cœur de la Mer des Pertuis, qui lui garantit une qualité de paysage maritime de notoriété supra nationale, ainsi qu'un ensoleillement et un agrément climatique reconnus de tous.

Outre ses nombreux atouts, des grandes opérations ou de grands projets comme le Parc Bas Carbone « Atlantec » à Lagord, les aménagements et extensions du Grand Port Maritime de La Rochelle, le Pôle d'Échange Multimodal de la gare ferroviaire, la montée en puissance de grands projets urbains, l'aménagement d'un grand parc littoral entre La Rochelle et Angoulins, le développement affirmé de l'offre touristique, le Schéma Directeur des Parcs d'Activités, la structuration d'accès au territoire via un Schéma Directeur Multimodal de Voiries... vont renforcer et confirmer encore cette attractivité.

La démarche labellisée Cit'ergie, la stratégie énergétique et le projet de « premier territoire littoral urbain zéro carbone », en cours d'élaboration, s'inscrivent également pleinement dans cette politique d'attractivité portée par l'innovation au service de la qualité environnementale.

Les études menées au cours de l'élaboration du PLUi, et notamment la révision du PLH, ont insisté sur le rôle moteur et l'effet d'entraînement que porte l'agglomération dans son aire urbaine, notamment en augmentant sa capacité d'accueil pour les populations et les entreprises. Elle doit passer un cap en termes de développement.

Pour autant, pour une agglomération « à taille humaine », répondre positivement à l'attractivité doit se faire en s'appuyant sur les équilibres locaux et les ressources du territoire, et en développant la qualité du cadre de vie, composante essentielle de son attractivité.

De même notre territoire s'attache aussi à composer avec des fragilités et faire face aux défis environnementaux, économiques et sociaux, actuels et à venir.

Aussi, le principal enjeu du PLUi vise à concilier ce projet d'accueil ambitieux avec ce qui fait le caractère et le principal atout de notre territoire, la qualité de notre environnement, la diversité des paysages, et un certain mode d'habiter où la relation au temps, à la proximité, à l'espace extérieur et à la nature et à la mer est très présente et recherchée.

Le PLUi participe à l'émergence d'un nouveau modèle de développement : celui d'une agglomération dynamique, à la fois plurielle et protectrice de l'environnement, puisant ses racines dans les cadres de vie et les paysages qui ont façonné son identité. Un développement vertueux centré

sur le renouvellement urbain plutôt que l'étalement, dans la perspective d'une transition énergétique assumée. À travers ce modèle, l'Agglomération se donne ainsi des objectifs ambitieux de réduction de la consommation d'espace et de production d'énergie renouvelable.

L'enjeu essentiel pour réussir ce pari, c'est de produire de la qualité urbaine au sens de l'aménagement de notre cadre de vie mais aussi au sens de la qualité de vie, des services et aménités pour tous.

Outil de régulation urbaine, le PLUi propose par ailleurs une stratégie de développement globale qui intègre déplacement, développement économique et habitat, portant ainsi une ambition qui permette de produire la même visée de qualité de cadre de vie et d'accès aux services, dans l'ensemble des 28 communes de l'Agglomération. L'enjeu étant bien sûr pour notre agglomération, de maintenir et de développer les atouts qui font la force et l'attractivité de son territoire.

C'est pourquoi l'ambition du PLUi ne peut se limiter à être uniquement un document cadre ; il engage aussi l'agglomération et les communes dans un processus de développement plus vertueux par la mise en œuvre de nouveaux outils, comme par exemple, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), spatialisées ou thématiques, ou encore comme un nouveau zonage et un nouveau règlement unique sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, le nouveau projet d'agglomération, a fixé un cap pour le territoire et les quinze prochaines années. Il définit une feuille de route en phase avec les inspirations majeures qui sous-tendent le PADD, un territoire créatif, sobre et solidaire.

Pour ce qui concerne la mise en œuvre spatiale du Projet d'Agglomération, ce PADD se décline autour de trois orientations générales qui encadrent le projet du territoire, et ont vocation à se traduire dans les diverses politiques publiques accompagnées par le PLUi : urbanisme, déplacements, habitat, environnement, économie, équipements, foncier et ressources.

Ces trois orientations s'expriment de la façon suivante :

1. Mettre en œuvre **une nouvelle ambition de développement**, permettant à l'agglomération de prendre sa place dans l'Arc Atlantique entre ses deux grandes métropoles voisines, Bordeaux et Nantes (chapitre 1).
2. Mettre en valeur et développer les différentes facettes d'une qualité de vie liée à l'« attractivité » et d'une **qualité de vie** « vécue au quotidien » (chapitre 2).
3. **Développer le « bien vivre ensemble »** c'est à dire accueillir et offrir au plus grand nombre les meilleurs services urbains, et profiter d'un territoire à taille humaine (chapitre 3).

# CHAPITRE 1

Mettre en œuvre une nouvelle ambition de développement, permettant à l'Agglomération de prendre sa place dans l'Arc Atlantique entre deux grandes métropoles, Bordeaux et Nantes

## ORIENTATION N°1

# ACCESSIBILITÉ ET NOUVELLES MOBILITÉS DU TERRITOIRE POUR FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION

Le développement de l'agglomération implique de proposer des pistes d'actions en faveur de l'accessibilité et de la fluidité du territoire, mais aussi de prendre en compte la saturation du réseau viaire et la réduire face aux enjeux du réchauffement climatique.

Les pistes d'actions retenues par la Communauté d'Agglomération sont les suivantes :

### A/ DÉFINIR LES CONDITIONS D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT « AIR – MER – FER – ROUTE » EFFICACE ET GARANTISSANT UN ACCÈS ADAPTÉ AU TERRITOIRE

- Améliorer l'accessibilité au territoire de l'agglomération par la route : c'est proposer une alternative à l'A831 avec un grand contournement Est, sur la base de nouveaux partenariats, notamment avec les Conseil Départementaux de Vendée et de Charente-Maritime ; c'est poursuivre la RD9 après Dompierre-sur-Mer, pour la connecter à la RD939, et enfin c'est aménager la liaison urbaine des Cottes-Mailles et la poursuivre vers l'Est pour la connecter avec le futur prolongement de la RD9.
- conforter le rôle de l'aéroport régional de la Rochelle – Île de Ré ;
- s'inscrire dans un partenariat au long-cours avec le Grand Port Maritime de La Rochelle, « Port Atlantique La Rochelle », pour notamment garantir et accompagner la réalisation future d'un contournement ferré nord permettant une desserte fret ;
- optimiser les liaisons ferroviaires à grande vitesse régionales et nationales, ce qui passe par le soutien au réseau ferré passager, et notamment sur l'axe Nantes – La Rochelle - Bordeaux ;
- après la réalisation de la gare de La Jarrie, l'Agglomération souhaite soutenir le développement de nouvelles gares d'opportunité TER à : Dompierre-sur-Mer, Périgny et Aytré afin de faciliter le report modal vers le train pour renforcer l'accessibilité au centre de l'agglomération ;
- au cœur de l'agglomération, la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare de La Rochelle, accentuera son rayonnement au cœur de l'unité urbaine centrale. Elle permettra d'atteindre un report modal supérieur vers des modes de transports en commun (train, taxi, bus...) ou des déplacements en mode actif (vélo...), plus vertueux et susceptibles de contribuer globalement à la réduction de la production de gaz à effets de serre de l'agglomération.

Le besoin de maintenir une accessibilité efficace doit être compatible avec un cadre de vie apaisé. La hiérarchisation des voiries à travers un Schéma Directeur Multimodal de Voirie (SDMV), a pour objet principal de préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer in fine, la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues.

C'est ainsi trois enjeux qui ont prévalu dans la hiérarchisation du réseau de voirie :

1. Inciter à un usage modéré de la voiture particulière au profit des modes alternatifs et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre.
2. Limiter les nuisances induites par la circulation routière et favoriser ainsi le cadre et la qualité de vie et réduire ses impacts sur la santé.
3. Garantir l'accès routier aux parcs d'activités, commerciaux et industriels.

Dans le cadre de cette hiérarchisation, le « grand contournement Est », bâti sur de nouveaux partenariats avec le Conseil Départemental de Charente-Maritime est une alternative à l'A831. Cette liaison traduit ainsi, au-delà de l'amélioration de la desserte des parcs d'activités ou du trafic de transit dans les centralités urbaines, à l'intérieur du territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, une ambition plus large, maintenue et réitérée, de mieux relier Fontenay-le-Comte à Rochefort.

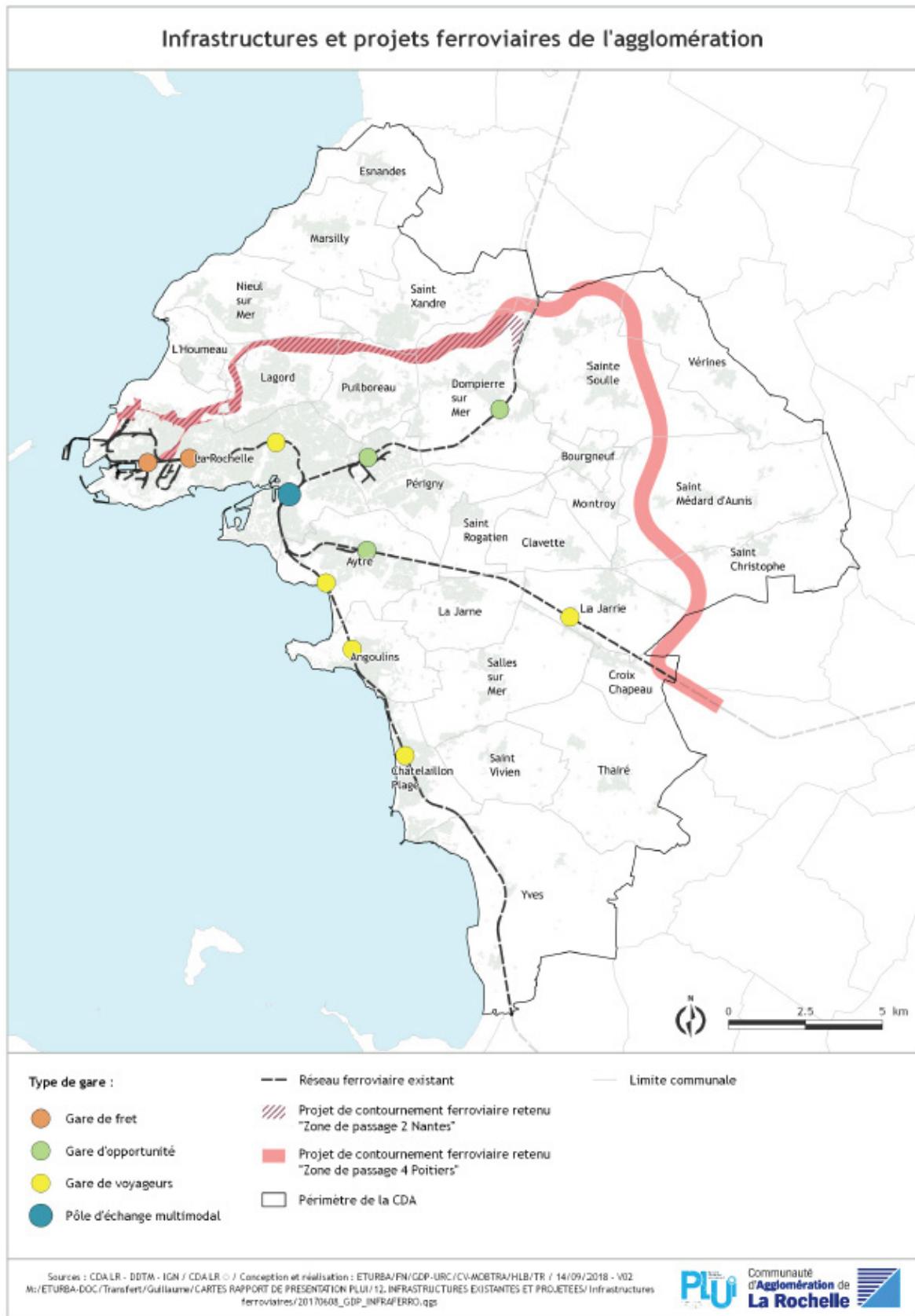
### B/ HIÉRARCHISER LE RÉSEAU DE VOIRIE

Encourager un autre usage de la voiture individuelle de manière graduée depuis l'extérieur vers le cœur d'agglomération en vue de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre passe indéniablement par l'évolution des comportements.

Ce changement de comportement ne peut s'effectuer qu'en offrant une lisibilité du système de mobilité (meilleure hiérarchisation du réseau de voirie, accompagnement du développement du co-voiturage, développer un réseau hiérarchisé de pistes cyclables, mise en place d'une politique de stationnement cohérente et adaptée à l'échelle de l'agglomération et de sa ville centre...).

Il s'agit donc :

- de mieux structurer l'usage de la rocade par la réalisation de nouveaux échangeurs (Fief Rose, Cottes-Mailles, Aytré, Angoulins) ;
- d'assurer la continuité des itinéraires de circulation des automobiles et poids lourds et d'adapter ce réseau au flux qu'il supporte, tout en maîtrisant les nuisances



### Accessibilité routière à l'horizon 2030



#### Réseau des principales infrastructures routières

- Liaison structurante
- Liaison interurbaine
- Projets
- Projets d'échangeur

#### Limites administratives

- Communes membres
- Périmètre de l'Agglomération



2.5 0 2.5 5 km



- (réduire les accidents, réduire le risque transport de matières dangereuses bruit et pollution) ;
- de maîtriser le trafic en traversée des centres villes en le reportant sur le réseau structurant ;
- d'offrir les alternatives à l'usage de l'automobile par l'usage du vélo et du transport public dès lors que les services et infrastructures sont efficaces ;
- de hiérarchiser les voies sur l'ensemble du territoire, et de faciliter l'accessibilité et la fluidité au quotidien au cœur de l'agglomération, ainsi que le report modal grâce à des parkings relais (« P+R », ou parkings de co-voiturage) organisés sur les axes les plus stratégiques d'entrée d'agglomération (mise en œuvre progressive de chapelets de parkings relais sur les axes majeurs), de façon à favoriser le report vers le réseau de bus.

Cette traduction du scénario retenu est indiqué par la carte ci-contre.

## C/ AMÉLIORER ENCORE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ET ALTERNATIFS

Il s'agit de répondre à l'objectif de réduction de 40% à l'horizon 2030 des émissions de gaz à effet de serre (GES) liés aux transports.

Pour réduire l'exposition des populations aux nuisances (polluants, particules fines, et bruit) liées aux transports, la volonté de l'Agglomération est aussi de faire d'un réseau de transports en commun structurant, une des conditions du développement urbain.

Cela passe notamment par le développement des nouvelles lignes de bus performantes de types « Illico », avec des itinéraires, des fréquences et des amplitudes horaires toujours largement améliorés et augmentés dans la zone la plus dense du territoire pour capter un maximum de voyageurs.

En dehors de ces lignes à haute performance, la volonté est d'améliorer l'attractivité générale de l'offre du réseau de transport public par la performance de la vitesse commerciale, la régularité et le confort.

L'Agglomération souhaite assurer par ailleurs, un accès aux modes de transports alternatifs à tous, pour renforcer l'attractivité des commerces et des logements de centres villes et centres-bourgs, tout en y réduisant le trafic automobile, et garantir l'accessibilité « tous modes » aux zones économiques, via notamment une stratégie de jalonnement du stationnement par chapelets (P+R) dans les axes d'entrées principaux, et par une politique de stationnement adaptée (volumes, emplacements, tarifications).

## D/ MIEUX ARTICULER URBANISATION ET DÉPLACEMENTS

L'idée générale est d'assurer la connexion et la lisibilité de l'urbanisation avec le réseau de transport public.

Il s'agit de :

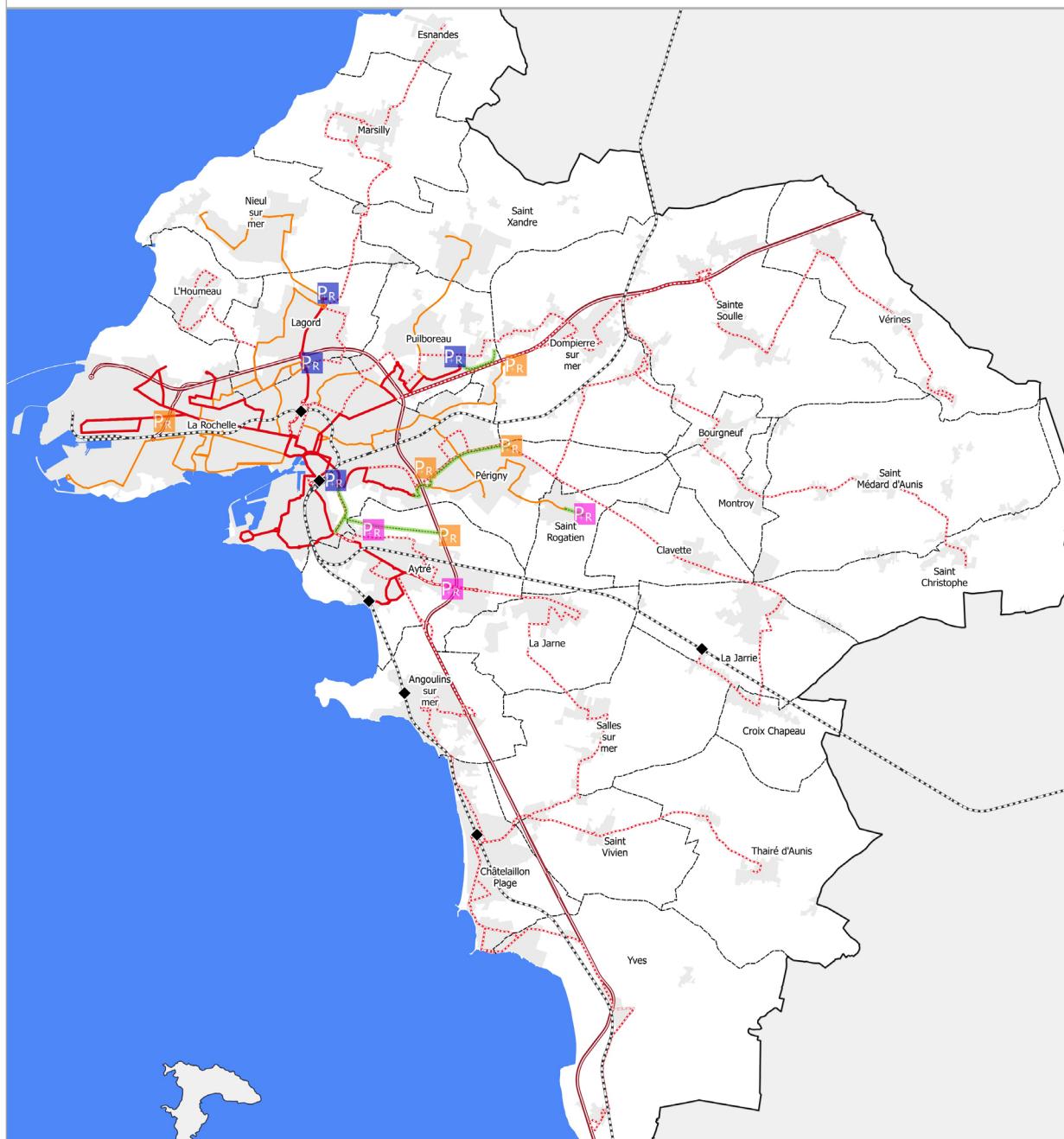
- mettre en adéquation les réseaux bus et cyclables avec le développement urbain ;
- ne plus développer les hameaux et les écarts, concentrer les développements urbains au plus près des centralités, du cœur de l'agglomération et des pôles d'appui ;
- densifier les secteurs déjà bâties dans les territoires les mieux desservis par des transports en commun efficaces ou un réseau cyclable très performant permettant un rabattement ou un accès rapide aux zones d'emplois majeures de l'agglomération ;
- définir une politique de stationnement en adéquation avec la motorisation des ménages et son évolution et l'évolution de l'usage des Transports en Commun ;
- optimiser les transports publics en sortant de la motorisation diesel pour les bus ;
- développer une information étendue, multimodale et qualitative au travers de services numériques, sur la base de données simplifiées et fiabilisées.

## E/ CONSTRUIRE UNE VILLE DES PROXIMITÉS APAISÉE

Et pour cela :

- dynamiser le développement des infrastructures cyclables et s'appuyer sur le schéma directeur cyclable de l'agglomération ;
- développer des espaces de vie de proximité plus urbains, favorables aux modes actifs, et plus accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- développer une politique de stationnement adaptée à la reconquête de l'espace public ;
- suivre l'accidentologie de façon à connaître plus précisément les points d'insécurité et ainsi répondre de manière prioritaire et ciblée aux enjeux de terrain ;
- aménager des nouveaux quartiers de manière à limiter les besoins en voiture.

## Réseau projeté de transports collectifs



### Parcs-relais

- PR** Éxistant
- PR** À l'étude
- PR** Étude à lancer

### Réseau de bus 2017

- Lignes**
  - Structurante
  - Complémentaire
  - Maillage
  - Extension ligne de bus

### Limites administratives

- Communes membres
- Périmètre de l'Agglomération
- Enveloppe urbaine

### Réseau SNCF

- ◆ Gare
- Voie ferrée

### Voirie

- Routes nationales



0

2.5

5 km

## ORIENTATION N°2

# DÉCLINER LA STRATÉGIE DE L'AGGLOMERATION EN TERME DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE CRÉATION D'EMPLOIS

### A/ OBJECTIF GÉNÉRAL

A 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. Cela implique de s'inscrire dans un développement résolument offensif et de consolider les fonctions métropolitaines et le niveau de services. Cela implique aussi d'imaginer un développement cohérent au regard de l'échelle du bassin de vie.

Cette volonté de développement économique qui doit être corrélée au scénario démographique, doit se penser aussi à une échelle métropolitaine plus large, en complémentarité avec les agglomérations voisines, que ce soient Niort ou Rochefort, dans les domaines de l'action économique, ou des grands équipements.

Cette volonté de développement qui s'inscrit toujours dans la perspective de garantir la cohésion sociale, à travers l'accès de tous aux fonctions urbaines, permettra à la fois de s'intégrer dans les orientations du SCoT actuel en matière de consommation d'espaces, et de garantir une offre diversifiée et équilibrée sur le territoire de l'agglomération dans une perspective à 10 ans, tout en mettant en œuvre les conditions pour :

- attirer de nouveaux emplois, notamment à haute valeur ajoutée, et proposer un territoire attractif pour les personnes en formation post-bac ;
- miser sur le haut débit, conforter l'agglomération rochelaise comme territoire leader en matière de mobilité ;
- 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 (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...).

### B/ ACTUALISER L'OFFRE FONCIÈRE AUX ENTREPRISES

Le développement économique du territoire de l'Agglomération s'appuie sur de nombreux facteurs de réussite : sa géographie et son attractivité littorale, 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...), la bonne santé de l'écosystème local.

Pour être attractif, notre territoire doit être en capacité d'offrir un stock significatif de foncier économique, qui correspond à 5 ans a minima de commercialisation, soit environ 50 hectares immédiatement commercialisables. À l'échelle des 10 ans de mise en œuvre du PLUI, ce sont donc au moins 100 ha qui sont nécessaires. Bien répartis sur le territoire, les différents sites offerts pour le développement économique doivent aussi être diversifiés pour répondre aux différents secteurs d'activités, afin d'anticiper, à la fois le développement des entreprises endogènes, mais aussi d'accueillir de nouveaux projets, de capter de nouvelles entreprises, ou encore de permettre la réalisation de projets d'ampleur.

Dans une perspective de sobriété et de développement durable, l'approche du développement économique de la Communauté d'Agglomération se construit d'abord dans le cadre d'une requalification et d'une densification des Parcs d'Intérêt Communautaires existants et nécessairement dans le cadre d'une consommation foncière maîtrisée :

- à la fois, dans un contexte de montée en qualité des différents parcs d'activités comme par exemple Aytré - Belle Aire Sud, Périgny, La Rochelle - Les Rivauds-Nord, l'Aubépin, Puilboreau - Beaulieu, et de fin de commercialisation des parcs d'activités situés en première couronne et très attractifs (Périgny, Aytré, Les Rivauds) ;
- mais aussi, dans un cadre général d'absence d'offre foncière qui permette de répondre aux demandes atypiques comme de nouvelles pratiques d'activités sportives et de loisirs, les commerces de gros ou les activités à dimensions « non standards ».

Les réserves foncières effectuées devront permettre de :

- maîtriser la consommation foncière. La densification et la requalification des parcs existants est rendue indispensable pour éviter leur affaiblissement, l'apparition de friches, et de façon générale, pour économiser le foncier ;
- poursuivre le maillage territorial de l'offre, notamment en développant de nouveaux parcs au nord vers la Vendée et au Sud où il n'existe actuellement pas de parcs suffisamment dimensionnés pour répondre à tous les besoins, adaptée aux besoins des entreprises, accessible aux salariés, à la clientèle et aux fournisseurs, par la confortation et le développement de pôles majeurs et de pôles d'appui, de parcs d'activités dédiés ;
- maintenir et conforter la diversité sectorielle de l'offre pour répondre aux besoins des entreprises locales et exogènes ;
- conforter les parcs majeurs, situés sur les axes structurants, faciles d'accès et visibles, ayant une fonction et une vocation identifiée au-delà du territoire de l'agglomération.

## C/ LES AXES STRATÉGIQUES DU SCHÉMA DIRECTEUR DES PARCS D'ACTIVITÉS

Les axes stratégiques retenus pour le développement économique des parcs d'activités reposent sur les lignes directrices suivantes :

### 1) AUGMENTER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL ÉCONOMIQUE

Notre territoire doit être en capacité d'offrir en permanence un stock significatif de foncier économique, bien réparti sur le territoire, diversifié pour répondre aux différents secteurs d'activité, et aménagé dans une logique de densification.

Cela passe par la reconstitution des stocks, par le développement des terrains viabilisés autour des parcs d'activités, pour offrir un panel élargi aux entreprises s'implantant sur notre territoire, par la maîtrise des mitages par l'habitat sur certains sites (Aytré - Belle Aire Sud, Croix-Fort).

### 2) RENFORCER LE MAILLAGE TERRITORIAL DE L'OFFRE

Le maillage doit être adapté aux besoins des entreprises et aux atouts de chaque commune, accessible aux salariés, à la clientèle et aux fournisseurs.

Il s'agit de hiérarchiser l'organisation entre pôles stratégiques et pôles d'armatures secondaires, sur la base d'une répartition géographique des parcs équilibrée (avec un manque identifié au Sud).

Il s'agit de préciser la vocation des parcs les plus anciens qui ont tendance à s'écartier de leur vocation initiale du fait des mutations (Lagord – Les Greffières...), et donc de renforcer la complémentarité des parcs d'activités au sein de l'agglomération, mais également avec les territoires voisins, et à l'échelle métropolitaine.

### 3) RECENTRER LES PARCS D'ACTIVITÉS AUTOUR DES NOUVEAUX AXES DE COMMUNICATION

Les nouveaux parcs devront être en lien avec de nouvelles liaisons départementales (notamment liaison sud Vendée, contournement de Marans), et les situer sur des sites stratégiques : extension de parcs d'activités d'ici 2025 (dont par exemple, Les Bonneveaux à Saint-Vivien), voire au delà. Et extension de parcs d'activités après 2025 (Atlanparc à Sainte-Soulle et Vérines, Corne-Neuve à Dompierre-sur-Mer, Varaize à Aytré, et Croix-Fort à l'interface de Clavette – Saint-Christophe – Saint-Médard).

### 4) TENDRE VERS UNE OPTIMISATION DE LA PERFORMANCE DES PARCS

Il s'agira de limiter le stock de mètres carrés tertiaires et de cibler leur développement autour de sites stratégiques (comme la gare de La Rochelle). De la même façon l'Agglomération souhaite spécialiser et valoriser les Zones d'Activités nautiques.

Mais 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), à l'horizon 2020.

Au total, 155 hectares d'extension d'urbanisation seront consacrés aux zones d'activités :

- 55 hectares à court terme, consacrés aux besoins d'aménagement avant 2025 ;
- 100 hectares à moyen et long terme (après 2025), et en fonction de la capacité des réseaux à desservir ces secteurs de développement économique.

## ORIENTATION N°3

# UNE STRUCTURATION DES GRANDS ÉQUIPEMENTS ADAPTÉE AU TERRITOIRE

## A/ ENJEUX GÉNÉRAUX : LE PARC DES EXPOSITIONS, UN NOUVEL HÔPITAL

Le projet de territoire n'a pas fait émerger la nécessité de programmer de nouveaux grands équipements à court terme.

En revanche dans une démarche solidaire, partagée, pensée à l'échelle métropolitaine et dans une logique de complémentarité, il a été mis en évidence la nécessité de repositionner l'actuel parc des expositions dans le fonctionnement général des affectations spatiales de notre territoire. En effet, le site du Parc des Expositions se trouve à la croisée de nombreux projets en cours ou programmés.

Le site est positionné au barycentre des centralités sud de La Rochelle, et avec une superficie générale d'une dizaine d'hectares, il est capable d'accueillir des programmations urbaines de natures très différentes et de volumes très significatifs.

La réflexion en cours sur le devenir d'un équipement événementiel peut déboucher sur plusieurs scénarios, en fonction des objectifs qui seront arrêtés et des fonctionnalités diverses qui restent à définir. En tout état de cause, et quelle que soit l'option retenue, le projet tiendra compte prioritairement des facilités d'accès.

Parallèlement, le déplacement de l'hôpital et la construction d'un nouvel équipement ont été actés par la gouvernance du Centre Hospitalier de La Rochelle (CHLR). Et c'est le site de l'actuel parc des expositions, qui semble le plus adapté pour l'accueillir.

## B/ LE SITE ACTUEL DE L'HÔPITAL ET L'ESPLANADE, RUE DU DOCTEUR SCHWEITZER

Avec le déménagement du CHLR, le site actuel de l'hôpital va connaître à terme une mutation complète. Par sa taille et son emplacement, ce site requiert d'ores et déjà une attention toute particulière de l'Agglomération, pour optimiser l'approche tant programmatique que spatiale. Sur une emprise générale de plus de 7,6 hectares, le site de l'hôpital va représenter une des dernières grandes opportunités urbaines de centre-ville pour La Rochelle.

En dialogue avec le programme du Conservatoire, et du nouveau quartier Rompsay-Joffre, et en réponse aux « émergences » voulues dans le projet urbain Espace Gare, les projets qui seront appelés à s'insérer à la place de l'hôpital, ont donc une responsabilité historique de créer une « skyline » emblématique de La Rochelle au XXI<sup>ème</sup> siècle, au milieu d'un environnement identitaire, historique et particulièrement remarquable (covisibilité Monument Historique avec le beffroi de la Gare, Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager, Secteur Sauvegardé – Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur).

## ORIENTATION N°4

# ACCUEILLIR PLUS DE JEUNES ET D'ACTIFS ET DÉVELOPPER LE TERRITOIRE MAJORITAIREMENT DANS L'ENVELOPPE URBAINE EXISTANTE

### A/ LES FONDEMENTS DU SCÉNARIO

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle s'attache à conserver les jeunes actifs et les familles avec enfants en son sein, plutôt que de laisser le marché immobilier et les coûts du foncier les conduire en grande majorité à résider en troisième couronne.

Le but général poursuivi est évidemment de limiter les déplacements (ville des proximités, « ville du quart d'heure », territoire bas carbone, réduction des émissions GES...), d'optimiser les équipements publics et les commerces existants, et de limiter l'effet de vieillissement de la population sur la dynamique et l'intensité de vie dans le cœur de l'agglomération.

Le projet s'appuie sur un gisement foncier disponible en intensification, et pour partie activable en 10 ans.

Ce gisement foncier est estimé à 3.280 hectares de parcelles bâties et 280 hectares de friches, dents creuses et ensembles bâties mutables. Cela correspond à un potentiel de 8.700 logements, dont plus de 60% se trouvent dans l'unité urbaine centrale.

Dans cette optique, le scénario est donc construit sur les éléments fondamentaux suivants :

- prendre en compte, respecter et valoriser les cadres de vie présents sur le territoire ;
- dépasser le point mort de production de logement actuel pour atteindre l'objectif d'environ 1.920 nouveaux logements par an, dont 1.250 dans l'unité urbaine centrale, 350 en 2<sup>ème</sup> couronne, et 320 dans les pôles d'appui ;
- compléter ces possibilités de développement en intensification par le recours à l'extension urbaine dans les limites des règles définies par le SCoT ;
- réduire les déplacements principalement alimentés par la périurbanisation ;
- agir sur les répartitions de production de logements entre unité urbaine centrale, pôles d'appui et couronne, dans le but d'inverser la tendance actuelle connue par l'unité urbaine centrale : perte d'habitants, vieillissement de la population, perte des jeunes actifs et familles avec enfants, report des jeunes actifs en dehors de l'agglomération...

Sur ces bases, le scénario cherche à concilier deux niveaux d'approche :

- premièrement, la Communauté d'Agglomération affirme son ambition de retrouver une croissance

démographique qui se rapproche, voire dépasse celle de son aire urbaine.

L'enjeu est de passer d'une augmentation de 0,4%, à 0,8%/an.

Cette croissance doit s'opérer majoritairement dans l'unité urbaine au plus près des services, des emplois et des moyens de transports les plus performants. Il s'agit donc d'une volonté et d'une stratégie de recentrement du développement au sein du territoire de la CdA ;

- de deuxièmement, le scénario s'inscrit dans un rapport de compatibilité avec le SCoT et sa structuration territoriale : l'unité urbaine centrale, les pôles d'appui, et la couronne périurbaine. Il vise les équilibres définis par le SCoT, répartissant le développement entre ces trois situations urbaines et leurs communes respectives, selon un ratio de 50%, 25%, 25% et une répartition entre intensification et extension.

### B/ RECENTRER LE PROJET DE TERRITOIRE VERS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

Le PLUi donne ainsi une place importante à l'unité urbaine centrale, qui concentre les emplois et les habitants. C'est sur l'unité urbaine que porteront une grande partie des efforts, tant en intensification qu'en extension, ceci afin qu'elle accueille au moins 50% des gains de populations à venir.

Cela demande une mobilisation importante, des moyens, un portage fort vis-à-vis de la population autour des enjeux de la densification ou de l'intensification et peut impacter le marché de l'immobilier.

Cette dynamique doit se comprendre dans une complémentarité entre la ville centre et les autres communes, qui est relayée par les pôles d'appui.

Les pôles d'appui doivent pour autant jouer le rôle que leur avait donné le SCoT, certains étant contraints pour poursuivre leur développement, en raison du contexte environnemental dans lequel ils se trouvent, comme par exemple les secteurs submersibles et les environnements de marais pour le pôle Angoulins-Châtelaillon.

Disponibilités foncières, volonté politique, accompagnement des développements urbains (équipements, transport...), seront autant de facteurs de renforcement du rôle des pôles d'appui.

## C/ LES OBJECTIFS CHIFFRÉS DE MODÉRATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE

### 1) VISER UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE MOYENNE DE 0,8% PAR AN...

Une croissance démographique de 0,8% par an permettra d'inverser la tendance démographique actuelle dans l'aire urbaine afin de regagner des habitants, des actifs et des familles dans le centre de l'agglomération, La Rochelle et l'unité urbaine centrale. Il s'agit de dépasser le point mort actuel, en produisant plus de 1.250 logements par an dans l'unité urbaine centrale.

### 2) PRODUIRE LA MAJORITÉ DES LOGEMENTS DANS LES ENVELOPPES DÉJÀ BÂTIES

C'est-à-dire que la production de logement se réalisera à 70% dans les tissus déjà urbanisés de l'unité urbaine centrale, à 40% des tissus déjà urbanisés des pôles d'appui et des communes de la 2<sup>e</sup> couronne.

### 3) RÉDUIRE CONSIDÉRABLEMENT LE DÉVELOPPEMENT URBAIN SUR LA ZONE AGRICOLE

En dédiant une consommation de :

a) 230 hectares environ à l'habitat et aux équipements de proximité repartis de manière équilibrée et cohérente avec le réseau de transport, les pôles d'emploi et les centralités :

- environ 80 ha pour l'unité urbaine centrale ;
- environ 60 ha pour les pôles d'appui ;
- et 90 ha environ pour les communes de la 2<sup>ème</sup> couronne.

b) 170 hectares environ pour les activités économiques (parcs d'activités et extension de parcs commerciaux) et touristiques (hôtellerie de plein air notamment).

L'Agglomération se donne pour objectif une consommation moyenne de 40 ha par an pendant 10 ans, en extension, hors infrastructures. Une consommation inférieure à celle envisagée par le SCoT.

### 4) LUTTER CONTRE LE MITAGE AGRICOLE

... Et adapter strictement la consommation d'espace pour les équipements et les grandes infrastructures de desserte (contournement ferré nord, RD9...) et les constructions déjà existantes.

De la même façon, il s'agit de réduire strictement les possibilités de construction en zone agricole et naturelle, et de rendre à la zone agricole ou naturelle, les espaces non artificialisés non utiles à une consommation d'espace justifiée.

### 5) CONCENTRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

À cet égard, le projet :

- autorise un développement effectué uniquement dans les bourgs, les villages et les villes, au plus près des centralités, et non autour des écarts ou des hameaux ;
- réduit les extensions urbaines au plus près des espaces déjà artificialisés.



# CHAPITRE 2

Mettre en valeur et développer  
les différentes facettes d'une qualité  
de vie liée à l'« attractivité » et d'une  
qualité de vie « vécue » au quotidien

## ORIENTATION N°5

# S'APPUYER SUR LE PLAISIR DE VIVRE UN TERRITOIRE D'INFLUENCE MARITIME ET PRÉSERVÉ

La qualité de vie, le plaisir de vivre à La Rochelle et dans son agglomération sont des facteurs déterminants de son attractivité et donc de son développement.

## A/ PRÉSERVER LA QUALITÉ DES ESPACES À DOMINANTE NATURELLE

### 1) PROTÉGER UN TERRITOIRE D'INFLUENCE MARITIME

La situation littorale de la CdA implique un ensemble de conséquences bien identifiées : attractivité, contraintes spatiales pour l'aménagement (loi littoral), risques naturels, demande d'hébergement touristique, saisonnalité des usages, pics de congestion estivaux, pression sur les ressources, etc.

Cela en fait un territoire fragile et soumis à de fortes pressions. Dans ce contexte, il faut concilier à la fois la préservation des paysages et des cadres de vie, et une consommation d'espaces nécessairement limitée, adaptée à la capacité d'accueil.

#### 1-1) La reconversion « post – Xynthia »

Les communes d'Aytré, de Châtelain-Plage, d'Yves, et d'Esnandes sont en première ligne sur cette question. Il s'agit de continuer la réhabilitation des sites délaissés et déconstruits suite à la tempête de février 2010 (plage d'Aytré, les Boucholeurs...), en menant une réflexion d'ensemble sur leur usage et leur intégration paysagère, tout en tenant compte des risques naturels et de l'évolution climatique.

#### 1-2) L'enjeu de la gestion des littoraux urbanisés et privatisés

Cet enjeu est notamment prégnant sur La Rochelle, ou Angoulins.

Il s'agit de :

- retrouver une continuité piétonne tout le long de la côte ;
- gérer et améliorer l'intégration de l'artificialisation en bord de falaise en lien avec la gestion du risque littoral.

#### 1-3) La valorisation des marais maritimes « naturels »

La qualité de ces espaces sera préservée et améliorée en :

- maintenant les liens de ces marais, et notamment leurs fonctionnements hydrauliques, avec le littoral ;
- mettant en valeur les abords des deux réserves naturelles nationales (Baie de l'Aiguillon et Yves) et les deux sanctuaires (anciennes réserves naturelles volontaires) de Tasdon et de Pampin ;
- développant les valeurs patrimoniales et historiques de l'évolution des marais (site de Coup de Vague à Marsilly) et en accompagnant la transformation des marais péri-urbains en parcs publics.

Rendre accessible les marais et les espaces naturels

tout en gardant leurs spécificités liées à l'eau et à la biodiversité (Parc naturel de la baie d'Aytré, Parc de Tasdon) constitue un enjeu à la fois social, pédagogique et citoyen, porté par notre projet de territoire.

#### 1-4) La reconquête des marais maritimes conchyliques

Ces espaces sont emblématiques de notre territoire.

En effet pas moins de 7 communes accueillent des zones ostréicoles ou conchyliques : Esnandes, Nieul-sur-Mer, L'Houmeau, Aytré, Angoulins, Châtelain-Plage, Yves.

Ici, la volonté de l'Agglomération de La Rochelle est de :

- préserver l'activité humaine pour préserver le paysage ;
- maintenir les liens de ces marais avec le littoral : fonctionnement hydraulique ;
- réhabiliter ces zones conchyliques en pensant à leur intégration dans ce paysage particulier.

#### 1-5) La valorisation de la plaine ouverte sur le littoral

Il s'agit de :

- garder les ouvertures visuelles et physiques depuis les terres vers l'océan ;
- valoriser les relations « terre-océan » ;
- prendre en compte les phénomènes de covisibilités importantes avec l'Anse de l'Aiguillon (pointe Saint Clément), la baie d'Yves (depuis Châtelain-Plage, depuis la RD137...), la presqu'île de Fouras, et les îles (Ré, Oléron, Aix) depuis les points hauts du territoire.

## 2) OUVRIR À LA DÉCOUVERTE LES PAYSAGES DE L'AGGLOMERATION

- Protéger le patrimoine naturel, notamment les espaces naturels remarquables ou emblématiques (zones humides, estran) et ses fonctionnalités écologiques : préserver et développer la trame verte et bleue et la nature en ville (préserver les cœurs de nature, protéger, développer et réparer le maillage existant de corridors écologiques), protéger les zones humides et les zones inondables, développer et réserver le potentiel végétal des quartiers ;
- mettre en scène les paysages de la Communauté d'Agglomération le long des infrastructures principales ;
- renforcer la trame des chemins et la compléter en lien avec des enjeux de requalification paysagère ;
- créer un réseau de points de vue à l'échelle du territoire en lien avec les chemins de découverte ;
- prendre en compte dans les projets les phénomènes de covisibilité, en particulier avec les repères classés monuments historiques (en dehors des périmètres de protection obligatoire) ;
- qualifier les entrées des villes, bourgs et hameaux en proposant des traitements adaptés à leurs statuts.

### 3) POURSUIVRE LA VALORISATION DE LA PLACE DU VÉGÉTAL

- promouvoir le patrimoine arboré, et plus généralement, la palette végétale locale selon les différents milieux ;
- développer et entretenir la trame verte, notamment pérenniser et développer le maillage des haies existantes sur le territoire ;
- promouvoir le rôle accompagnateur des alignements d'arbres le long des voies, chemins, allées, etc., et leur diversité (essences et formes végétales), replanter des alignements ;
- pérenniser les boisements sans limiter la gestion ou l'exploitation des zones forestières, prendre en compte les lisières en tant que zones de transition entre bois et champs agricoles, protéger les boisements significatifs au titre de la loi littoral.

Au regard des enjeux généraux de préservation de la biodiversité sur notre territoire, la doctrine qui fonde l'approche de l'utilisation des sols s'appuie sur une volonté très affirmée de moindre impact possible.

Cela a conduit la CdA à systématiser le choix de l'évitement en matière de planification. Le « socle » environnemental a été sanctuarisé par principe, avec la volonté de ne pas alourdir les choix opérés sur le territoire par des compensations, au niveau de l'acte fondateur de la planification.

## B/ PRÉSERVER LA QUALITÉ ET LA DIVERSITÉ DES ESPACES À DOMINANTE URBAINE

### 1) MAÎTRISER L'ÉVOLUTION DES ENVELOPPES URBAINES

Les objectifs généraux peuvent se décliner en trois axes :

1. Calibrer l'évolution des enveloppes urbaines en fonction du contexte paysager et des particularités de chaque secteur (covisibilités, préservation de coupures d'urbanisation, qualités paysagères, relief...).
2. Prendre en compte les covisibilités, les interconnexions entre les points de vue lointains et les projets de construction.
3. Révéler le contexte paysager de chaque bourg dans le travail des franges : conforter les identités du paysage bâti, préserver et accompagner les franges de qualité, qualifier les franges dégradées du bâti existant, anticiper les futures franges dans le cadre de futures extensions d'urbanisation (nouvelles enveloppes urbaines) par des pré-verdissements, pré-plantations...

Cela passe par :

- la proposition de nouvelles formes urbaines et une bonne gestion de la mise en œuvre du renouvellement urbain, pour densifier de manière adaptée (pas n'importe où, pas n'importe comment) et conforter nos cadres de vie, notamment par un suivi actualisé du gisement d'intensification (friches, dents creuses, ensembles bâties mutables et parcelles bâties) ;

- la protection et la mise en valeur du patrimoine architectural et de l'identité des villes, villages et bourgs à travers l'identification des cadres de vie et l'intégration des chartes architecturales communales ;
- la mise en valeur de la « nature citadine » : conserver les liens visuels et/ou physiques qui permettent de mettre en relation l'arrière-pays avec le littoral, maintenir et renforcer les coupures d'urbanisation entre chaque commune / bourg, accompagner l'évolution agricole de ces espaces interstitiels, accompagner la création de nouveaux parcs publics (Parc naturel de la baie d'Aytré, Parc de Tasdon), et s'appuyer sur ces interstices pour requalifier les abords de la rocade de La Rochelle et les entrées du « noyau urbain » ;
- la protection de la plaine des crêtes à l'est du territoire de la CdA : conservation des transparences visuelles et physiques, et limitation des développements de projets d'extension sur les points hauts en covisibilité ;
- la préservation de l'identité paysagère des marais mouillés habités dans leur évolution urbaine et agricole : préservation des continuités des cordons végétaux associés à la trame de l'eau au contact du bâti, confortation de la diversité des cultures des fonds de vallons (maraîchages particuliers ou professionnels, jardins potagers, prés, etc.) et du parcellaire actuel associé au réseau de haies ;
- l'insertion des activités économiques dans le paysage : réhabilitation des franges des zones commerciales situées le long des axes principaux, et préservation des paysages agricoles (intégration des exploitations (bâtiments, enceintes, enclos, gestion des matériaux et des couleurs...), et des projets d'habitat des agriculteurs, maintien des paysages de marais gâts et d'anciennes salines en préservant les élevages) ;
- amplifier l'action d'accompagnement de la présence de l'eau sur le territoire et d'interconnexion des coulées vertes pour mettre en valeur le lien paysage-végétal : mise en scène du réseau hydrographique (réhabiliter les ouvrages de franchissement pour valoriser la traversée des cours d'eau, créer une signalétique pour révéler la présence des cours d'eau, gestion et entretien des berges et les ripisylves des cours d'eau, redécouverte du passage des cours d'eau en milieu urbain, entretenir des fossés et canaux pour garantir une bonne gestion des eaux de ruissellement, paysagement des bassins de gestion des eaux pluviales, etc.) ;
- valoriser la notion de paysage autour du Canal de Marans avec ses différentes séquences paysagères : rendre lisible les traversées et les points de contact (accès direct lié au canal, stationnements, départ de randonnées), mettre en valeur le patrimoine végétal spécifique à cet ouvrage (pelouses sèches, fougères...) ainsi que le patrimoine bâti des ouvrages anciens.

## 2) METTRE EN VALEUR L'ARCHITECTURE ET LE PATRIMOINE URBAIN

Les coeurs de bourg historiques sont des lieux de centralités particulièrement prisés pour leur convivialité. Ils réunissent l'ensemble des fonctions qui font la vie même des communes du territoire : mairies, écoles, lieux de cultes, commerces traditionnels de proximité, services marchands, publics ou médicaux, lieux de restauration, cafés, espaces de réunions formels ou informels, etc.

La mise en valeur de l'architecture et du patrimoine urbain, mais aussi la qualité des nouveaux projets (nouvelles habitations, nouveaux bâtiments d'activités...), constitue un des vecteurs de sens, les plus ressentis par la population et par les élus.

C'est l'identité d'un territoire qui se joue sur cette thématique, et qui décline avec elle à la fois les notions de marketing territorial (communication du territoire vers l'extérieur), et la qualité de vie quotidienne (vécu réel des usagers), l'attachement à un site.

Par ailleurs, le patrimoine qui est à la fois constitué localement, de formes urbaines historiques ou clairement identifiées, d'un « petit patrimoine » pittoresque, d'une architecture spécifique et identitaire, de volumes particuliers, de transitions et d'ambiances, s'inscrit d'abord au quotidien, dans le vécu d'un territoire pour ses habitants et ses usagers, et contribue de façon centrale à l'attachement que chacun éprouve à son égard, et du sentiment d'appartenance à un lieu, d'identification à une histoire, et d'ancrages personnels et familiaux.

Entre campagne et littoral, les centres urbains patrimoniaux sont des lieux de promenade, ou de ponctuation sur des itinéraires de découverte du territoire. En un mot, ce sont des leviers d'attractivité clefs : des facteurs stratégiques du renforcement de l'expérience « territoire » offerte aux visiteurs de notre agglomération, mais aussi de leur attachement et de leur fidélisation.

Cet attachement territorial exprimé est un des enjeux majeurs du PLUi. En effet, l'ambition communautaire est de faire du patrimoine et de la qualité des projets urbains et immobiliers, en « osant l'architecture » un des leviers du développement du territoire et une composante majeure de la qualité de son cadre de vie.

Pour les habitants, si bien sûr le charme du bâti ancien rend attractif les centres des bourgs, en revanche il est nécessaire de ne pas accumuler les dispositifs d'enca-

drement sur des espaces déjà contraints par essence (accès véhicules, lumière, formes et taille des pièces...), avec aussi le risque d'un enrichissement trop important des interventions sur le bâti. Les protections doivent être pédagogiques et comprises comme des leviers de qualité urbaine et de valorisation patrimoniale.

Pour un développement urbain et un aménagement des bourgs cohérent avec l'histoire des sites, mais aussi pour une reconquête des centres-bourgs qui ont tendance à se vider et à s'appauvrir dans certaines communes, ils sont proposés :

- une protection et une revalorisation des centralités, en développant tous les facteurs qui concourent à l'intensité des coeurs de ville, de bourgs et de villages ;
- de façon générale : une hiérarchisation des modes de protection en fonction du patrimoine identifié, et à travers un système complet de protection, pour les communes d'intérêt patrimonial (Esnandes, La Jarrie, La Rochelle, Salles-sur-Mer, Thairé...), les centres-bourgs, le petit patrimoine et les ensembles remarquables, venant compléter les dispositifs des protection existantes de type secteur sauvegardé et ZPPAUP et périmètres de abords des monuments historiques ;
- une identification des éléments forts formant l'identité patrimoniale ;
- la caractérisation de ce qui crée l'identité urbaine ;
- l'identification de ce qui peut être modifié sans la compromettre (épannelage et alignement, rythmes, couleurs et matières côté rue, versus démolitions et adaptation côté jardin, accès coeurs d'îlots...) ;
- le respect des formes urbaines locales, des cadres de vie et des ensembles architecturaux existants pour inspirer des nouveaux développements et les renouvellements urbains en centres-bourgs ;
- la possibilité de permettre des adaptations du bâti ancien aux modes de vie contemporains, et notamment par l'intervention d'architectes, enrichir le dialogue entre l'acte de bâtir aujourd'hui et les structures héritées du passé.

Enfin, le patrimoine architectural et urbain n'est pas exclusivement constitué de bâti ancien ; le patrimoine moderne du XX<sup>ème</sup> siècle, et le bâti actuel contemporain doivent être considérés comme parties prenantes de cette démarche. La CdA entend poursuivre sa politique de mise en valeur.

## ORIENTATION N°6

# VALORISER LES ATOUTS D'UN TERRITOIRE TOURISTIQUE, ACCESSIBLE À TOUS

Le Schéma d'Accueil et d'Information Touristique, à l'échelle du territoire, vise à créer les conditions d'un territoire accueillant, accessible à tous les publics, sécurisé et attentif à la qualité de la relation du visiteur avec le territoire tout au long de son séjour.

## A/ LA MER, PILIER DE L'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE

Pour engager la structuration d'une offre touristique littorale d'excellence, il s'agit de :

- requalifier et réinventer les fronts de mer par des aménagements innovants, en permettant de bâtir une offre balnéaire de référence sur la façade atlantique ;
- séduire et attirer de nouvelles clientèles, plus jeunes, et répondre au besoin de nouveauté pour conforter le potentiel d'attractivité et d'animation touristique de l'Agglomération de La Rochelle ;
- créer une expérience unique de la mer à l'échelle de la destination « La Rochelle », et à cet égard, mieux connecter l'offre littorale avec celle de l'intérieur, notamment en développant la découverte des parcs naturels, marais et canaux en pratiques sportives ou en balades, et à travers la création de parcours de découverte thématisés autour de l'eau.

Dans ce cadre, les actions visent à requalifier l'offre balnéaire :

- définir un « Plan Plages » à l'échelle du territoire ;
- thématriser les plages de l'Agglomération selon leurs spécificités : loisirs, nautiques, voile, activités familiales, nature, pêche à pied... ;
- réaménager certains fronts de mer (ex : intégration dans les projets de quartiers durables, piscines d'eau de mer, requalification paysagère...) ;
- révéler et magnifier le caractère portuaire du territoire ;
- réinventer le Vieux-Port de La Rochelle ;
- mettre en tourisme les autres ports de l'Agglomération (Port du Plomb, Port du Loiron, Port des Boucholeurs...) et les positionner en tant que produits touristiques thématiques.

## B/ STRUCTURER L'OFFRE TOURISTIQUE POUR CONFORTER LES ATOUTS

Il s'agit de créer les meilleures conditions pour faciliter l'intérêt et la venue d'investisseurs sur l'Agglomération de La Rochelle, les objectifs étant de :

- renouveler et diversifier l'offre de campings qui a été réduite, suite à la tempête Xynthia est une priorité, avec des enjeux de relocalisation et d'approche rétro-littorale de l'aménagement (résilience territoriale) ;
- identifier des sites à potentiel pour accueillir des projets d'hébergement, de restauration, d'activités de loisirs, de tourisme d'affaires...
- valoriser le patrimoine naturel des communes de l'Agglomération, et notamment utiliser le paysage et la nature pour dynamiser l'offre touristique, mais aussi les aménités offertes aux habitants : développer un grand parc littoral autour de la baie d'Aytré, créer de nouveaux parcours et mettre en valeur les points de vue, mettre en valeur les zones conchyliologiques et les zones ostréicoles ;
- créer une offre de vélotourisme qualitative de référence en remettant le vélo au centre du positionnement de la destination « La Rochelle », pour définir une offre de vélotourisme « différenciante » et fondée sur le lien historique de La Rochelle avec le vélo, notamment en structurant le réseau cyclable le long du littoral et vers les communes rétro-littorales.

Il s'agit là de conforter les passerelles et les interconnexions entre La Rochelle, le littoral et les communes rétro-littorales, de même que l'accessibilité aux plages, la complémentarité avec l'offre culturelle et sportive située en situation rétro-littorale, et de faciliter le lien « trame verte - trame bleue » en répondant à l'enjeu du rapport à la mer. L'objectif à terme est de mailler l'ensemble du territoire et de favoriser des déambulations aisées.

## ORIENTATION N°7

# LA QUALITÉ DE VIE C'EST AUSSI LA SÉCURITÉ, LA PRÉSÉRATION DES RESSOURCES ET LA PROTECTION DE LA SANTÉ

## A/ LA SÉCURITÉ FACE AUX RISQUES NATURELS, PRIORITÉ DE NOTRE TERRITOIRE

Après les tempêtes de décembre 1999 et de février 2010, la CdA veut continuer à être un territoire proactif face aux risques naturels.

Cela implique de :

- prendre en compte les risques littoraux dans notre politique d'aménagement du territoire, anticiper l'élévation du niveau des mers, prévenir les risques inondations, submersion et littoraux ;
- prendre en compte les risques majeurs présents sur le territoire : érosion, tempête, inondation, remontée de nappe, et submersion dans le cadre des projets ; ne pas aggraver les risques pour les personnes et les biens ;
- préparer le territoire aux conséquences du changement climatique, mettre en place une stratégie d'adaptation et de retrait stratégique ;
- préserver les ressources et les espaces naturels du territoire ;
- proposer une urbanisation résiliente prenant en compte le cycle de l'eau ;
- préserver les espaces qui servent à ralentir, réguler et stocker l'eau ;
- prévenir le risque d'inondation par ruissellement ou remontée de nappe.

L'Agglomération entend développer la culture du risque et anticiper la vulnérabilité du territoire par rapport à l'ensemble des risques naturels (submersion marine, inondations, retrait-gonflement des argiles...) en évitant les secteurs à risques ou en prévoyant autant que possible dans les aménagements urbains ou les procédés de construction les mesures permettant de réduire la vulnérabilité des biens et de garantir la sécurité des personnes.

Notre modèle de développement doit réduire au maximum l'exposition des populations aux risques et nuisances (polluants, qualité de l'air et bruit) liées au transports (transport de matières dangereuses...), aux activités économiques ou encore aux risques technologiques.

Concernant ces risques technologiques, installations classées pour l'environnement (ICPE), transport de matières dangereuses, champs électromagnétiques, etc., il est nécessaire de préserver des espaces indispensables aux activités et aux infrastructures tout en garantissant la santé et la sécurité des populations par des implantations judicieuses et adaptées à leur environnement.

## B/ LA PROTECTION DES RESSOURCES

### 1) PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ DE NOTRE TERRITOIRE

La biodiversité constitue à la fois une ressource de notre territoire, mais représente aussi une enjeu pour l'avenir de notre agglomération et son attractivité.

Favoriser la biodiversité locale et la préserver des effets du changement climatique, passe par la protection et le déploiement d'une Trame Verte et Bleue (TVB) à différentes échelles : à une échelle d'ensemble, la TVB majeure, et à des échelles plus fines et locales, la TVB secondaire, constituée de réservoirs et de corridors.

### 2) GÉRER DURABLEMENT L'EAU ET LES RESSOURCES DU TERRITOIRE

La CdA affirme sa volonté de continuer à gérer durablement les ressources du territoire et notamment la ressource en eau. L'eau est une ressource naturelle et économique précieuse.

De façon renforcée depuis la prise de compétence de la Gestion des Milieux Aquatiques et de la Protection contre les Inondations (GEMAPI), au 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'ambition de l'Agglomération est donc de s'engager dans une gestion globale de l'eau sur son territoire :

- ralentir les flux et conserver l'eau sur le territoire, notamment en préservant, restaurant, voire renaturant les marais, et en les rendant à leur fonction de zone tampon, en créant un réseau de haies (gérer les canaux et fossés, se doter d'une politique de gestion des canaux, fossés et réseaux hydrographiques) ;
- utiliser l'eau pour lutter contre le réchauffement climatique.

Les objectifs déclinés de l'Agglomération sont donc de :

- accompagner l'eau par des coulées vertes, elles-mêmes interconnectées et mises en valeur, de façon à maintenir la ressource en eau associée à une agriculture diversifiée ;
- une gestion exemplaire de la ressource en eau : maintenir une action en matière de bonne qualité des eaux, s'engager dans une gestion globale de l'eau sur le territoire, limiter l'artificialisation des sols et donc le ruissellement (en lien avec la Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation - SLGRI) ;
- protéger les zones humides et les zones inondables, éléments majeurs dans le stockage et la régulation des flux, les périmètres de captage ;

- mettre en œuvre un développement articulé avec la gestion durable des ouvrages (station de pompage, station d'épuration, bassin) et des réseaux publics d'eau pluviale, d'eau potable et des eaux usées et leurs extensions.

### 3) LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

#### 1-1) Objectif général

L'objectif général est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50% à l'horizon 2030 et neutralité carbone en 2040, soit une consommation de « moins 50 GWh/an », et préserver les puits de carbone du territoire et lutter contre les effets d'îlots de chaleur.

#### 1-2) En matière de transports

Proposer la réduction des modes de déplacements polluants et émetteurs de gaz à effets de serre et encourager un développement urbain propice à l'usage des modes actifs (marche, vélo...) favorable à la santé et à la préservation de la qualité de l'air.

Pour relever le défi de faire évoluer les parts modales afin de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre liés à la mobilité à l'horizon 2030 le projet vise à encourager les déplacements à vélo et sécuriser les trajets piétons en travaillant sur les trajets courts effectués en voiture et en augmentant l'usage des transports en commun.

Sur les 9 millions de voyages effectués en bus par an, il s'agit d'augmenter la part de 2,5 millions.

Doter progressivement le réseau de bus d'une flotte de bus « propres » (électriques ou bio gaz) moins polluants et moins bruyants.

Augmenter le nombre de voyages effectués en vélos de manière à passer à une part modale de 14%.

Accompagner le développement de la marche à pied par des aménagement urbains, des espaces publics et une architecture, propices à la sécurité du piéton et à la « marchabilité ».

#### 1-3) Faciliter la rénovation énergétique performante de l'habitat privé

En matière de bâti, le bilan carbone du territoire a montré que la rénovation énergétique de l'habitat privé faisait partie des enjeux importants qui permettront d'atteindre une neutralité carbone à l'horizon 2040.

Pour amplifier cette rénovation énergétique performante, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle s'est engagée dans un travail de co-construction d'un dispositif de facilitation avec les acteurs du territoire.

#### Objectifs chiffrés :

- réduire de 16% la consommation d'énergie du secteur résidentiel d'ici 2030 ;
- réduire de 18% la consommation d'énergie des bâtiments d'ici 2030, et encourager la rénovation de l'habitat.

### C/ ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : FAVORISER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

La CdA encourage les projets de développement d'énergie renouvelable (sans consommation d'espace agricole), en cohérence et non pas en concurrence, avec les activités agricoles, et cela dans le respect de la cohabitation des zones urbaines et de leur impact paysager.

Dans ce cadre, la CdA souhaite favoriser la maîtrise des consommations d'énergie et développer les énergies renouvelables, en prenant en compte les contextes architecturaux, urbains et paysagers des projets.

a) Développer les énergies renouvelables en :

- préservant de l'urbanisation les sites potentiels pour le développement du grand éolien ;
- articulant développement urbain et réseau de chaleur urbain ;
- favorisant l'utilisation de l'énergie solaire – photovoltaïque ;
- facilitant l'émergence et la mise en œuvre des projets d'énergie renouvelable sur le territoire par la promotion de l'utilisation de l'énergie de récupération : bio-gaz, méthanisation, bio masse, en favorisant l'émergence de petites unités de production locales.

b) Sur le plan opérationnel, la CdA affirme sa volonté de valoriser l'expérience et l'innovation développée sur le site du Parc Bas Carbone Atlantech, via une boucle énergétique visant l'autoconsommation, et de produire 888 GWh en 2030, dont une grande partie grâce aux éoliennes.

c) Autre priorité, réduire nos déchets et proposer une offre de service favorable au traitement des déchets, et au plus près des territoires. Proposer une deuxième vie à certains déchets, notamment via l'émergence d'une ressourcerie.

### D/ PROTÉGER LA SANTÉ PUBLIQUE

Le PLUi a pour ambition de protéger la santé des habitants du territoire de l'agglomération, et celle de ses usagers, et plus particulièrement de proposer un développement compatible avec des exigences accrues en matière de sécurité, et d'exposition des populations aux risques et nuisances (transport de matières dangereuses, polluants, qualité de l'air et bruit, champs électromagnétiques, îlots de chaleur estivale) liées au transport, aux activités économiques ou au risques technologiques ou au réchauffement climatique.

1) Dans ce cadre, l'Agglomération porte le projet d'encourager une agriculture biologique dans les secteurs les plus favorables, pour agir positivement sur la qualité de l'eau, dans les secteurs de captage notamment, et la santé humaine, à proximité des zones urbanisées, dans les franges agricoles les plus proches des habitations, et de l'unité urbaine centrale.

2) Le développement de la protection de la nature, des espaces verts et de l'arbre en ville, sont susceptibles d'avoir un impact positif sur la réduction des températures urbaines en période estivale, c'est la raison pour laquelle l'agglomération souhaite développer tous les systèmes de végétalisation sur les bâtiments et au sol, de manière également à favoriser l'infiltration de l'eau partout où cela est possible.

3) Néanmoins les objectifs d'intensification urbaine, peuvent conduire à concentrer la population là où les nuisances sont les plus fortes : pollution sonore, de l'air, sols pollués, etc.

Ainsi, lors d'opérations d'aménagement et de construction en ville, autour d'un axe routier ou dans un quartier, une attention sera portée à la détermination de l'emplacement des différentes fonctions (activités, logements, bureaux, services, loisirs...) et à la forme urbaine, qui influent directement sur le niveau d'exposition de la population aux nuisances.

La densification des espaces bâties ne sera pas systématisée le long des axes de circulation, mais raisonnée

en fonction des capacités du bâti et du cadre de vie à accepter cette densification et accompagnée par des évolutions des axes de mobilités.

4) Par ailleurs, les rayonnements électromagnétiques font partie des risques émergents. L'Agglomération a souhaité prendre en compte ce risque de façon proactive, et de réduire au maximum l'exposition des populations, en éloignant les nouvelles constructions de la proximité des lignes à moyennes et hautes tensions.

Ces risques pourraient nécessiter à l'avenir encore une meilleure prise en charge, notamment à travers les éléments et matériaux de construction, pour garantir une exposition la plus faible possible, et cela quelles que soient les sources contributrices.

5) À l'échelle globale, la limitation de l'étalement urbain, par le renforcement de la centralité rochelaise et de ses communes limitrophes, réduira les distances de déplacement et regroupera les fonctions d'habitat et d'activité, là où sont aussi offerts les services urbains, ce qui contribue au général à la baisse d'émissions de polluants.

## ORIENTATION N°8

# PÉRENNISER L'AGRICULTURE ET METTRE EN PLACE LES CONDITIONS POUR MAINTENIR UNE FILIÈRE CONCHYLIQUE DYNAMIQUE

La préservation des superficies cultivées, d'élevage et conchyliques sont un des socles sur lequel la CdA a construit son projet de territoire. Cette dimension n'est pas seulement quantitative, l'objectif étant de diviser par trois les extensions d'urbanisation par rapport aux PLU/POS communaux existants.

En effet, cette dimension est fondamentalement qualitative avec une volonté affirmée de tisser une relation entre préservation de l'agriculture et organisation de la Trame Verte et Bleue, de construire des charnières entre les marges urbaines et les premières parcelles cultivées en contact avec le bâti ou l'habitat, de développer l'agriculture en ville, de pérenniser les zones d'élevage et de maraîchage notamment dans les marais.

## A/ CONFORTER L'OUTIL DE PRODUCTION

La CdA souhaite conforter la production agricole et accompagner cette économie locale par nature : c'est-à-dire, soutenir et maintenir les exploitations en place, dans un cadre de coexistence de toutes les formes d'agriculture, et développer l'installation de nouveaux agriculteurs.

Les pistes d'action sont nombreuses :

- conforter l'agriculture, c'est soutenir et maintenir les exploitations en place, pour toutes les formes d'agricultures qui coexistent ;

- protéger les zones agricoles en ne maintenant les zones ouvertes à l'urbanisation que si elles sont nécessaires : retour en zone A ou N des secteurs non destinés à être urbanisés à moyen terme ;
- conforter et accompagner les conchyliculteurs dans l'évolution de leurs pratiques, tout en requalifiant les zones ;
- faciliter la gestion de la cohabitation entre l'agriculture, l'habitat et leurs usages ;
- faciliter les déplacements des engins agricoles, par exemple, mettre en place à chaque fois que cela est possible des circulations évitant contraintes et conflits ;
- soutenir plus spécifiquement les exploitations, les filières dans le marais et pour les circuits courts ;
- évaluer la pertinence de la réhabilitation ou du déplacement des anciens corps de ferme (réhabilitation des bâtiments anciens qui n'ont pas de fonction agricole, changement de destination) ;
- étudier les évolutions possibles des bâtiments agricoles situés dans les centres bourgs (ne pas autoriser le mitage).

À cet égard, le PLUi exclut l'usage des terres agricoles pour la production d'énergie photovoltaïque pour autant qu'elle empêcherait toute culture. Ce type de production pouvant passer par des dispositifs consommateurs de superficies importantes et s'implanter aussi sur des terres amoindries sur le plan de leurs qualités agronomiques ou polluées.

## B/ RÉPONDRE AUX DEMANDES DE NOUVELLES FORMES DE PRATIQUES

Pour notre projet d'aménagement, répondre aux demandes de nouvelles formes ou pratiques d'économie agricole, c'est :

- encourager dans les espaces péri-urbains les formes d'agriculture « alternatives », diversifiées, facilitant la cohabitation agriculteurs/habitants ;
- accompagner la Chambre d'Agriculture dans l'installation de nouveaux agriculteurs (par exemple, au sein de couveuses d'activité agricole ou d'outils de transformation), et reconquérir des potentiels mobilisables tels que les friches.

Dans une perspective du « bien vivre ensemble » à l'échelle du territoire, il est affirmé la volonté d'apporter des réponses aux nouvelles demandes sociales et sociétales, et notamment :

- favoriser 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) ;
- faciliter la « concertation entre les acteurs » sur les pratiques agricoles (par exemple avec la création d'une charte), en créer des outils et des lieux d'échanges entre agriculteurs et habitants.

## C/ RENFORCER LES LIENS ENTRE AGRICULTURE, PAYSAGE ET TRAME Verte ET BLEUE

Le soutien à l'agriculture s'établit aussi dans un lien étroit avec l'approche paysagère (un exemple emblématique : maintenir des principes de coupures d'urbanisation dans la plaine urbaine, va de pair avec la défense des parcelles agricoles), et l'action soutenue en matière de bonne qualité des eaux, la protection des haies et de franges de jardins autour des bourgs, notamment :

- continuer et renforcer les actions de l'Agglo en matière de protection et de gestion des captages (éloignés et rapprochés), afin de répondre aux enjeux de la ressource en eau potable et du changement climatique ;
- porter une attention particulière aux qualité et quantité de l'eau rejetée à la mer afin de préserver les activités littorales : conchyliculture, sport nautiques de proximité (kitesurf, planche à voile...), baignade... ;
- maintenir les principes de coupures d'urbanisation notamment dans la première couronne de la CdA ;
- favoriser des zones de transition et encourager la qualité multifonctionnelle des zones d'interfaces entre zone urbaine et zone agricole à travers les programmes d'aménagement (bassin de rétention des eaux pluviales, franges paysagères...) ;
- contribuer à maintenir une activité agricole spécifique dans les marais (élevage), afin de conserver cette richesse et cette histoire locale ;
- prendre en compte les mutations de l'activité agricole et conchylicole dans la protection du paysage, notamment en accompagnant la mise en œuvre des actions qui peuvent être conduites en matière de protection et de développement de la trame verte et bleue ou en termes de projets architecturaux, de rénovation et d'aménagement à bien insérer dans le grand paysage.



# CHAPITRE 3

Développer le « bien vivre ensemble » :  
accueillir et offrir au plus grand nombre  
les meilleurs services urbains, profiter  
d'un territoire à taille humaine

## ORIENTATION N°9

# METTRE EN ŒUVRE LES CONDITIONS D'UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS ET D'HÉBERGEMENTS POUR TOUS, REPARTIE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, SUR LES PÔLES D'EMPLOI, ET LE RÉSEAU DE TRANSPORT

La ville compacte n'est pas que « densité ». Ce qui est sous-tendu et promu par la CdA à travers cette notion, va dans le sens d'une coopération des espaces, d'une complémentarité des fonctions urbaines.

De cette façon, plutôt que de « concentrer » des usages mono-fonctionnels, zones par zones, il s'agit de rapprocher les fonctions urbaines et de maximiser leurs interactions.

### A/ UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AMBITIEUSE ET SOLIDAIRE

Pour permettre à la CdA de reprendre son rôle moteur au sein de son aire urbaine, l'objectif retenu par le PLH, est de relancer la production de logement en assurer le maintien d'une dynamique de production soutenue, de l'ordre de 1 900 logements par an.

Dans la perspective d'une plus grande compacité du territoire en lien avec l'objectif de moindre consommation d'espace, et dans l'objectif de lutter contre la tendance actuelle, qui voit globalement la perte d'habitants pour la ville centre et la 1<sup>ère</sup> couronne et parallèlement une progression dynamique trop forte dans les communes rurales de la 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronne, il a été retenu de :

- prioriser le développement résidentiel en privilégiant le « réinvestissement urbain » : les 2/3 des logements seront produits sur les 5 communes de l'unité urbaine centrale, dont la moitié sera produite a minima dans les zones déjà bâties ;
- produire une offre suffisante, diversifiée, équilibrée des différents types de logements ou d'hébergement et répondant notamment aux segments absents de l'offre actuelle : c'est-à-dire une offre adaptée aux situations familiales et financières des populations ;
- territorialiser les objectifs de production de logements locatifs aidés : diversifier l'offre de logements neufs pour l'adapter aux besoins et aux attentes des différents profils de ménages et mieux les répartir sur le territoire ;
- garantir la qualité des logements produits, du bâti, de son orientation, insertion urbaine, mais aussi produire une offre « standard » ou « banale » de qualité, et avoir la capacité d'expérimenter des solutions innovantes pour l'habitat de demain ; c'est aussi agir contre le mal logement et la découpe de bien produisant des logements trop petits, mal situés, loin des centralités et des services ;

- d'accompagner les communes carencées pour leur permettre la nécessaire production de logements sociaux ;
- un logement pour tous : diversifier l'offre de logements neufs pour l'adapter aux besoins et aux attentes des différents profils de ménages, en direction des seniors, des jeunes, des ménages d'âge intermédiaire, des étudiants, des gens du voyage ; proposer aussi une offre touristique d'hébergement ;
- un logement bien placé : encourager la mixité et lutter contre la spécialisation socio-territoriale. Faire revenir les familles dans La Rochelle, c'est aussi agir sur la vacance ;
- un logement accessible financièrement : favoriser une accession abordable tant à la propriété que sur le marché locatif. Augmenter l'offre de logements neufs intermédiaires et sociaux ;
- viser un rééquilibrage progressif de la typologie des logements proposés. Dans cette optique, il conviendra de produire moins de grands logements (5 pièces et plus) et davantage de petits et moyens logements (de 1 à 4 pièces), de proposer une gamme de formes d'habitat plus diversifiée (logements individuels, formes intermédiaires entre le collectif et l'individuel...) ;
- proposer d'autres typologies de logements, varier les tailles, les formes urbaines, en proposant d'autres modèles comme le logement intermédiaire, des volumes capables (logement neuf vendu inachevé et à finir soi-même), agir sur les filières de production de l'habitat, innover, proposer des alternatives au modèle de la maison individuelle. C'est aussi avoir une stratégie foncière adaptée. L'objectif poursuivi consiste à mobiliser le foncier nécessaire à la production de logements en intensification et en extension, et faciliter l'activation des gisements identifiés.

### OBJECTIFS CHIFFRÉS

- 1) Accueillir 1 400 habitants par an, produire 1 900 logements par an, avec environ 50% des habitants accueillis dans l'unité urbaine centrale, 20% dans les pôles d'appui et 30% dans la couronne périurbaine ;
- 2) Activer et faciliter la densification des 3 280 ha de parcelles bâties et les 280 ha de friches, dents creuses et ensembles bâties mutables identifiés sur le territoire des 28 communes de l'Agglo.

## B/ ORGANISER LA RÉPARTITION SOCIALE DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Conformément au Programme Local de l'Habitat (PLH), afin de répondre aux besoins spécifiques (jeunes, apprentis, seniors, ménages en insertion) et aussi de faire écho aux besoins « différents » exprimés, comme par exemple, satisfaire les personnes souhaitant trouver un logement dans le secteur où se trouve leur emploi ; le développement d'une offre de logements diversifiée est affirmée, dans le neuf et dans le parc existant.

Cette diversification, vise à produire 35% de logements locatifs sociaux, soit 420 logements neufs à produire par an.

### OBJECTIFS EN LOGEMENT LOCATIF

- 30% de la production globale de logements neufs seront des logements locatifs sociaux dont 30% de PLA-I ;
- 12% seront des logements locatifs intermédiaires (PLS ou PLI et dispositif Duflot), répartis entre logement familial et structures spécialisées (structure personnes âgées).

### OBJECTIFS EN ACCÉSSION À LA PROPRIÉTÉ

- Favoriser l'acquisition de logements neufs et notamment favoriser l'émergence d'une production de logements abordables : de 20 à 30% de l'offre neuve sera produite en accession à la propriété « abordable » (ce qui correspond à une offre inférieure au niveau des prix du marché).

## C/ ORGANISER LA RÉPARTITION SPATIALE DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

- Organiser les équilibres territoriaux entre les communes et les secteurs de l'agglomération et notamment opérer un rééquilibrage territorial de l'offre locative sociale, dans la perspective de lutter contre la spécialisation socio-territoriale entre, d'une part la ville-centre et la première couronne, et d'autre part, les communes périurbaines ; organiser les développements urbains au plus près des secteurs d'emploi, développer des logements sociaux dans les secteurs les mieux desservis par une offre de transport en commun efficace ;
- conduire la mise en œuvre des outils opérationnels (Orientation d'Aménagement et de Programmation, Secteurs de Mixité Sociale...) en mobilisant le foncier, favoriser le renouvellement urbain, et agir contre la vacance ;
- offrir des parcours résidentiels aux différents profils de ménages dans toutes les communes de l'agglomération : fidéliser les familles dans les centres urbains, afficher la priorité donnée à la résidence principale,

augmenter l'offre de logements neufs intermédiaires et sociaux, et utiliser les quatre pôles d'appui (Nieu-sur-mer, Dompierre-sur-Mer, La Jarrie, et Angoulins/ Châtelaillon-Plage) comme relais du développement ;

→ L'objectif est de créer des logements abordables dans toutes les communes, et 3 000 logements intermédiaires en zone tendue dans les 5 ans, cela vise plus particulièrement les 10 communes de l'agglomération soumises à la Loi SRU de 2010.

## D/ AMÉLIORER L'HABITAT

Améliorer l'habitat et le rénover constituent un enjeu prioritaire pour l'agglomération, notamment autour des enjeux de transition énergétique et de précarité. Mais cette volonté va aussi dans le sens de la politique de renouveau des centres-bourgs, et de la politique patrimoniale portées par le PLUi. Renforcement des centralités, revitalisation des centres bourgs, valorisation du patrimoine, et rénovation du bâti, forment un tout et participent au renouvellement de la ville sur la ville, gage d'une moindre consommation d'espaces extérieurs et d'une moindre dépendance à l'automobile. Cet enjeu d'amélioration de l'habitat se décline sur les axes principaux suivants :

- lutte contre l'habitat indigne et la précarité énergétique ;
- rénovation thermique des bâtiments ;
- lutte contre la vacance et les logements de mauvaise qualité, notamment au centre-ville de La Rochelle ;
- poursuite de la requalification du patrimoine locatif en diffus (notamment l'adaptation des logements au vieillissement, dans le but de permettre au seniors de rester chez eux) ;
- maintien de la dynamique de transformation enclenchée dans les quartiers d'habitat social.

## E/ RÉPONDRE AUX BESOINS TEMPORAIRES ET SPÉCIFIQUES

Pour sa politique du logement et de l'hébergement, la CdA souhaite prendre toute sa part en matière de besoins temporaires :

- Proposer une offre touristique d'hébergement (cf. Orientation 6) sans qu'elle soit développée au détriment ou en concurrence avec l'offre à destination des populations résidentes ;
- soutenir l'intégration des gens du voyage au sein des communes, en leur offrant des conditions d'accueil et d'insertion à la vie locale de qualité, et notamment en mettant à disposition deux terrains pour les aires d'accueil de grands passages estivaux à l'échelle du territoire de l'agglomération.

## ORIENTATION N°10

# UN SYSTÈME URBAIN CAPILLAIRE, DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS ET RAPIDES

Conforter l'agglomération rochelaise comme laboratoire leader en matière de mobilité est un objectif assumé et prioritaire.

Cela passe par des objectifs de mobilités appréhendés de façon globale. Cela passe aussi par une politique d'aménagement numérique qui souhaite placer la Cda au niveau des territoires les plus connectés.

## A/ DES MOBILITÉS OPTIMISÉES, DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS ET RAPIDES

Pour servir un territoire créatif, la Communauté d'Agglomération souhaite développer la ville des proximités où la plupart des déplacements « de vie de quartiers » sont réalisables à pied ou à vélo, maillée par des espaces verts ou des espaces publics de proximité qui renforcent les centralités.

C'est le sens d'une compacité qui œuvre pour une qualité de vie encore accrue et qui libère de la dépendance à la voiture particulière.

De même, pour servir une territoire durable, l'Agglomération travaille à améliorer la sécurité des déplacements, en apaisant les traversées de centralités urbaines, et en réduisant les points accidentogènes.

### 1) AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION POUR TOUS

Cet objectif central passe par la volonté de :

- augmenter la part modale des transports en commun dans les déplacements quotidiens ;
- favoriser la réduction des modes de déplacements polluants, et encourager un développement propice à l'usage des modes actifs (marche, vélo...) favorable à la santé et à la préservation de la qualité de l'air ;
- mettre en œuvre un meilleur partage de la voirie et de l'espace public pour encourager l'usage des modes actifs ;
- garantir pour tous les usagers une accessibilité aux espaces publics ;
- réguler la circulation sur le territoire et limiter l'espace consommé par la voiture, dans l'intérêt de l'usager, permettre des usages différents de la voiture ;
- mieux articuler urbanisme et transport : proposer un développement urbain en adéquation avec le réseau de bus structurant ;
- dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable : structurer et développer les itinéraires cyclables, leur

lisibilité, leur continuité et leur sécurité, ainsi que les aménagements qui y sont connectés (offre de loisir, campings...). Poursuivre le développement de services et d'équipements facilitant l'usage du vélo.

### 2) DÉPLOYER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Il s'agit de définir et de mettre en œuvre une politique de stationnement intégrée à l'échelle de l'agglomération, pour mieux adapter la place de la voiture à son usage, et l'organiser en fonction des taux de motorisation, de leur évolution marquée par une réduction du taux, et des cadres de vie :

- adapter l'offre de stationnement aux taux de motorisation et aux réseaux de transports collectifs disponibles et notamment les axes principaux et les gares les plus performantes ;
- réduire la place de l'automobile en ville et dans les projets en vue de l'émergence d'une ville apaisée ;
- encourager les usagers à utiliser d'autres modes de déplacement que l'automobile (notamment « l'autosolisme » qui consiste à se déplacer seul en voiture), par de nouvelles pratiques.

### 3) INTÉGRER LE VOLET TOURISME

- Mieux concilier tourisme et déplacements urbains : valoriser les modes de transport alternatifs, intégrer le volet tourisme dans les offres de stationnement et de transport, notamment pour les camping-cars, penser l'accessibilité aux pôles majeurs de l'agglomération, mieux gérer les pics estivaux ;

- adapter l'organisation des déplacements au tourisme et aux grands évènements touristiques.

## B/ POUR UN AMÉNAGEMENT OPTIMISÉ DU TRÈS HAUT DÉBIT, DES RÉSEAUX DE RADIO-TÉLÉCOMMUNICATION, ET DE LA COUVERTURE MOBILE DU TERRITOIRE

### 1) LES ENJEUX DU TRÈS HAUT DÉBIT

L'infrastructure Très Haut Débit est un levier essentiel de croissance, de compétitivité et d'inclusion sociale. Les enjeux du développement des services numériques et de l'infrastructure d'accès sont au moins aussi cruciaux, que ceux portés au siècle précédent par les chantiers de l'électrification et du réseau téléphonique.

Le très haut débit constitue - au même titre que les réseaux de transport, d'électricité et d'eau - une infrastructure devenue essentielle à l'inclusion sociale, à la compétitivité, et à même de créer rapidement des emplois.

Demain, le très haut débit sera l'infrastructure de la société de l'information. À cet égard, la fibre est la plus à même de répondre à une augmentation continue des besoins de débit.

En conséquence, l'Agglomération de La Rochelle souhaite permettre à chaque habitant, à chaque entreprise du territoire d'accéder au Très Haut Débit au moyen de la fibre optique.

## 2) LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU TRÈS HAUT DÉBIT

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle est dans une logique de couverture de tout son territoire en fibre optique à l'horizon 2020.

Le déploiement de la fibre est partagée en deux zones : une zone conventionnée dans le cadre d'un Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement (A.M.I.I.), et une zone en Délégation de Service Public initiée par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Les zones d'activité d'intérêt communautaire font partie intégrante de la stratégie de déploiement du très haut débit sur le territoire.

## ORIENTATION N°11

# LA MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATÉGIE DE REVITALISATION URBAINE BASÉE SUR LA PROXIMITÉ ET LES CENTRALITÉS

L'Agglomération s'est dotée d'une stratégie fondée sur des principes d'équilibre, de proximité et de centralité favorables au développement de la revitalisation des centres bourgs et centres-villes de l'agglomération, de leur attractivité et de la mixité fonctionnelle des espaces urbains.

Physiquement, la stratégie commerciale de l'Agglomération de La Rochelle s'appuie sur trois pôles commerciaux, dont chacun est considéré comme un pilier de l'armature commerciale intercommunale :

1. Le centre-ville de La Rochelle, au cœur de l'agglomération.
2. La zone commerciale d'Angoulins au sud.
3. La zone commerciale de Beaulieu qui rayonne au nord et à l'est du territoire.

Différencier ces pôles commerciaux, pour affirmer leur identité, fait partie intégrante de cette stratégie d'équilibre.

## A/ FAVORISER LES FACTEURS QUI RENFORCENT LE COMMERCE DANS LES CENTRALITÉS

Les centralités sont les centres-villes, centres-bourgs, pôles de quartiers qui se caractérisent de manière

simultanée par une densité en habitat parmi les plus élevées de la commune, par l'existence de services non-marchands (services-publics, services médicaux...), par la présence d'un lieu de sociabilisation public (lieu de culte, place, plage, espace public), ou par une offre commerciale.

Les centralités sont donc des espaces de « mixité fonctionnelle ». Ce sont les cœurs de la vie des quartiers et des communes du territoire. Le terme « centralité » est associé à des espaces existants et à des espaces futurs (nouveaux quartiers...) qui respecteront ces caractéristiques.

Pour protéger le commerce de centre bourg, revitaliser les villages et réduire la production de mètres carrés commerciaux déconnectés de la croissance démographique, la Communauté d'Agglomération souhaite :

- accueillir le plus d'habitants possible dans les centralités ;
- favoriser l'implantation des professions médicales, d'équipements de proximité, des immeubles tertiaires, et des services publics en centralité.

En un mot, il s'agit d'assurer la multifonctionnalité des centralités, avec des implantations des professions médicales, d'immeubles tertiaires, de services au public et d'équipements de proximité.

## B/ DES IMPLANTATIONS COMMERCIALES, DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS ORIENTÉES VERS DES ESPACES DITS « PRÉFÉRENTIELS »

Les centralités sont affirmées comme les espaces prioritaires de développement pour le commerce de demain, les services et les équipements de proximité.

En dehors des trois espaces commerciaux de périphérie (Beaulieu-Puiboreau, Angoulins, et Lagord), les centralités de ville (dont au premier chef, le centre-ville de La Rochelle) et les centralités communales (centres-bourgs) ou de quartiers, sont les lieux privilégiés d'implantations commerciales mais aussi des services et des équipements de proximité dont la combinaison et les interactions réciproques renforcent leur pérennité et leur attractivité au sein des communes.

De plus la volonté de l'agglomération est de limiter absolument les implantations hors des pôles commerciaux existants, de façon à préserver et renforcer les lieux de vie, leur intensité (centralités urbaines et centres-bourgs) et de ne pas accroître le phénomène de déconnexion entre la croissance des mètres carrés commerciaux et celle de la population.

Il s'agit ainsi de limiter la dépendance à l'automobile (objectif de compacté, de ville des courtes distances) et favoriser les modes doux de déplacement en limitant les implantation le long des axes de flux, en entrée de ville, autour des ronds-points, autant d'espaces adaptés à la voiture et non aux piétons.

La conséquence directe, est la volonté de limiter significativement l'évolution des espaces non commerciaux. L'objectif est d'exclure l'implantation de commerces hors des centralités, et des espaces commerciaux de périphérie (Beaulieu, Angoulins, Lagord), sans pour autant limiter leur extension, mais en la restreignant pour ne pas développer trop de mètres carrés commerciaux, ni consommer d'espace agricole.

## C/ MISER SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE COMMERCE PHYSIQUE ET COMMERCE DIGITAL

Compte tenu de la révolution des modes de vie, et des modes de consommation en cours, la CdA souhaite mettre les moyens pour renforcer l'attractivité des parcs commerciaux vis-à-vis du commerce digital.

Ainsi, la CdA a engagé depuis plusieurs années un travail prioritaire sur l'axe qualitatif : confort d'achat du consommateur, identité des espaces commerciaux, concepts atypiques, architecture, économie foncière...

# ORIENTATION N°12

## AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET L'OFFRE DE SERVICES

La qualité de vie au quotidien s'exprime dans une ville accessible et agréable à vivre pour tous, sachant que de nouveaux enjeux sociétaux et de nouvelles pratiques de mobilité apparaissent. Ainsi, le maillage et la hiérarchie des équipements et des services doivent répondre aux besoins des usagers tout en intégrant le souci de performance économique et écologique.

Au-delà de l'accès aux services et équipements publics ou marchands, il importe de tenir compte dans les quartiers et nouveaux aménagements du paysage, du calme, de la nature, des ambiances culturelles en lien avec le patrimoine ou la mémoire, lesquelles favorisent l'identité et le sentiment d'appartenance.

La qualité de vie en ville et le rayonnement de l'agglomération s'appuient également sur la reconnaissance par tous de lieux, architecture, ou paysage, qui sont comme les emblèmes de l'agglomération de La Rochelle : le Vieux Port, les Tours, Châtelain-Plage et son front de mer, etc.

L'aménagement de l'espace doit favoriser la création de ces figures marquantes de l'agglomération en les valorisant et surtout en créant les emblèmes de demain, par la réalisation de projets qui oseront la ville de demain.

### LES PISTES D'ACTION RETENUES

- Disposer d'une offre de services et d'équipements de proximité, facilement accessibles pour une majorité d'habitants ;
- des équipements, des logements, des commerces et des services bien repartis sur le territoire, et sous tendus par une densité de population minimale ;
- construire la ville des proximités où la plupart des déplacements « de vie de quartiers » sont réalisables à pied ou à vélo, maillée par des espaces verts ou des espaces publics de proximité ;
- renforcer la mixité fonctionnelle avec la revitalisation des centres bourgs et centres-villes.

## ORIENTATION N°13

# FAIRE COHABITER VILLE ET CAMPAGNE

Sur le plan général, la qualité de nos espaces passe par la maîtrise paysagère de l'évolution des enveloppes urbaines.

Il s'agit à cet égard de calibrer l'évolution des enveloppes urbaines, de gérer les co-visibilités, de révéler le contexte paysager de chaque bourg dans le travail des franges : bâti, anticipation des futures franges, requalification des franges existantes par des dispositifs de protection.

Mais au-delà, la volonté est aussi de :

- développer l'agriculture péri-urbaine ;
- développer l'agriculture biologique comme mode de production répondant à la demande sociétale, permettant une cohabitation harmonieuse avec l'habitat en zone périurbaine et garante de la qualité des eaux sur les périmètres de captage ;
- inciter au développement de jardins partagés, de jardins familiaux, qui constituent un élément de lien communal très attendu, et participe à la production non marchande.

Ces jardins constituent en quelque sorte une « compensation » de la densification des zones urbaines, et peuvent participer à la structuration de la TVB en ville. Ils sont en outre un élément fondamental de l'identité urbaine de La Rochelle et de l'ensemble du territoire.

## A/ APPROCHE SPATIALE

Par grandes zones de territoire, la volonté de faire cohabiter ville et campagne se caractérise par le souhait de conserver la nature aux portes de la zone urbaine centrale :

- conserver les liens visuels et/ou physiques qui permettent de mettre en relation l'arrière-pays avec le littoral (trame verte et bleue) ;
- maintenir et renforcer les coupures d'urbanisation entre chaque bourg, entre chaque commune ;
- accompagner l'évolution agricole dans les coupures ;
- accompagner la création de nouveaux parcs publics (Parc naturel « littoral » de la baie d'Aytré, Parc de Tasdon) ;
- s'appuyer sur ces espaces intermédiaires pour requalifier les abords de la rocade et les entrées du « noyau urbain ».

## B/ APPROCHE THÉMATIQUE

### 1) RECOMPOSER LES FRANGES COMMERCIALES ET LES FRANGES DES PARCS D'ACTIVITÉ

- Réhabiliter les franges des zones commerciales situées le long des axes principaux pour offrir des franges urbaines de qualité : architecture, clôtures, choix végétal ;
- aménager les futures franges urbaines et penser aux visions lointaines.

### 2) PRÉSERVER LES PAYSAGES AGRICOLES ET CONCHYLICOLES

- Encourager et aider à l'intégration des bâtiments agricoles et la requalification des espaces dégradés ;
- accompagner les projets d'habitat des agriculteurs pour permettre la meilleure implantation et intégration du bâti dans le paysage agricole ;
- maintenir et développer la diversité des cultures des plaines.

### 3) PRÉSERVER LA DIVERSITÉ DES MARAIS

- Maintenir les paysages de marais gâts et d'anciennes salines en préservant les élevages, entreprendre la reconquête des marais maritimes conchylioles, et au total préserver l'activité humaine pour préserver le paysage ;
- mettre en œuvre la valorisation des marais maritimes «naturels» et garantir leur fonctionnement hydraulique, développer les valeurs patrimoniales et historiques de l'évolution des marais (Coup de Vague) ;
- maintenir et mettre en valeur les abords des deux réserves naturelles nationales (Baie de l'Aiguillon et Yves) et des deux sanctuaires de Tasdon et de Pampin, avec un objectif de protection naturaliste ;
- accompagner la transformation des marais péri-urbains en parcs publics : rendre accessible les marais, tout en gardant leurs spécificités liées à l'eau et à la biodiversité (Parc naturel de la baie d'Aytré, Parc de Tasdon).

#### 4) METTRE EN ŒUVRE LA MISE EN SCÈNE DU RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE

- Redécouvrir le passage des cours d'eau en milieu urbain et réhabiliter les ouvrages de franchissement pour valoriser la traversée des cours d'eau ;
- protéger, gérer et entretenir les berges et les ripisylves ;
- maintenir, gérer et entretenir les fossés et canaux pour garantir une bonne gestion des eaux de ruissellement ;
- paysager et intégrer systématiquement les bassins de gestion des eaux pluviales, les équipements en lien avec la gestion et le traitement des eaux (pompage, épuration), les réserves d'eau de substitution ;
- mettre en valeur les éléments de reconstitution de corridor biologique.

#### 5) METTRE EN ŒUVRE LA VALORISATION DU VÉGÉTAL

- Promouvoir la palette végétale locale selon les différents milieux ;
- développer et entretenir la trame verte ;
- promouvoir des moyens d'entretien respectueux du végétal ;
- limiter la prolifération des espèces invasives ou horticoles en milieu naturel, notamment en gérant mieux les dépôts sauvages des déchets de jardins ;
- avoir une action spécifique pour chaque élément du patrimoine végétal : arbres, haies, alignements d'arbres, et boisements.



