

Rapport de présentation

2 Justification des choix retenus



SOMMAIRE

Introduction	3
---------------------------	----------

1. LES ENJEUX DU TERRITOIRE	4
--	----------

1. Le mode de développement	4
2. La gestion des flux	4
3. La gestion de l'espace	4
4. Le cadre de vie	5
5. La prévention des risques	5
6. La liberté de choix et les équilibres territoriaux	5

2. L'APPROCHE PROSPECTIVE (SCENARIO)	6
---	----------

Scénario 0 : Le scénario au fil de l'eau	6
Scénario 1 : La CARO, maillon essentiel sur la façade littorale départementale	7
Scénario 2 : L'excellence environnementale en projet	7
Scénario 3 : Des centre-ville et des bourgs réinvestis pour une nouvelle attractivité	8
Niveaux de croissance des différents scénarios	8

3. L'EVALUATION DES SCENARIOS AU REGARD DES ENJEUX ET L'ORIENTATION DES CHOIX POUR LE PROJET RETENU	9
--	----------

1. Synthèse et évaluation des scénarios	9
2. L'orientation des choix pour le projet retenu	10

4. LES GRANDS CHIFFRES ET PRINCIPES QUI RYTHMENT LE PROJET RETENU A HORIZON 2041	20
---	-----------

1. Accueillir 7 500 nouveaux habitants et produire 6 900 logements	20
2. Lutter contre l'étalement urbain et limiter la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers	26
3. Structurer l'armature urbaine	37
4. Aménager de manière durable	40
5. Zoom sur la Loi littoral	42
6. Zoom sur la détermination des corridors écologiques du DOO du SCoT	66

5. LA COHÉRENCE DES DOCUMENTS EXPRIMANT LE PROJET ET LA JUSTIFICATION DES CHOIX	70
--	-----------

6. L'EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS AU SCOT DE 2007	88
--	-----------

Introduction

Ce volet du rapport de présentation explique les choix des élus qui ont guidé l'élaboration du SCoT de la CARO. Ces choix se sont exprimés dans le cadre d'un processus de travail qui a fortement mobilisé les élus.

Chaque enjeu, chaque thème jugé important par les élus : trame verte et bleue, paysage, économie, dont commerce et agriculture/conchyliculture, mobilités et déplacements, développement résidentiel ont fait l'objet de comité de pilotage, de comité technique, ...

Les réflexions ont à chaque moment répondu à trois questions majeures :

- Est-ce durable ?
- Est-ce souhaitable ?
- Est-ce réalisable ?

Les personnes publiques associées ont été sollicitées, soit de manière formelle dans le cadre de réunions PPA « officielles », soit de manière informelle (échanges techniques, réunions sur des points particuliers...). Elles ont pu observer et co-construire avec les techniciens et les élus le projet de SCoT. D'ailleurs, entre la première version du Document d'Orientation et d'Objectifs et la version arrêtée, l'empreinte du projet sur la consommation foncière a sensiblement diminué.

1. Les enjeux du territoire

Les enjeux du diagnostic ont été enrichis grâce aux processus de travail mis en œuvre dans le cadre de l'élaboration du SCoT. Ils mettent en lumière les forces et les faiblesses du mode de développement du territoire de la CARO, dégagant les enjeux et défis qui seront à relever dans les années à venir.

Ils sont rappelés ci-après, ainsi qu'en introduction du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT afin d'apporter le plus de clarté possible à la lecture du projet retenu et des enjeux auxquels il s'attache à répondre.

1. Le mode de développement

Le développement du territoire repose essentiellement sur l'emploi public, le tourisme, le nautisme et le thermalisme ainsi que l'aéronautique. Le Schéma de développement économique réalisé en 2016 entend structurer en filières et favoriser le développement de nouveaux secteurs.

L'enjeu est de conforter le bassin d'emploi de la CARO en capitalisant sur ses ressources propres et en insufflant un nouveau dynamisme territorial. S'agissant du tourisme, l'ambition politique est d'accroître l'attractivité du territoire et sa compétitivité touristique tout en préservant son capital environnemental.

2. La gestion des flux

Les flux générés sur le territoire peuvent être catégorisés comme suit :

- **Des déplacements internes à la CARO :**

La majorité des déplacements sont de proximité et internes à la CARO, appelant à une gestion des flux locaux, avec plusieurs enjeux identifiés :

- Certains axes clés, supports d'un fort trafic, sont engorgés aux heures de pointe, notamment Rochefort/Tonnay-Charente, Rochefort/Echillais, Rochefort/Breuil-Magné ;
 - Certains accès à Rochefort sont aussi engorgés (RD733, RD911) ;
 - Le franchissement de la Charente constitue un obstacle pour la fluidité des flux Nord-Sud ;
 - Les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail, doivent encore être développées.
- **Des déplacements liés à la position centrale de la CARO par rapport aux pôles urbains voisins :** certains axes interurbains sont stratégiques dans les déplacements du territoire, comme La Rochelle / Rochefort (24 600 déplacements / jour), mais aussi lien avec l'Aunis (Surgères), Saintes, Royan, Marennes...
 - **A une échelle plus large, le territoire jouit d'une accessibilité limitée aux flux nationaux et régionaux (pas de desserte TGV et des liaisons limitées vers Nantes et Bordeaux), ce qui peut constituer un frein à la compétitivité économique.**
 - **Les déplacements liés à la mobilité touristique sont également à prendre en compte dans la gestion des flux vers le littoral (Fouras, Port des Barques) ou encore vers Oléron.**

3. La gestion de l'espace

Le développement économique et résidentiel s'est appuyé sur la trame paysagère du territoire, fortement liée à l'eau (Charente, littoral et marais), avec une structuration résidentielle du territoire en archipels (les terres hautes), entourés par les marais.

Aussi, il sera nécessaire de définir une stratégie de développement spatialement équilibrée et organisée, pragmatique et cohérente, pour donner de l'essor au développement résidentiel et économique choisi par les élus, tout en prenant en compte les richesses du territoire (préservation des espaces classés ou protégés, prise en compte de la loi littoral...), et les enjeux liés aux risques naturels (submersion/inondation).

4. Le cadre de vie

Le cadre de vie qualitatif du territoire repose sur un environnement paysager et architectural remarquable, lui conférant une grande plus-value.

Il demande à être valorisé et conservé par une démarche de gestion du développement en adéquation avec l'enjeu de préservation des éléments patrimoniaux qui lui sont emblématiques et singuliers.

Il y a également un enjeu pour l'ensemble du territoire à retrouver une attractivité de la ville centre, tant économique que résidentielle, via des projets de renouvellement, réaménagements, pacification du centre en termes de déplacements (...) afin de porter Rochefort à un niveau métropolitain dépassant le cadre de l'agglomération.

5. La prévention des risques

Plusieurs risques sont identifiés, nécessitant d'être anticipés. Des ajustements dans les modes d'aménager sont à prévoir, pour garantir un développement durable du territoire.

Les politiques territoriales devront y répondre pour que le développement à imaginer soit durable pour les générations présentes comme futures.

On distingue sur le territoire deux types de risques :

- **les risques socio-économiques** : paupérisation, vieillissement de la population, besoin de proximité, d'accessibilité aux services et équipements ;
- **les risques naturels** : liés aux changements climatiques (montée des eaux, réchauffement climatique, renforcement des événements « exceptionnels » type tempêtes...) et au littoral (érosion, risque de submersion marine, risque inondation).

6. La liberté de choix et les équilibres territoriaux

Le positionnement sur l'axe Atlantique, espace le plus dynamique de France, offre au territoire des opportunités de développement. Néanmoins, la liberté de choix est parfois limitée par des problématiques d'accès au logement pour tous, une offre restreinte de formations et un manque de diversité en termes d'activités économiques.

Par ailleurs, la tendance récente à la périurbanisation et à l'affaiblissement des centralités peut fragiliser l'équilibre du territoire. La Charente constitue une rupture fortement ressentie, lisible dans le fonctionnement territorial.

2. L'approche prospective (scénario)

Une phase prospective a été réalisée, courant 2018, afin d'interpeler sur ces enjeux et d'ouvrir les champs des réflexions à travers 4 scénarios à long terme (2040/2041).

Les scénarios déclinent des hypothèses spécifiques de développement du territoire.

Ces hypothèses sont volontairement contrastées d'un scénario à l'autre et la méthode prospective n'a pas pour objectif de choisir l'un des scénarios exposés. En effet, les scénarios visent à mieux mettre en perspective et interpeler sur les différents atouts, potentiels et enjeux du territoire pour son développement futur, sans négliger les risques et impacts (notamment environnementaux) issus de ce développement afin d'être dans une approche de projet durable et cohérent.

Ces scénarios sont explicités et évalués en détail dans l'évaluation environnementale du présent rapport de présentation. Ils sont rappelés ci-après de manière synthétique afin de faciliter la compréhension de l'explication des choix qui ont conduit à retenir le projet exprimé dans le PADD puis décliné dans le DOO du SCoT.

Scénario 0 : Le scénario au fil de l'eau

Ce scénario poursuit les tendances d'évolution à l'oeuvre tout en prenant en compte la stratégie économique déjà engagée par la CARO et ses effets positifs notamment sur l'attractivité résidentielle. A 2041, le territoire ne serait pas dans une situation déclinante, cependant les vulnérabilités mises en avant dans le diagnostic iraient en s'amplifiant. Le constat pourrait être le suivant :

- La dynamique démographique sera légère et le vieillissement tendra à se renforcer. Le solde naturel accentuera son repli, menaçant la pérennité de la zone d'emploi sur le long terme, au risque d'être intégrée dans celui, plus dynamique, de l'agglomération Rochelaise.
- La périurbanisation se poursuivra, contribuant à l'attrition de la ville-centre Rochefort au profit des communes périurbaines.
- Cette périurbanisation renforcera les pressions sur le foncier des espaces naturels, agricoles et forestiers au risque de « bousculer » les identités paysagères. Ainsi, les démarches liées à l'Opération Grand Site, les actions induites par le Plan Climat Air Énergie territorial et la labellisation Cit'ergie ne serviront qu'à compenser les effets induits par la périurbanisation, sans forcément aller dans le sens d'une amélioration.
- Il est fort probable que les activités économiques reprennent de la vigueur, bénéficiant des démarches Territoires d'Industrie et des politiques menées par la CARO. Cependant, face à la perte d'actifs, les entreprises doivent recruter plus loin leurs salariés. Cela a pour conséquence d'augmenter les flux sur les routes, mettant à mal les efforts de la collectivité de lutter contre le réchauffement climatique.

Scénario 1 : La CARO, maillon essentiel sur la façade littorale départementale

Face à la métropolisation croissante du territoire national et régional, la CARO se met en ordre de marche pour s'inscrire dans des démarches coopératives avec des agglomérations d'importance régionale. Le pôle métropolitain (La Rochelle-Niort-Rochefort) se concrétise ainsi par l'organisation de la complémentarité entre les différentes agglomérations et des échanges renforcés. Il s'agit pour la CARO de gagner en lisibilité et de peser dans le concert régional.

Le métropolisation du territoire permet :

- Un renforcement des capacités d'accueil économique, notamment dans les domaines qui lui sont spécifiques : aéronautique, portuaires, nautisme, agriculture, conchyliculture, ...
- Une arrivée de nouveaux actifs, attirés par des perspectives professionnelles et un cadre de vie particulièrement dynamique. La démographie est plus dynamique que les années précédentes.
- Un rayonnement touristique par la valorisation du patrimoine, de l'océan, de la Charente, du tourisme vert, ...
- La périurbanisation continuerait, avec une déconnection entre lieux de vie et de travail.
- Rochefort, comme Tonnay-Charente verrait leur poids économique se renforcer, mais leur poids démographique se contracter.
- Plus encore, elle poserait la question du maintien des services et commerces avec un risque d'évasion commerciale.
- A l'inverse, la coopération métropolitaine amènera des équipements structurants (santé, culture, tourisme, sports, ...) à s'implanter sur le territoire, en complémentarité des deux autres pôles métropolitains.

- Les déplacements entre la CARO et les autres pôles métropolitains s'intensifieraient, posant la question de la multimodalité de la gare de Rochefort, notamment.

Scénario 2 : L'excellence environnementale en projet

Le territoire est connu pour son cadre de vie agréable et apaisé. Partant de ce constat, le scénario entend faire de l'environnement et des paysages les moteurs du développement dans une logique d'excellence environnemental et de croissance plus vertueuse.

Cela se traduit par :

- Une économie locale renforcée par les activités agricoles et aquacoles, l'émergence de filières de production courtes et durables, un tourisme de découverte apaisée et une filière environnementale économique en développement (économie circulaire, etc.).
- La croissance démographique se pense positive, mais raisonnée ; en fonction de la capacité d'accueil des espaces de vie du territoire.
- Le bien-être des habitants est au cœur des préoccupations et les politiques publiques limitent l'impact du développement sur les espaces naturels, agricoles et forestiers grâce au renouvellement urbain et à une compacité des formes urbaines.
- Les polarités sont renforcées dans un esprit de conservation de l'identité villageoise et rurale. La proximité étant par la-même recherchée pour ce qu'elle milite pour une plus grande socialisation des populations et une réduction des émissions des Gaz à Effet de Serre.
- La trame verte et bleue est un élément du cadre de vie apprécié par les populations, qui se trouvent être prolongées dans le milieu urbanisé.
- Les risques, notamment inondation et de submersion marine, sont anticipés afin de garantir la sécurité des populations.

Scénario 3 : Des centre-ville et des bourgs réinvestis pour une nouvelle attractivité

La reconquête des centres villes et de villages est au cœur de l'action des collectivités. Mais plus encore, c'est la mise en valeur des spécificités locales propres aux différents espaces de vie : Rochefort, communes rurales, communes littorales qui s'applique au nom d'une complémentarité territoriale. Les principes de renouvellement urbain et de maillage territorial pour une plus grande qualité de vie sont les moteurs du développement

Cela se traduit par :

- Un développement concentrique, dynamisé par le développement de Rochefort, tant dans son aspect résidentiel qu'économique, et sur le développement résidentiel des autres communes.
- Le renouvellement de la ville centre de Rochefort afin de l'affirmer comme un pôle structurant à l'échelle départementale et au-delà.
- Le renforcement démographique des polarités en fonction de leur rôle dans l'organisation territoriale.
- Une politique de renouvellement urbain accompagnée d'une mise en diversité de l'habitat pour répondre aux besoins de tous les types de ménages (séniors, familles, jeunes, fragiles, ...).
- Un développement économique axé sur la reconquête des centres villes et bourgs, renforçant la place du tertiaire, dont notamment les services à la personne, le petit artisanat et l'économie sociale et solidaire.

Niveaux de croissance des différents scénarios

Les scénarios aboutissent à des estimations chiffrées des niveaux de croissance en matières de population, de besoins en logements, économiques et de consommation d'espace. Ces estimations permettaient d'illustrer quantitativement les principales tendances d'évolution du territoire à horizon 2041.

Ces niveaux de croissance sont synthétisés au tableau ci-après.

Indicateurs scénarios	Scénario 0	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Indicateurs 2014 et variation 2009-2014 (5ans)
Population en 2041	71 658	78 202	73 000	75 560	63 247
Variation population 2013-2041	8 130	14 674	9 472	12 032	615
Taux de variation annuel 2013-2041	0,43%	0,74%	0,5%	0,6%	0,2%
Taille des ménages 2041	1,78	2,00	1,85	1,90	2,17
Besoins en logements à 20 ans	10 388	9 360	8 310	8 365	1 897
Rythme annuel moyen	519	468	416	418	379
A construire au sein du tissu existant	45%	40%	60%	50%	-
Emploi en 2041	27 542	32 000	28 411	30 573	24 365
Variation emplois 2013-2041	3 066	7 524	3 935	6 097	-235
Rythme annuel moyen (2013-2041)	110	269	141	218	-47
Taux de concentration de l'emploi en 2041	103%	102%	101,5%	102%	103%
Consommation d'espace sur 20 ans					2006-2016
Vocation résidentielle	250 ha	312 ha	145 ha	167 ha	184 ha
Vocation économique	150 ha	160 ha	90 ha	125 ha	59 ha
Total par an	20 ha	23,6 ha	11,7 ha	14,6 ha	24,3 ha

3. L'évaluation des scénarios au regard des enjeux et l'orientation des choix pour le projet retenu

1. Synthèse et évaluation des scénarios

Le tableau ci-contre synthétise pour chaque scénario son niveau de réponse aux enjeux du territoire révélés dans le diagnostic et aux préoccupations des élus à ce stade de la prospective.

Les signes (+) allant dans le sens d'une réponse favorable, les signes (-) défavorable, les signes (+/-) désignant une réponse insuffisante ou favorable mais partielle.

Enjeux	Pôle métropolitain	Excellence environnementale	Centre-ville et bourgs renouvelés
1/ Mode de développement	++ <ul style="list-style-type: none"> Renforcement des filières Diversification du tissu économique Une attractivité métropolitaine 	+ <ul style="list-style-type: none"> Renforcement de l'économie locale Spécialisation dans le domaine environnemental Accueil de formations 	+ <ul style="list-style-type: none"> Diversification du tissu économique Economie tertiaire et urbaine
2/ Gestion des flux	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Amélioration des flux avec les partenaires voisins Des flux plus nombreux et une déconnexion zones résidentielles/économiques 	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Développement des mobilités douces et renforcement de la proximité Une ouverture sur l'extérieure moins évidente 	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Renforcement des mobilités douces en centre-ville et proximité Concentration des flux vers la ville-centre
3/ Gestion de l'espace	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Une réponse apportée aux besoins découlant de la stratégie Mais une consommation d'espace importante 	++ <ul style="list-style-type: none"> Une maîtrise de la consommation d'espace Une offre foncière adaptés aux besoins et évolutions du tissu économique 	+ <ul style="list-style-type: none"> Une maîtrise de la consommation d'espace tout en conservant un cadre de vie Une offre foncière adaptés aux besoins
4/ Cadre de vie	- <ul style="list-style-type: none"> Une préservation moins prononcée de l'environnement paysager et environnemental 	++ <ul style="list-style-type: none"> Préservation et valorisation du patrimoine naturel Redynamisation et renouvellement des centres 	++ <ul style="list-style-type: none"> Préservation et valorisation du patrimoine naturel Redynamisation et renouvellement des centres
5/ Prévention des risques	- <ul style="list-style-type: none"> Poursuite de l'étalement urbain et pression sur le littoral Aucune action prioritaire sur la prévention des risques 	++ <ul style="list-style-type: none"> Bonne gestion des ressources et limitation des pressions Anticipation du changement climatique et actions forte de prévention 	+ <ul style="list-style-type: none"> Bonne gestion des ressources et limitation des pressions sur les espaces Anticipation du changement climatique et prévention
6/ Liberté de choix	++ <ul style="list-style-type: none"> Diversification du tissu économique ouvrant plus de possibilités Partenariats avec les territoires voisins Diversité de l'offre de logements 	- / + <ul style="list-style-type: none"> Un tissu économique tourné vers quelques fonctions clés Une attractivité environnementale ne correspondant qu'à certains profils et ne contredisant pas le vieillissement Diversité de l'offre de logements 	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Diversification du tissu économique ouvrant plus de possibilités Diversité de l'offre de logements Une offre de services, équipements et emplois diversifiée mais des contraintes d'accessibilité sur la ville-centre
7/ Equilibre du territoire	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Organisation polycentrique mais affaiblissement des centralités Déconnexion des espaces résidentiels et économiques 	+ <ul style="list-style-type: none"> Renforcement des polarités Protection des espaces et limitation des pressions 	+ / - <ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement par bassins de vie Mais concentration des emplois et équipements sur la ville-centre

2. L'orientation des choix pour le projet retenu

1. Des scénarios prospectifs au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Les réflexions pour construire le scénario choisi, base du projet du SCoT, se sont d'abord nourries des scénarios 3, 1 et 2. **Elles ont amené à une première orientation des choix.**

En effet, l'entrée du scénario 3 a permis de mettre en évidence l'importance toute particulière que représente pour les élus et l'équilibre du territoire notamment :

- le caractère multiple de l'agglomération et la mise en valeur des spécificités locales propres aux différents espaces de vie du territoire ;
- le rôle moteur pour la stratégie de développement de la dimension patrimoniale et paysagère du territoire et de la qualité du cadre de vie (centralités), notamment au regard des nouvelles attentes des populations et des préoccupations environnementales ;
- les complémentarités territoriales au sein du SCoT comme vecteur d'équilibre entre les différentes communes et de développement de leur attractivité (économique résidentielle et touristique) ;
- l'affirmation dans la durée du pôle de Rochefort et de son dynamisme résidentiel et économique à l'échelle départementale et au-delà.

Les scénarios 1 et 2 détiennent plusieurs points d'importance qui ont aussi orienté les choix pour le projet, notamment :

- Le renforcement de la compétitivité et l'attractivité économique, avec notamment la volonté d'accroître le rayonnement des

filières emblématiques (aéronautique, tourisme,...), mais aussi la diversification économique et l'innovation dans le cadre d'une stratégie cohérente ;

- L'environnement, les richesses patrimoniales et paysagères sont des composantes territoriales majeures (notamment en lien avec les ambitions poursuivies dans le cadre de la démarche Grand Site) et doivent participer d'une stratégie innovante et d'avenir (qualité de vie, qualité environnementale, adaptation au changement climatique...) ;
- La place et le rôle métropolitain du territoire à mettre en avant sur la façade Atlantique.

Ensuite, les choix se sont construits autour d'une ambition et de 3 grands axes, qui sont les axes du PADD :

- Une Agglomération multiple,
- Une Agglomération d'avenir,
- Une Agglomération rayonnante.

L'ambition des élus s'est en effet dégagée naturellement : **« Cultiver les complémentarités territoriales pour une agglomération harmonieuse et innovante sur le littoral départemental ».**

En choisissant ce positionnement les élus ont clairement signifié leurs attentes pour le projet du SCoT :

- Conserver la diversité territoriale, littorale et rétro-littorale, urbaine et rurale.
- Préserver les ressources naturelles et paysagères car elles font partie du patrimoine commun des populations présentes sur le territoire. Elles sont aussi des éléments majeurs pour une stratégie qui prend en compte les enjeux du changement climatique et les attentes toujours croissantes des populations et acteurs économiques pour un cadre de vie de qualité, apaisé.

- Renforcer l'attractivité du territoire, tant économique que démographique, pour lui donner de la lisibilité dans son environnement départemental et au-delà. Si les filières économiques emblématiques du territoire doivent pouvoir affirmer leur rayonnement, il s'agit aussi de développer une stratégie cohérente de diversification et de s'inscrire dans les dynamiques métropolitaines pour renforcer la compétitivité, notamment dans le cadre du pôle métropolitain Centre Atlantique. En outre, la volonté des élus est d'attirer des actifs pour des bourgs vivants et dynamiques. C'est aussi un enjeu pour le développement économique.
- Travailler une proximité plébiscitée par les citoyens lors des rencontres SCoT afin de pérenniser la qualité de leur cadre de vie.

Il faut aussi souligner la volonté de pleinement articuler le SCoT avec **la démarche Grand Site** (Label Grand Site de France Estuaire de la Charente et Arsenal de Rochefort, Opération Grand Site Marais de Brouage...) notamment à travers le positionnement du territoire comme pôle d'attractivité touristique et une politique environnementale et paysagère ambitieuse. Cette articulation vise à assurer préservation, retombées économiques et équilibre social.

2. Une Agglomération multiple, premier axe du PADD

L'une des forces majeures et des réalités de fonctionnement du territoire du SCoT qui traduit son identité singulière et son attractivité, découle de 2 caractéristiques :

- la richesse et la diversité des spécificités et ressources locales présentes dans les différents secteurs du territoire ;
- un territoire littoral qui est au cœur d'un bassin d'emplois plus large que le périmètre de la CARO et dont le centre est le pôle majeur de Rochefort.

Ces spécificités porteuses de dynamisme pour toute l'agglomération se déclinent tant sur les savoir-faire (filières aéronautiques et touristiques, activités primaires, etc.), les ressources naturelles, les patrimoines et paysages, que sur les cadres vie variés et qualitatifs offerts par les villes et bourgs.

Conserver et valoriser ces spécificités locales tout en recherchant les complémentarités entre les territoires du SCoT dans une logique de maillage, c'est reconnaître le caractère multiple de l'agglomération et le socle pour continuer de concrétiser ses atouts et potentiels en projet aux plans économique et résidentiel. C'est aussi le moyen pour organiser collectivement un développement qualitatif (avec des rôles complémentaires entre les centralités urbaines et espaces du SCoT), où les questions de préservation environnementale et des paysages, de mobilité, de proximité aux services et emplois sont importantes.

C'est pourquoi, la volonté est d'allier la préservation de la richesse paysagère et écologique du territoire avec une attractivité résidentielle et économique qui valorise les spécificités et ressources locales et la cohésion du territoire.

Pour autant, cette attractivité doit aussi se traduire notamment :

- **par l'accueil de populations nouvelles, et en particulier des jeunes et des actifs**, car les tendances au vieillissement du territoire et la baisse des actifs constatées depuis une décennie constituent des risques pour l'équilibre social et économique du territoire (cf. enjeu du diagnostic).
- **par l'amélioration des mobilités internes**. Si les mobilités se sont déjà fortement améliorées depuis le SCoT de 2007, la cohésion du territoire et ses capacités de rayonnement nécessite pour le futur d'accroître encore la fluidité des échanges internes et sur les axes structurants connectant le territoire à l'extérieur.
- **par des espaces de vie et centre-ville (de villes et de bourgs) dynamiques** offrant un cadre de vie attractif et valorisé par un paysage préservé.

Les choix d'aménagement et de programmation pour construire le projet ont ainsi mis l'accent sur 5 points principaux :

- L'organisation d'une armature urbaine polycentrique qui maille le territoire et s'articule avec la trame paysagère, afin d'assurer une irrigation équilibrée des espaces du territoire (services, mobilités, développement et diversité de l'offre de logement logements...) et respectueuse de la dimension patrimoniale du territoire.
- Cette armature doit permettre de renforcer l'offre en logement selon une répartition cohérente dans le territoire, avec plus de diversité d'habitat tout en cherchant à rapprocher les usagers du territoire des services (dont moyens de mobilités) et des emplois.
- Un projet ambitieux qui se fixe des objectifs de croissance (logements/population, urbanisation...) raisonnés, compatibles avec les enjeux paysagers et environnementaux.
- Réinvestir les centres des villes et des bourgs, par le renouvellement urbain, la mise en valeur du patrimoine, mais aussi par une mixité fonctionnelle favorisant le dynamisme des services, commerces et activité économiques dans le milieu urbain.
- Une politique des mobilités qui favorise les moyens durables de déplacements et développe la performance des déplacements

(en temps), avec en particulier l'enjeu de mieux relier le Nord et le Sud du territoire (en réponse à la rupture actuelle liée au franchissement de la Charente) et de fluidifier des grands axes stratégiques (accès autoroutier, axes dirigeant notamment sur Rochefort, Tonnay-Charente et Echillais).

Ces choix sont déclinés à l'axe 1 du PADD du SCoT, dont les principales orientations sont rappelées à la page suivante.

Note : L'explications des choix retenus pour le projet concernant l'armature urbaine, les objectifs de logements et perspectives démographiques à 2041 sont détaillés au chapitre 4 ci-après « Les grands chiffres et principes qui rythment le projet ».

AXE 1. du PADD : UNE AGGLOMÉRATION MULTIPLE

1.1 Organiser une armature polycentrique dans le respect de la trame paysagère

• Une ambition démographique permettant d'articuler développement territorial et préservation de la qualité du cadre paysager

- UN DÉVELOPPEMENT RAISONNÉ DU TERRITOIRE
- DES OBJECTIFS COMPATIBLES AVEC LES ENJEUX PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

• Une armature urbaine polycentrique pour un développement organisé et cohérent

- RENFORCER L'OFFRE EN LOGEMENTS
- DÉFINIR UNE ARMATURE URBAINE STRUCTURANTE

• Une trame paysagère riche à conserver

- METTRE EN VALEUR DES PATRIMOINES D'EXCEPTION
- DES TRANSITIONS PAYSAGÈRES À TRAVAILLER

1.2 Renforcer les complémentarités territoriales pour répondre aux attentes des habitants

• Réinvestir les centres des villes et des bourgs

- ENGAGER UNE POLITIQUE VOLONTARISTE DE RENOUVELLEMENT URBAIN
- PROMOUVOIR LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET LA VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI
- PROPOSER UNE POLITIQUE DE REDYNAMISATION GRÂCE À LA MIXITÉ DES FONCTIONS DANS LES CENTRES : HABITAT, COMMERCE, SERVICES ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

• Diversifier l'offre de logements en tous points du territoire

- DÉVELOPPER UNE OFFRE DE LOGEMENTS VARIÉE, QUALITATIVE ET ACCESSIBLE À TOUS
- RÉPONDRE AUX BESOINS SPÉCIFIQUES EN LOGEMENTS

• Développer une offre de commerces, services et équipements répondant aux besoins différenciés

- UNE OFFRE DE PROXIMITÉ DANS LES CŒURS DE VILLES
- TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE COMMERCE DE CENTRE ET DE PÉRIPHÉRIE

1.3 Organiser les mobilités internes pour une cohérence et une unité territoriale, en intégrant les temps de déplacements

• Créer l'unité territoriale grâce aux mobilités

- LIER LES ESPACES AU NORD ET AU SUD DE LA CHARENTE
- DÉSENGORGER LES AXES STRATÉGIQUES

• Proposer des mobilités alternatives à la voiture individuelle

- ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET DE TRANSPORT À LA DEMANDE
- AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DOMICILE- TRAVAIL
- RENFORCER LES LIAISONS DOUCES
- FAVORISER UN USAGE COLLECTIF DE LA VOITURE
- PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ DES NŒUDS DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE

• Adapter l'offre de transport aux différents usagers et usages

- PROPOSER UNE OFFRE ADAPTÉE AUX TOURISTES
- APPORTER DES RÉPONSES AUX BESOINS SPÉCIFIQUES DE MOBILITÉ

3. Une Agglomération d'avenir, deuxième axe du PADD

L'environnement est au cœur du projet retenu pour le SCoT. La qualité environnementale recherchée par la stratégie du territoire repose en effet sur plusieurs objectifs de fond concomitants :

- **préserver durablement le capital ressources (naturelles, agricoles, écologiques) et patrimonial (paysage).** En outre, ces ressources et patrimoines sont un des piliers majeurs de l'identité du territoire et de son image. Ils sont aussi une composante à part entière de son mode de développement, à travers par exemple des activités économiques emblématiques ou spécifiques du territoire qui valorise ces ressources : halieutique, tourisme, etc. ;
- **mettre en oeuvre un mode de développement plus vertueux** qui bénéficie à la qualité du cadre de vie des populations, contribue à la maîtrise des pressions sur l'environnement, et favorise l'adaptation au changement climatique.

Les choix retenus visent ainsi à façonner le projet de développement dans une logique durable, responsable et d'avenir qui font converger et prospérer ensemble attractivité du territoire et intérêts environnementaux (y compris au regard des enjeux d'adaptation au changement climatique : réduction des gaz à effet de serre, etc.).

Cela renvoie, d'une part, **à la trame verte et bleue qui doit être préservée** en faveur :

- de la biodiversité et des continuités naturelles et écologiques (notamment entre la côte maritime et les espaces amont en cohérence avec la Loi littoral),
- de la lisibilité des paysages,
- des ressources naturelles (notamment aquatiques) et de leur bon état sur le long terme.

Cela renvoie, d'autre part, à **des objectifs d'aménagement durable du territoire : gestion économe de l'espace, mode qualitatif d'urbanisation, adaptation au changement climatique et aux risques :**

- mettre en valeur les paysages (qualification des entrées de ville, gestion paysagère des interfaces entre les espaces urbains et agri-naturels, etc.)
- limiter les pressions urbaines sur l'environnement.
 - Au surplus de la préservation des espaces de la trame verte et bleue et de la trame paysagère voulue par le projet, l'organisation polycentrique de l'armature urbaine du SCoT (maillage de villes et bourgs aux rôles complémentaires) est aussi le moyen de structurer une répartition spatiale du développement au sein du territoire qui limite les pressions sur les milieux environnementaux.
 - La cohérence recherchée entre la politique de mobilité et l'armature urbaine du territoire (axe 1 du PADD du SCoT) est également un levier mobilisé par le projet pour réduire les nuisances/pollutions (optimisation des déplacements et politique favorisant les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture).
- réduire significativement le rythme de la consommation d'espace par rapport à celui observé au cours de la dernière décennie (cf. volet relatif à l'analyse et la justification de la consommation d'espace du présent rapport de présentation).
- travailler sur la qualité de l'aménagement au plan environnemental, architectural et paysager dans un souci :
 - d'intégration paysagère et environnementale des espaces nouveaux ou renouvelés,
 - de mise en valeur du cadre de vie (cadre de vie apaisé, proximité à des espaces naturels préservés, nature en ville, mise en valeur du patrimoine,...).
- prévenir et s'adapter aux risques, notamment les risques littoraux.

Enfin, **l'avenir c'est aussi l'énergie**. Sur ce point, les choix retenus portent sur :

- l'engagement de la transition énergétique de la CARO, en lien avec l'engagement Territoire à Énergie Positive à échéance 2050 dans le cadre du Plan Climat Air Énergie Territorial.
- une politique de rénovation énergétique du bâti (en complémentarité avec la politique du cadre de vie et d'attractivité des centres de villes et bourgs),
- le développement des énergies renouvelables,
- le développement des économies circulaires (valorisation des déchets, etc.) et de proximité (circuits courts, etc.).

Au-delà des effets positifs recherchés sur les économies d'énergies et la réduction des gaz à effet de serre, la stratégie du projet favorise les conditions pour le développement d'activités économiques œuvrant dans les domaines de l'environnement.

Ces choix sont déclinés à l'axe 2 du PADD du SCoT, dont les principales orientations sont rappelées à la page suivante.

AXE 2. UNE AGGLOMÉRATION D'AVENIR

2.1 Préserver le cadre environnemental au service d'un développement durable et d'une responsabilité envers les habitants

- **Dessiner la trame verte et bleue de la CARO et veiller à la remise en bon état des continuités écologiques**

- PROTÉGER LES ESPACES DE PLUS GRANDE QUALITÉ ÉCOLOGIQUE
- CONFORTER ET RESTAURER LES CONTINUITÉS BOISÉES
- PROTÉGER ET VALORISER LES CONTINUITÉS HYDRAULIQUES ET LITTORALES
- RÉDUIRE LES RISQUES D'OBSTACLES AU BON FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE
- UNE TRAME VERTE ET BLEUE PRENANT APPUI SUR LE PAYSAGE ET S'INVITANT DANS LE TISSU URBAIN
- OPTIMISER LE RÔLE D'AMÉNITÉ DES ESPACES NATURELS
- S'APPUYER SUR LES PAYSAGES POUR DÉVELOPPER LES LIENS ET RENFORCER LES COMPLÉMENTARITÉS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS
- CONSTRUIRE UN PLAN D'ACTION POUR LA PRÉSERVATION ET LA RESTAURATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE EN COHÉRENCE AVEC LES DÉMARCHES SUPRA-TERRITORIALES

- **Valoriser les ressources naturelles du territoire**

- ÊTRE EXIGEANT COLLECTIVEMENT POUR GARANTIR UNE EAU ABONDANTE ET DE QUALITÉ
- PRÉSERVER LES PAYSAGES ET ACTIVITÉS AGRICOLES ET CONCHYLICOLES
- SOULIGNER LES QUALITÉS ET PARTICULARITÉS DU PAYSAGE
- ANCIENNES CARRIÈRES

2.2 Mieux aménager l'espace à l'avenir pour un territoire résilient face aux changements climatiques et aux risques

- **Limitier la consommation d'espace en répondant aux besoins de développement**

- **Optimiser les usages du foncier résidentiel et économique**

- PRIVILÉGIER LES CONSTRUCTIONS AU SEIN DE L'ENVELOPPE URBAINE ET FAVORISER DES AMÉNAGEMENTS PEU CONSOMMATEURS D'ESPACES

- **Promouvoir la qualité des aménagements**

- PRONER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE DU BATI RÉSIDENTIEL ET ÉCONOMIQUE
- VEILLER À LA QUALITÉ DES ENTRÉES DE VILLE ET À UNE BONNE GESTION DES LISIÈRES URBAINES

- **Engager la transition énergétique de la CARO**

- DÉVELOPPER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES
- VALORISER L'ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ
- DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE
- PROMOUVOIR LA RÉNOVATION THERMIQUE DU BATI

- **Articuler le développement et la bonne gestion des risques**

- PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES POPULATIONS : INONDATION/ SUBMERSION
- PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES ET LES NUISANCES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES POPULATIONS : LES AUTRES RISQUES ET NUISANCES
- DÉVELOPPER UNE CULTURE DU RISQUE DANS LES CHOIX D'AMÉNAGEMENT

4. Une Agglomération rayonnante, troisième axe du PADD

Comme le souligne le diagnostic du SCoT, le territoire de la CARO rayonne déjà au-delà de son périmètre en tant que pôle d'emplois important de la Charente-Maritime, territoire littoral et touristique (tourisme en pleine mutation avec l'Opération Grand Site), et territoire accueillant des filières spécifiques : l'aéronautique au premier chef.

Les ambitions pour le territoire sont :

- de conserver et amplifier sa compétitivité économique grâce à la valorisation de ses ressources et savoir-faire, mais aussi en continuant la structuration déjà engagée de filières d'excellence : aéronautique, tourisme.
- d'affirmer son rayonnement à l'échelle départementale et plus largement sur la façade Atlantique, dans un contexte où le territoire du SCoT jouit aujourd'hui d'une accessibilité limitée aux flux nationaux et régionaux.

En outre, l'objectif est de diversifier son tissu économique et de développer l'innovation dans le cadre d'une stratégie cohérente qui s'appuie sur les **atouts** du territoire, et notamment sur ses **filières spécifiques** : aéronautique, tourisme, conchyliculture, agriculture, nautisme et activité portuaire, etc.

Cette stratégie de filières d'excellence et de diversification économique est essentielle pour la pérennité et le rayonnement des entreprises des filières existantes, mais aussi pour **élargir le socle de l'économie locale** car le territoire est aujourd'hui très dépendant de l'industrie aéronautique et de l'emploi public.

Dans le cadre de cette stratégie, il s'agit aussi de créer les conditions favorisant le développement d'activités en lien avec les nouveaux modèles économiques, modes de travail et pratiques touristiques : activités en lien avec l'environnement (s'appuyant notamment sur

valorisation des savoir-faire en environnement du territoire), agriculture (circuits courts, tourisme...), numérique, tertiaire d'entreprise (coworking, etc.), tourisme vert et durable, etc.

La stratégie d'attractivité résidentielle retenue pour le projet va de pair avec sa stratégie économique.

En effet, l'enjeu est bien **d'attirer des entreprises créatrices d'emplois et de valeur ajoutée dans le territoire ainsi que des actifs** ; actifs qui doivent pouvoir trouver réponse à leur projet de vie dans le territoire (logements adaptés, services aux personnes, équipements, etc.).

Cette stratégie implique :

- **de redéployer une nouvelle offre foncière économique car le territoire ne dispose plus aujourd'hui d'offre constituée** (cf. chapitre 4 ci-après « Les grands chiffres et principes qui rythment le projet »).
- de viser la qualité dans l'aménagement des espaces économiques à développer ou renouveler.

L'armature économique à développer dans le projet du SCoT a ainsi pour ligne directrice de redonner au territoire de la capacité à accueillir des entreprises en organisant une nouvelle offre foncière économique bien positionnée et aménagée pour, tout à la fois :

- répondre au plus près des besoins différents des entreprises ;
- mettre en avant les axes économiques vitrines, notamment « Saintes – La Rochelle » et « Rochefort – Saint-Agnant » ;
- gérer l'espace de manière économe (optimisation spatiale de l'aménagement, densification/qualification de zones économiques existantes, requalification de friches,...) ;

- assurer une irrigation pertinente de tout le territoire et affirmer Rochefort dans sa dimension métropolitaine et de pôle d'emplois de Charente-Maritime;
- rechercher la proximité des habitants aux sites d'emplois ;
- faciliter le parcours résidentiels des entreprises.

Le rayonnement du territoire doit pouvoir aussi s'accroître à travers une meilleure accroche aux flux régionaux et nationaux et à travers les coopérations au sein du pôle métropolitain Centre Atlantique :

- renforcement des connexions avec les territoires voisins et notamment les pôles d'emplois extérieurs au SCoT via l'amélioration de divers modes de transports : connexions depuis et vers la Rochelle (amélioration des accès à la 2X2 voies, développement du covoiturage, renforcement des liaisons ferrées, amélioration de la liaison routière entre Rochefort et Fontenay-le-Comte, etc.).
- développement de formations en lien avec les filières du territoire, coopérations touristiques, etc.

Les choix explicités ci-avant sont déclinés à l'axe 3 du PADD du SCoT, dont les principales orientations sont rappelées à la page suivante.

AXE 3. UNE AGGLOMÉRATION RAYONNANTE

3.1 Établir une stratégie économique d'excellence autour des filières spécifiques au territoire

- **L'aéronautique : pilier économique en renouvellement**
 - CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE
 - ENCOURAGER LES SYNERGIES POUR FAVORISER L'INNOVATION ET LA PERFORMANCE
- **Le tourisme : diversification, structuration et valorisation de l'offre**
 - DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER L'OFFRE D'HÉBERGEMENT
 - ASSURER UNE GESTION DURABLE DES SITES À ENJEUX
 - APPUYER LE DÉVELOPPEMENT DU THERMALISME SUR LE TERRITOIRE AINSI QUE TOUTES LES ACTIVITÉS « PÉRI-THERMALES »
 - RENFORCER LES ACTIVITÉS LIÉES AU TOURISME DURABLE, DE NATURE ET DE VALORISATION ENVIRONNEMENTALE
 - SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME CULTUREL ET ÉVÉNEMENTIEL GÉNÉRATEUR DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES PLUS FORTES (NUITÉES)
- **L'agriculture et la conchyliculture**
 - MAINTENIR ET SOUTENIR L'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS AGRICOLES ET CONCHYLICOLES
 - VALORISER LES PRODUCTIONS LOCALES : PROMOUVOIR LES CIRCUITS COURTS ET LA RECHERCHE DE QUALITÉ
 - ACCOMPAGNER LA DIVERSIFICATION DES ACTIVITÉS
- **Les activités portuaires et nautiques**
 - ACCOMPAGNER LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES PORTS DE COMMERCE DE ROCHFORD ET TONNAY-CHARENTE
 - ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE ET DES ACTIVITÉS NAUTIQUES

- **Développer une filière économique environnementale innovante**
 - VALORISER L'EXPERTISE ENVIRONNEMENTALE DU TERRITOIRE
 - ENCOURAGER LES PROJETS D'EXPÉRIMENTATION OU D'INNOVATION EN LIEN AVEC L'ENVIRONNEMENT

3.2 Organiser l'armature économique afin de répondre aux besoins à différentes échelles

- **Une armature économique pour une irrigation globale du territoire et l'affirmation d'un cœur métropolitain**
 - LES ATTRACTEURS ÉCONOMIQUES
 - AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES COLONNES VERTÉBRALES ÉCONOMIQUES
 - UN TERRITOIRE IRRIGUÉ PAR UN RÉSEAU DE PROXIMITÉ
 - FACILITER L'IMPLANTATION ET LES PARCOURS RÉSIDENTIELS DES ENTREPRISES
- **Assurer l'accessibilité des espaces économiques et zones d'emploi**
 - PROMOUVOIR LA BONNE DESSERTE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET D'EMPLOI
 - DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES ET LES USAGES NUMÉRIQUES
- **Encourager la qualité des aménagements économiques**
 - PRIORISER LA REQUALIFICATION DES ZONES EXISTANTES
 - INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE DES NOUVELLES ZONES ÉCONOMIQUES

3.3 S'inscrire dans les dynamiques métropolitaines pour renforcer sa compétitivité

- **Renforcer les connexions avec les territoires voisins dans une logique de réseau de coopération-concurrence**
 - AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS AVEC LES POLES D'EMPLOIS EXTÉRIEURS
- **Coopérer sur des sujets partagés avec les territoires voisins**
 - POURSUIVRE LA COOPÉRATION INITIÉE DANS LE CADRE DU PÔLE MÉTROPOLITAIN CENTRE ATLANTIQUE
 - ACCUEILLIR DES FORMATIONS EN LIEN AVEC LES FILIÈRES DU TERRITOIRE
 - RENFORCER LES COOPÉRATIONS TOURISTIQUES ÉLARGIES SUR DES ÉLÉMENTS COMMUNS

4. Les grands chiffres et principes qui rythment le projet retenu à horizon 2041

Les paragraphes qui suivent explicitent les choix retenus à partir des grands chiffres et principes qui rythment le projet du SCoT, décliné dans le PADD et le DOO.

1. Accueillir 7 500 nouveaux habitants et produire 6 900 logements

1. L'estimation de la croissance future de la population

A titre liminaire, il convient de rappeler qu'une analyse d'évolutions démographiques, qu'elle soit mise en œuvre sur une période passée ou une période à venir, doit prendre en compte un pas de temps suffisamment long pour en dégager des enseignements qui ont du sens du point de vue de la trajectoire de fond d'un territoire.

En effet, des oscillations de la démographie analysées isolément sur plusieurs périodes de courte durée (par exemple de 5 ans) ne doivent pas masquer des tendances lourdes d'évolution qui s'expriment sur une période longue (15 ans, 20 ans, 25 ans - une génération) et peuvent ainsi permettre de mieux rendre compte de phénomènes tendanciels : générationnels, sociétaux, d'attractivité territoriale (vieillesse, etc.).

Par exemple, le diagnostic du SCoT a identifié un ralentissement de la croissance démographique entre 2009 et 2014 (+0,2%/an) ; période marquée par les impacts de la crise de 2008. Ce ralentissement impacté par la conjoncture de l'époque se voit aussi sur 2008-2018

(10ans) avec un taux de croissance de la population de +0,11%/an qui est une moyenne entre les périodes 2008-2013 (avec + 0,31%/an) et 2013-2018 (avec une inflexion à la baisse à - 0,1%/an). Pour autant, la tendance au cours de cette dernière période courte de 5 ans ne doit masquer que le territoire est attractif lorsque l'on regarde sa dynamique entre 1999 et 2018 (+0,64%/an), soit sur un intervalle de temps de 19 ans, durée plus proche de celle de programmation d'un SCoT (20 ans).

Chacun des 4 scénarios analysés lors de la phase prospective comporte une hypothèse d'évolution démographique à horizon 2041.

A plusieurs reprises, les enjeux du diagnostic et les travaux de prospective ont souligné les tendances au vieillissement du territoire et à la baisse des actifs. Ils ont aussi mis en évidence les risques/impacts socio-économiques potentiels pour le territoire si ces tendances s'accroissent dans le futur : impacts sur la mixité générationnelle et la vie sociale des bourgs, accentuation des difficultés de recrutement déjà présente pour les entreprises, difficulté d'adaptation du tissu d'entreprises face aux mutations économiques, déprise de savoir-faire, ...

Les choix retenus pour la stratégie du projet veillent tout particulièrement à faire converger les attractivités résidentielle et économique du territoire dans un souci d'équilibre territorial et, donc, d'évitement / atténuation des effets de ces risques/impacts.

L'accueil de populations nouvelles dans le territoire est alors nécessaire, tout particulièrement des jeunes et des actifs.

Les perspectives démographiques envisagées par le projet retenu sont les suivantes :

- **une population totale de 71 000 habitants en 2041, soit + 7 500 nouveaux habitants à horizon 2041 ; ce qui correspond à un taux de croissance annuelle de 0,4% / an en moyenne depuis 2013.**

Ces perspectives sont rappelées au DOO du SCoT, lequel précise celles affichées dans le PADD à savoir : une croissance démographique raisonnée dans une fourchette de 7 500 à 8 500 habitants supplémentaires.

Elles expriment une démographie dynamique traduisant le projet territorial choisi et cohérent avec les grands équilibres qu'il recherche. Elles expriment aussi les choix pour un niveau modéré et raisonnable de croissance et que les élus ont jugé réaliste.

En effet, ce niveau de croissance, quoique supérieur à celui de 2008-2018 avec 0,11%/an, est modéré et reste dans des ordres de grandeurs que le territoire du SCoT a déjà connu par le passé. Il est même en deçà de celui enregistré sur plusieurs périodes antérieures ; ce qui s'explique notamment par :

- la prise en compte des effets sur la croissance démographique du vieillissement de la population que l'on cherche à atténuer mais qui ne peuvent être stoppés,
- le choix pour un niveau de croissance modéré et raisonnable, en cohérence avec un projet territoire articulant « dynamisme social et économique », « renforcement du rayonnement du territoire » et « préservation des trames environnementales et paysagères ».

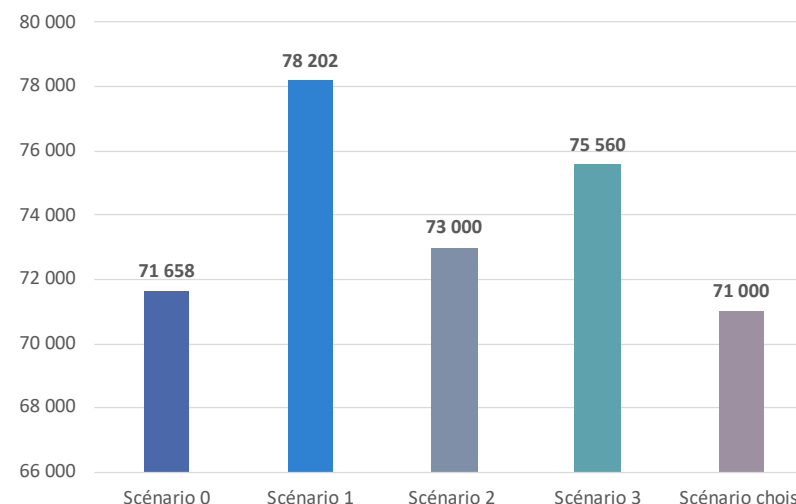
Des données statistiques de la population issues du recensement de l'Insee permettent de le constater :

- 1999-2018 (19 ans) : + 7 227 habitants (+ 0,64%/an)
- 2006-2016 (10 ans) : + 2 594 habitants (+ 0,4%/an)
- 1999-2009 (10 ans) : + 6 632 habitants (+ 1,2%/an)
- 2009-2014 (5ans) : + 615 habitants (+0,2%/an)

En somme, la tendance d'évolution démographique à 2041 envisagée dans le projet du SCoT, n'est pas du tout celle d'un bond démographique, mais s'inscrit dans **une croissance raisonnable et modérée**, avec un élan au sortir de la période 2008-2018, période marquée par les effets de la crise économique (2008).

D'ailleurs, lors de la phase de prospective et de construction du PADD, les élus ont souhaité écarter les tendances démographiques les plus favorables exprimées dans les scénarios prospectifs car, à l'époque, les dernières données disponibles de l'Insee montraient que les taux de croissance de population dans le passé récent (2009-2014 et 2006-2016) s'écartaient de celui des années 1999-2009 (1,2%/an).

Hypothèses démographiques des 4 scénarii prospectifs et scénario choisi : nombre total d'habitants en 2041



Scénario choisi = projet du SCoT

En outre, le taux de croissance démographique calculé sur la période 2006-2016 (0,4%/an) a constitué un « repère » intéressant dans le cadre

des réflexions sur le projet. Cette période de 10 ans a l'avantage de représenter « un cycle » avec point haut et point bas, à l'articulation de la période de crise après 2008 et d'avant crise.

Enfin, selon les élus, un taux de croissance démographique trop soutenu sur 20 ans (comme par exemple de 1,2%/an entre 1999-2009), ne leur semblait pas réaliste et présentait le risque de peser négativement sur les capacités d'accueil du territoire : conflit sur l'usage de l'eau, potentielle dégradation des paysages.

L'enjeu clé du territoire est de pouvoir allier préservation de sa richesse paysagère et environnementale avec une réelle attractivité démographique et économique **maîtrisée**.

2. Rappels de tendances « actuelles » d'évolutions démographiques et de vieillissement de la population qui sont défavorables à l'équilibre territorial et générationnel

Comme l'a démontré le diagnostic du SCoT, plusieurs éléments cohabitent menant à des effets pas nécessairement souhaités, voire même non souhaitables.

En premier lieu, l'attractivité démographique repose sur un solde entrées/sorties largement à l'avantage des plus de 50 ans. Population qui, évidemment, ne contribue pas positivement au solde naturel (différence : naissance-décès).

Les mouvements des populations et des classes d'âge tendent à spécialiser les espaces de vie du territoire. Les communes connaissant les taux de croissance les plus élevés, sont souvent celles qui sont connectées aux infrastructures routières en direction de La Rochelle ou de Royan. Ces communes attirent plus aisément des jeunes ménages.

Les communes littorales attirent des ménages âgés, avec une assise financière plus robuste que la moyenne. Rochefort et Tonnay-Charente, quant à elles affirment leurs caractéristiques économiques, mais perdent leur fonction résidentielle.

En outre, avec les mouvements entrants et sortants des populations et la tendance à l'accélération du vieillissement de la population du territoire, le nombre des actifs est en baisse depuis une décennie. Cela pèse sur la capacité des entreprises à recruter en local.

L'enjeu est fort de redonner de l'élan démographique aux moteurs économiques du territoire (c'est-à-dire d'accueillir et fidéliser des actifs) et de rajeunir des espaces littoraux.

Comme expliqué plus avant, le projet retenu vise à répondre à cet enjeu au service du développement équilibré du territoire. Cette recherche de développement équilibré du territoire face aux tendances actuelles de son évolution se traduit notamment par les objectifs suivants :

- Préserver la maille d'aménités au service des populations.
- Conforter les équilibres spatiaux et démographiques dans une logique de solidarité interterritoriale.
- Affirmer le rayonnement de l'agglomération et du bassin d'emploi dont elle est le cœur.
- Ralentir les effets d'un vieillissement qui tend à s'accélérer.

3. La quantification des besoins en logements

Les objectifs de développement résidentiel du SCoT, à l'instar du PLH 3, visent à maintenir le poids de population entre les différentes typologies de centralités de l'armature urbaine du SCoT (cf. ci-contre), et pour cela faire en sorte que la dynamique de baisse de population dans la ville centre s'inverse.

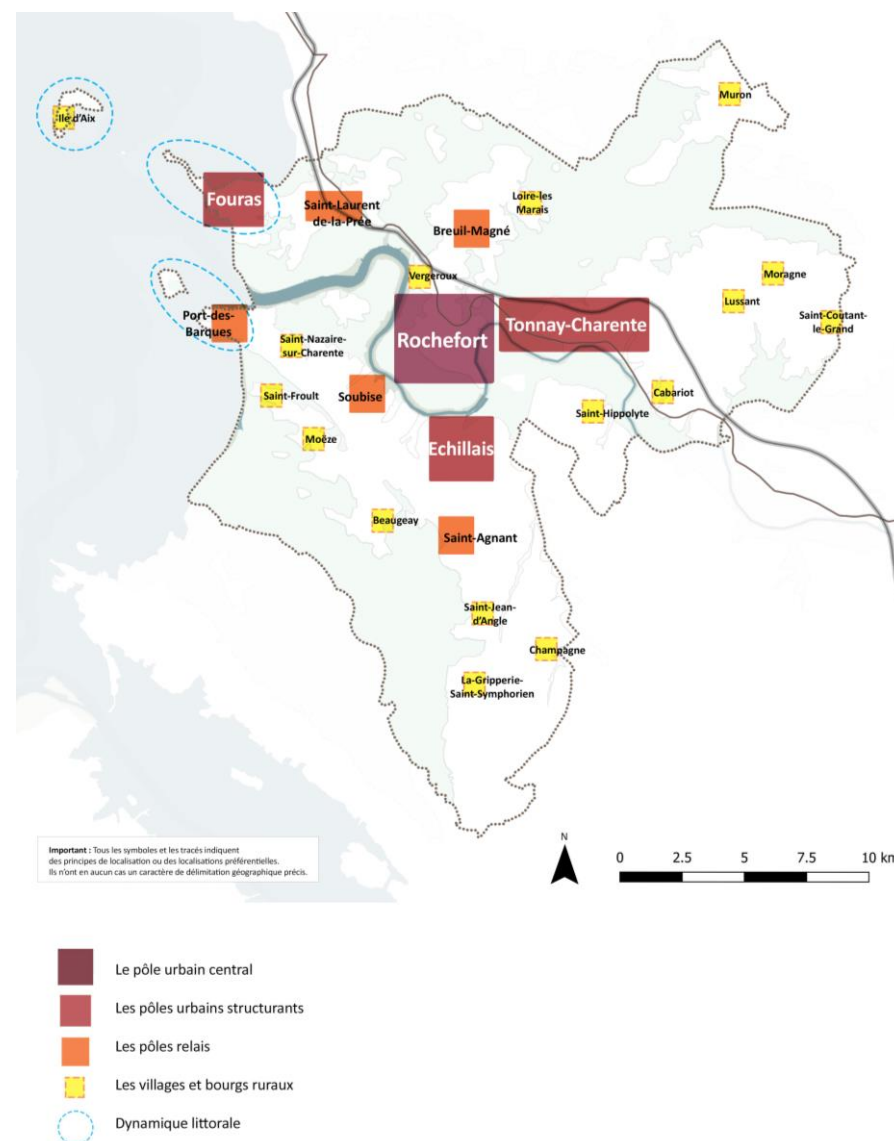
La production des nouveaux logements prévue au DOO du SCoT est programmée en 2 phases de 10 ans.

La première décennie (2021-2031) est charnière compte tenu de l'évolution rapide de certains faits sociaux : rythme accéléré du vieillissement de la population, accroissement des familles monoparentales, diminution de ménages avec enfants. Face à ces mouvements profonds, le territoire cherche à se mettre en ordre de marche pour proposer une offre de logement compétitive et attractive par rapport aux territoires voisins, sous peine de voir s'éroder son niveau démographique et d'en subir des impacts non souhaitables et vecteurs de déséquilibre territorial (cf. ci-avant) : attrition du niveau de main d'œuvre, réduction des équipements publics, déprise lente du sentiment de territoire vécu.

Afin de ne pas risquer de devenir un territoire « carte postale » et affaibli au plan économique, la politique d'offre assumée sera orientée simultanément, vers des produits en logements différents, en direction de jeunes actifs ou de familles, mais aussi en direction des ménages présents qui construisent leur parcours résidentiel.

Lors de cette phase, il s'agit de mettre en œuvre une production de logements qui soit tonique pour que la stratégie d'attractivité du projet s'engage et que les équilibres recherchés se mettent en place (notamment : accueil d'actifs et de jeunes contribuant à atténuer le vieillissement de la population et à contrer la perte tendancielle d'actifs). C'est un enjeu pour la trajectoire économique du territoire, mais aussi pour son équilibre social et générationnel.

Extrait du DOO du SCoT : l'armature urbaine du territoire du SCoT



La deuxième décennie (2031-2041) prévoit un rythme de production de logement moins élevé qu'entre 2021-2031. Elle devrait bénéficier des effets d'entraînement de la dynamique d'attractivité initiée dans la première décennie : arrivées d'actifs et de jeunes.

Extrait du DOO du SCoT : Objectifs de développement résidentiel par phase

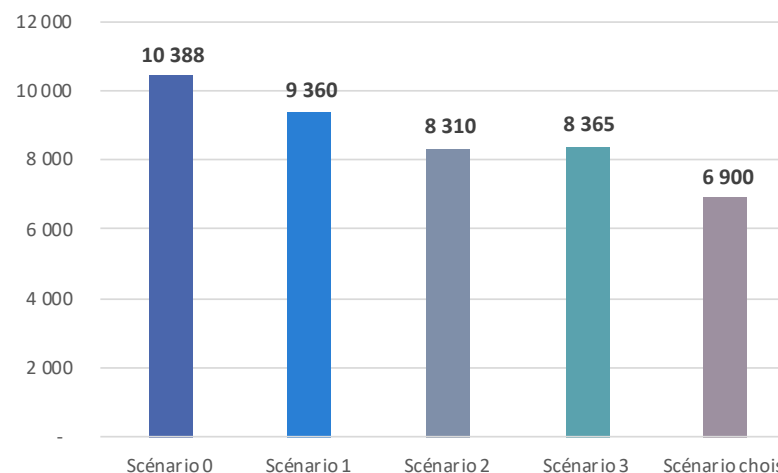
Objectifs de développement résidentiel par phase	2021-2031	2031-2041	2021-2041
Pôle urbain central de Rochefort (Rochefort)	1 600	1 100	2 700
Pôles urbains structurants (Tonnay-Charente, Fouras, Echillais)	1 050	600	1 650
Pôles relais (Breuil-Magné, Port-des-Barques, Saint-Agnant, Saint-Laurent-de-la-Prée, Soubise)	800	600	1 400
Villages et communes rurales (autres communes)	780	370	1 150
Total	4 230	2 670	6 900

L'estimation des besoins en logements est directement liée aux évolutions démographiques, aux tendances de la composition des ménages et du parc de logements.

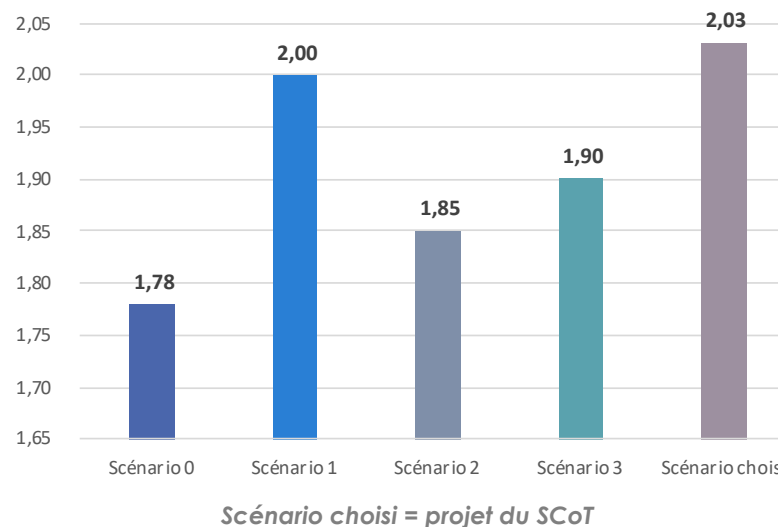
La seule évolution des modes de vie (allongement de la durée de vie, augmentation des recompositions familiales, ...) appliquées au volume actuel d'habitants qui réside dans le territoire nécessiterait un besoin en logements de l'ordre de 4 000 unités. En somme, pour conserver à horizon 2041 le même nombre d'habitants qu'aujourd'hui, il faudrait 4 000 logements supplémentaires en raison de la baisse du nombre de personne par logements. Le nombre d'habitants par logements baisserait de 2,15 en 2015 à 2,03 en 2041. La stratégie d'attractivité du territoire et la politique de l'habitat en faveur des actifs et des jeunes prévues au SCoT, devraient favoriser l'arrivée / fidélisation de familles et d'enfants, et contribuer ainsi à ralentir la tendance au vieillissement et à la baisse du nombre de personne par logement.

L'objectif affiché est en effet d'attirer les familles de manière à ralentir les effets du vieillissement et d'apporter une nouvelle main d'œuvre au tissu économique local (actifs).

Hypothèses de développement résidentiel des 4 scénarii prospectifs et scénario choisi = nombre de nouveaux logements à horizon 2041



Hypothèses du nombre de personnes par logements en 2041



Il est à noter qu'en tendancieriel (poursuite des tendances actuellement à l'œuvre) et sans intervention de politiques publiques particulières, la baisse du nombre de personnes par logement s'accroîtrait fortement et pourrait s'établir autour de 1,80 / 1,85 personne par logement à horizon 2041 (exemple du scénario 0 – ci-contre).

Dans le projet du SCoT, l'estimation des besoins en logements prend également en compte les évolutions du parc lui-même.

En particulier, la faculté du territoire à faire du renouvellement urbain (soit 34 logements/an en moyenne jusqu'en 2041) et à réduire la proportion de logements vacants dans le parc total de logement. Au travers du mode de développement choisi, les élus ont pour objectif de passer d'une vacance de 8 % en 2015 à 6,7 % en 2041.

Les résidences secondaires sont appelées à s'accroître en écho d'une activité touristique qui ira en se développant. Près de 800 unités pourraient compléter le parc résidentiel.

4. Une politique de l'habitat pleinement intégrée au projet global d'aménagement du SCoT

L'objectif du projet retenu est de proposer un parcours résidentiel pour les populations en pensant la fonctionnalité du logement à l'égard de leurs attentes.

Cela passe par une volonté de mobiliser les potentiels d'urbanisation dans les enveloppes urbaines déjà existantes.

Mais également en proposant une diversité de logements tant en taille qu'en morphologie pour accueillir une diversité de personnes et pour assurer aux personnes les plus fragiles (difficulté à l'accès au logement, personnes en situation de handicap, personnes âgées, ...) une offre satisfaisante.

En sus, les logements devront être connectés à des réseaux de mobilités douces ou collectives, pour faire du lien et donner corps à de la proximité vis-à-vis des équipements et services, dont le commerce, de centre-ville et bourgs.

L'action sur le logement, et donc sur la démographie, est à rapprocher de cette volonté de voir maintenir les équipements existants sur l'ensemble des communes du territoire.

2. Lutter contre l'étalement urbain et limiter la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers

1. Introduction

Le territoire du SCoT a souhaité affirmer des objectifs ambitieux de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, en cohérence avec la stratégie territoriale retenue pour le projet. Au surplus des objectifs régionaux et nationaux auxquels le SCoT contribue à son niveau, la sobriété foncière est visée par le projet pour préserver les trames paysagère, agricole et environnementale et ainsi gagner en qualité de vie par rapport aux services qu'elles rendent.

A l'échelle du territoire du SCoT, le projet limite ainsi à 234 ha maximum la surface totale de consommation d'espace en extension de l'enveloppe urbaine existante sur la période 2021-2041.

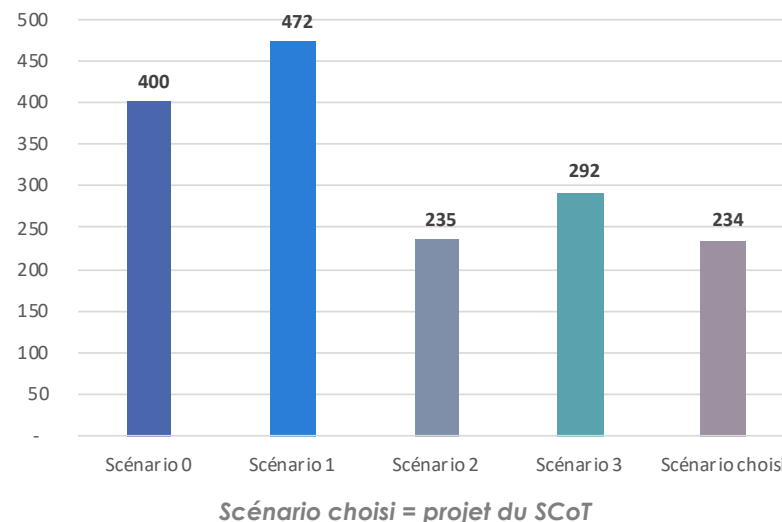
Cette limitation de la consommation d'espace se ventile de la manière suivante :

Extrait du DOO du SCoT : Besoins fonciers induits par la stratégie du SCoT sur 2021-2041

Foncier maximum aménageable entre 2021-2041	Habitat	Economie et commerce	Equipements publics, touristiques et infrastructures
SCoT de la CARO	136 ha	76 ha	22 ha
Total	234 ha 11,7 ha/an (moyenne)		

Soulignons que par rapport aux scénarios étudiés en phase prospective de révision du SCoT, le projet retenu est le plus sobre au plan foncier.

Hypothèses de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers selon les 4 scénarios prospectifs et scénario choisi : surfaces en hectares à horizon 2041



2. Concernant le développement résidentiel

Conscients de la nécessité de concourir à une modération de la consommation d'espace au regard du développement résidentiel, les élus ont décidé, d'une part, de phaser en deux temps son déploiement, à 2021-2031 et 2031-2041. Il s'agit, par cet échelonnement, de maîtriser et apaiser le développement dans le temps, tout en laissant aux politiques publiques le temps de produire leurs effets.

D'autre part, le développement résidentiel doit rechercher prioritairement la mobilisation des capacités d'accueil disponibles au sein des enveloppes urbaines existantes. En effet, le diagnostic révèle que 64 % du développement résidentiel se situait en extension de l'enveloppe urbaine existante entre 2006 et 2016.

A cette fin, le DOO du SCoT définit à son échelle ce qu'est une enveloppe urbaine. Sur cette base, les documents locaux d'urbanisme doivent, à leur échelle, identifier cette enveloppe et analyser sa capacité de densification et de mutation (en cohérence avec la Loi littoral pour les communes concernées) en vue d'atteindre, ou dépasser lorsqu'ils le peuvent, les objectifs de création de nouveaux logements du SCoT au sein de l'enveloppe existante.

Par enveloppe urbaine existante, le DOO du SCoT désigne ainsi un périmètre contenant un espace suffisamment urbanisé pour former un ensemble cohérent.

L'enveloppe urbaine est composée des espaces urbanisés, des espaces à vocation récréative et des enclaves non bâties localisées au sein des espaces urbanisés.

Ainsi, on retrouve dans ces espaces urbanisés :

- Les espaces bâtis, y compris les sites de reconversion, de requalification ou de renouvellement urbain.
- Les espaces anciennement bâtis à l'état de friche.
- Les espaces artificialisés comme les voiries, les parcs, ...
- Les équipements.
- Les enclaves incluses dans l'enveloppe urbaine ceinturées d'espaces urbanisés et d'une superficie pouvant aller jusqu'à 1 ha.

Dès lors, l'urbanisation diffuse (bâti isolé, écarts, ...) est exclue de l'emprise de l'enveloppe urbaine.

La mobilisation du gisement foncier au sein de l'enveloppe urbaine existante est vertueuse dans le sens où elle n'a pas d'impact sur les contours de la tâche urbaine. Elle n'est pas comptabilisée dans la consommation foncière d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF), sauf pour les enclaves NAF de plus de 1 ha et pour les espaces agricoles de moins de 1 ha possédant une réelle fonctionnalité.

Le développement résidentiel se traduit par des objectifs répartis selon les secteurs géographiques définis dans le cadre de l'armature urbaine du SCoT et selon les deux phases envisagées. Le tableau ci-après en décline les modalités :

Extrait du DOO du SCoT : Objectifs de développement résidentiel par phase

Objectifs de développement résidentiel par phase	2021-2031	2031-2041	2021-2041
Pôle urbain central de Rochefort (Rochefort)	1 600	1 100	2 700
Pôles urbains structurants (Tonnay-Charente, Fouras, Echillais)	1 050	600	1 650
Pôles relais (Breuil-Magné, Port-des-Barques, Saint-Agnant, Saint-Laurent-de-la-Prée, Soubise)	800	600	1 400
Villages et communes rurales (autres communes)	780	370	1 150
Total	4 230	2 670	6 900

Les actions chiffrées mises en œuvre en faveur de la minoration de consommation foncière et de la lutte contre l'étalement urbain

La programmation foncière du DOO du SCoT fixe un maximum de 136 ha destinés au développement résidentiel sur 2021-2041, dont 85 ha en phase 1 (première décennie : 2021-2031) et 51 ha en phase 2 (deuxième décennie : 2031-2041). Cette programmation foncière est cohérente avec celle des logements et contribue à réduire le rythme d'artificialisation en extension entre la première et la deuxième décennie.

Extrait du DOO du SCoT : Surface foncière maximale pour le développement résidentiel en extension, sur 2021-2041

Objectifs de développement résidentiel par phase	Surface maximale mobilisable (ha) 2021-2031	Surface maximale mobilisable (ha) 2031-2041	Surface maximale mobilisable (ha) 2021-2041
Pôle urbain central de Rochefort (Rochefort)	6,5	4,5	11
Pôles urbains structurants (Tonnav-Charente, Fouras, Echillais)	21	12	33
Pôles relais (Breuil-Magné, Port-des-Barques, Saint-Agnant, Saint-Laurent-de-la-Prée, Soubise)	26	20	46
Villages et communes rurales (autres communes)	31	15	46
Total	85	51	136

Soulignons que le nouveau SCoT réduit très fortement le volant foncier pour répondre au besoin du développement résidentiel par rapport au SCoT de 2007. Ce dernier envisageait en effet 420 ha pour le développement résidentiel, contre 136 ha au maximum dans le nouveau SCoT.

Le SCoT met en avant une priorisation des capacités de développement au sein de l'enveloppe urbaine existante en exigeant que 67 % du nombre total de nouveaux logements (développement résidentiel) soient réalisés au sein de cette enveloppe. A titre de comparaison, ce dernier pourcentage représente presque le double de celui analysé entre 2006 et 2016 (35,8%) dans le cadre de l'étude de consommation d'espace selon la méthode « Analyse Fichiers Fiscaux / Photo-interprétation ».

Le tableau suivant donne à voir un effort d'intensification urbaine sur l'ensemble des communes.

Objectifs de développement résidentiel en intensification de l'enveloppe urbaine existante	SCoT	Constats de l'analyse Fichiers Fiscaux / Photo-interprétation
Pôle urbain central de Rochefort (Rochefort)	90 %	70,2 %
Pôles urbains structurants (Tonnav-Charente, Fouras, Echillais)	60 %	38,7 %
Pôles relais (Breuil-Magné, Port-des-Barques, Saint-Agnant, Saint-Laurent-de-la-Prée, Soubise)	50 %	34 %
Villages et communes rurales (autres communes)	40 %	28,1 %
Total	67 %	35,8 %

Pour ce faire, le DOO du SCoT demande aux documents d'urbanisme locaux de mobiliser les gisements fonciers existants disponibles en ciblant :

- Les logements vacants.
- Les divisions et changement d'usage du bâti.
- Les dents creuses.
- La densification spontanée (division de parcelles).
- Les îlots et cœurs d'îlots libres (terrains nus dans un îlot urbain).
- Le renouvellement urbain.

Il appelle également à la poursuite des actions entreprises par la collectivité pour améliorer l'habitat, en termes de confort énergétique entre autres, au sein de l'enveloppe urbaine existante : OPAH, aides au financement (ANAH), plateforme de rénovations énergétiques.

Soulignons également que la gestion économe de l'espace a été une préoccupation constante lors des réflexions sur le nouveau projet de SCoT, tant en phase prospective (scénario) que durant la construction du projet et notamment du DOO. D'ailleurs, une première version du DOO envisageait :

- une consommation d'espace de 155 ha pour le développement résidentiel sur 2021-2041, contre 136 ha finalement retenu pour le projet.

- un objectif de réalisation des nouveaux logements dans l'enveloppe urbaine existante à hauteur de 61%, contre 67% finalement retenus pour le projet.

La mise en place de densité moyenne minimale brute pour les aménagements résidentiels en extension de l'enveloppe urbaine contribue également à l'objectif de minoration du prélèvement foncier. En effet, le DOO du SCoT fixe les objectifs de densité suivants :

- Le pôle central de Rochefort : 25 lgts/ha.
- Les pôles urbains structurants : 20 lgts/ha.
- Les pôles relais : 15 lgts/ha.
- Les villages et bourgs ruraux : 15 lgts/ha.

Cette densité se définit comme suit :

- La densité s'apprécie en brut, ce qui signifie qu'elle prend en compte les VRD (Voirie, Réseaux et Divers), les surfaces utilisées par les équipements publics, les espaces verts, aménagés pour les besoins de la population habitant les logements construits dans l'espace considéré.
- Sont déduits les espaces non urbanisables de la zone tels que les espaces maintenus en activités agricoles ou cultivés, les espaces nécessaires aux servitudes administratives, les espaces destinés à accueillir un équipement d'intérêt public dépassant les besoins de la zone (voie de transit, équipement communal, équipement supra-SCoT,...), les espaces économiques (bureaux et commerces) qui ne sont pas destinés à une aire de chalandise locale.

3. Concernant le développement économique

Contexte

Comme indiqué dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, la collectivité cherche à structurer une offre économique lisible à destination des entrepreneurs.

Tout d'abord, elle organise un développement ciblé sur des espaces économiques vitrines situés sur les axes de flux majeurs Rochefort-La Rochelle (via la D 137 et l'A 837) et Rochefort-Saint-Agnant (via la D 733), qui font référence aux colonnes vertébrales économiques du territoire. Leur rôle est de faire rayonner l'ensemble du territoire de la CARO et de lui permettre une accroche aux dynamiques des économies agglomérées et métropolitaines (en cohérence avec le positionnement et la stratégie retenus pour le projet).

La filière aéronautique représente environ 2400 emplois sur le territoire, grâce à la présence de l'entreprise Airbus Atlantic. L'objectif du territoire est d'anticiper les mutations de cette activité et de maintenir un haut niveau de compétitivité sur le marché international.

Les espaces à enjeux déterminés par le SCoT ont également pour mission d'être des lieux d'accueil privilégiés d'entreprises exerçant dans la croissance verte et bleue, la construction durable, la fabrication de produits électriques et électroniques, l'agro-alimentaire, la construction de bateaux et d'équipements de plaisance, la chimie, notamment. Toutes ces filières sont présentes sur le territoire et ont besoin de pouvoir développer leurs activités. L'accueil de sous-traitants à proximité est essentiel.

A travers ces sites d'accueil, la collectivité ambitionne de créer des effets de cluster et de synergies croisées entre professionnels pour développer l'innovation et la diversité des emplois à pourvoir (en cohérence avec la stratégie d'innovation et de diversification économique retenue pour le projet).

Parmi les espaces économiques existants majeurs du territoire, on peut citer les principaux :

- Zone industrialo-portuaire de Rochefort et Tonnay-Charente.
- ZAC de l'Arsenal à Rochefort, berceau de l'aéronautique rochefortais et accueillant, outre AIRBUS Atlantic et ses sous-traitants, des espaces technopolitains (Fablab, hôtels d'entreprises, pépinière et centre d'application de l'aménagement intérieur en cours de développement...).
- Zone des Sœurs à Rochefort, par sa surface et son étendue, est la principale zone d'activités multi-filières et multi-activités dont les principales : nautique, aéronautique, chimie, BTP.

Il est important de noter que les sites ci-avant sont contraints dans leur implantation, et ne peuvent pas faire l'objet de nouveaux développements en extension. Le service développement économique de la CARO travaille activement à la densification de ces zones, mais les possibilités sont très réduites car le taux d'occupation actuel est important.

Les espaces d'activités existants qui suivent concentrent les projets structurants :

- L'extension limitée de Bélignon 2 consacrée au développement des activités productives et tertiaires ; de telles activités étant déjà présentes sur la zone existante.
- Le développement du secteur de l'aéroport Rochefort/Charente-Maritime dévolu au foisonnement de la filière aéronautique en lien avec Airbus Atlantic et d'autres acteurs évoluant autour de l'activité aéronautique cherchant à s'implanter sur site. Cet espace bénéficie des infrastructures aéroportuaires de nature très qualitative mais encore sous-employées et de la proximité de la base aérienne BA 721 pouvant contribuer à la structuration d'un écosystème nécessitant la présence de ce type d'infrastructure. Ce projet de hub industriel aéronautique sur l'aéroport de Rochefort/Charente-Maritime est conduit par le Syndicat Mixte des aéroports de Rochefort/Charente-Maritime constitué du Département et de la CARO.
- Des espaces d'activités à vocation mixte (industrie, logistique, artisanat, tertiaire) répondant à la fois à des besoins de proximité, d'accès aux axes de flux majeurs et à la diversification d'une offre foncière complémentaire aux deux espaces précédents.
- Ces espaces doivent également pouvoir répondre à de nombreuses demandes de relocalisation d'entreprises locales actuellement situées au sein du tissu urbain et connaissant des problèmes de développement par manque d'espace, ou en raison de conflits d'usages avec les secteurs d'habitat.

Parmi ces espaces, on retrouve :

- Les espaces économiques de Bel-Air à Rochefort qui ont vocation à accueillir entre autres les concessions

automobiles implantées actuellement en centre-ville, pour permettre un changement de destination vers de l'habitat, et des activités tertiaires.

- L'extension des zones d'activités économiques de Bois Brûlé à Saint-Laurent-de-la-Prée, de Croix Biron à Tonnay-Charente, de l'Houmée à Echillais.
- Les espaces économiques aux abords de la Timac Agro à Tonnay-Charente.

Ensuite, la stratégie mise en place par les élus s'articule autour de la recherche de la proximité entre les entreprises et les populations. Tel est le rôle dévolu aux espaces d'activités devant conforter le réseau économique de proximité. Il s'agit de préserver un tissu local productif qui participe à l'animation de la ruralité.

Ces espaces répondent au plus près à divers besoins exprimés par les entrepreneurs :

- L'évolution des entreprises existantes en dehors des espaces des colonnes vertébrales économiques ou d'autres espaces économiques dédiés (cas des entreprises isolées par exemple).
- Les entreprises positionnées sur des activités de niche ou impliquant une grande proximité avec les ressources (naturelles et humaines) qu'elles utilisent dans leur processus de production.
- L'éventualité où l'artisanat de proximité ne pourrait pas s'implanter ou rester dans le tissu urbain.

Ces espaces d'activités économiques, en dehors des besoins relatifs aux entreprises existantes ou liés à des implantations spécifiques, accueillent des fonctions économiques de proximité : artisanat, PME-PMI, en priorité.

Sont concernés, les espaces d'activités suivants, sur lesquelles des extensions mesurées sont prévues :

- Les Bries à Lussant.
- Le secteur de la coopérative agricole à Saint-Agnant (zone des Fontaines).
- Le Chemin Vert à Soubise.
- Les espaces d'activités de proximité des autres communes (extensions non prévues), : zone de Soumard à Fouras, zone de la

Fontaine à Breuil-Magné, zone des Pêcheurs d'Islande à Rochefort, zone de la Grande Echelle à Port des Barques, sur lesquelles la densification est encouragée.

- Les espaces accueillant des entreprises isolées.

En matière de commerce, les élus souhaitent trouver un équilibre entre le commerce de centre et de périphérie, en le recentrant davantage vers le cœur de villes, bourgs et villages.

Au travers de l'équilibre, apparaît la notion de complémentarité entre les commerces de centre et de périphérie de manière à étoffer le choix commercial vécu par les populations. En confortant ce tissu commercial aux échelles de rayonnement spécifiques, l'évasion commerciale impliquant des trajets de plus ou moins longue distance devrait être minorée.

Comprendre la nécessité de créer une offre foncière à destination économique vigoureuse

L'analyse OCS Régionale montre une dualité entre la période 2010-2014 et la période 2014-2020.

La première se révèle atone en termes de prélèvements fonciers : 4 ha. Quant à la seconde, elle dévoile un autre visage avec une consommation foncière de l'ordre de 18 ha qui concerne pour beaucoup des entreprises isolées.

Le changement de dynamique s'explique par au moins deux facteurs :

- 2010-2014 est une période difficile du point de vue macroéconomique aussi bien pour les secteurs industriels que tertiaires. Les investissements privés ont été gelés et reportés pour certains. Ce constat vaut pour un grand nombre de territoire en France métropolitaine comme pour la CARO.
- Tous les espaces d'activités économiques ont été créés avant 2010 : l'Houmée 1, Croix Biron, Bois Brulé 1, Béliçon 1. Ainsi, la stratégie a été durant la crise de privilégier le remplissage aux

extensions. La période 2014-2020 apparaît comme une phase de commercialisation des projets enclenchés auparavant.

A ce jour, les espaces libres commercialisables au sein des espaces d'activités communautaires sont inexistantes. Les taux de remplissage témoignent d'un effet de congestion :

- Pêcheurs d'Islande : 100%.
- Pont Neuf : 100%.
- Sœurs : 100%.
- Port de commerce de Rochefort : 100%.
- Béliçon : 100%.
- Arsenal : 100%.
- l'Houmée : 100%.
- Soumard : 100%.
- La Fontaine : 97 % (0,13 ha de disponibilité, soit une surface résiduelle faible et difficilement mobilisable pour cause de contraintes archéologiques).
- Croix Biron : 100%.
- Bois Brulé : 100%.
- Les Bries : 100%.
- La Grande Echelle : 1 ha disponible mais peu de demandes du fait de l'éloignement de cette zone (initialement communale) située à Port des Barques.

Malgré cette situation, des actions et une veille importante sont menées par la CARO pour pouvoir :

- racheter les terrains et les bâtiments qui seraient mis en vente ;
- encourager les mutualisations de services et d'équipements pour les entreprises déjà en place (stationnements, salles de réunions, restauration d'entreprise ...);
- encourager les entreprises à rationaliser leur foncier.

Les demandes endogènes et exogènes se sont multipliées ces dernières années, montrant une attractivité grandissante du territoire qui n'avait pas été anticipée.

Par ailleurs, face à la concurrence de l'agglomération de La Rochelle, voire de Surgères, le territoire, deuxième pôle industriel du département, est dans une position délicate. Il est aujourd'hui difficile voire impossible de répondre aux demandes d'implantations d'entreprises sur de grandes surfaces. Ce qui est regrettable pour le territoire en terme de création d'emplois. En effet, le territoire ne souhaite pas développer de filière logistique (forte consommation de foncier pour peu d'emplois), mais aurait tout intérêt à pouvoir répondre aux sollicitations d'entreprises dans le domaine productif.

Dans le cadre du dispositif Territoires d'Industries et d'une mise à niveau concurrentielle de son offre d'accueil pour les entreprises endogènes et exogènes, un redéploiement volontariste de l'offre est à considérer. Il en va de la compétitivité et de l'attractivité à moyen et long termes du territoire, comme de son impact sur le développement économique à l'échelle du département et de la région.

Rappelons des principes économiques de base. L'économie est un flux dans lequel une offre et une demande se rencontrent. Sans offre nouvelle, notamment de foncier économique, ce flux se tarira, comme cela a été le cas notamment entre 2010 et 2014. Si cela se poursuivait du fait de l'absence d'une nouvelle offre foncière, les externalités négatives de long terme pourraient survenir et abaisser le niveau de développement de certaines filières d'excellence de rayonnement international mais aussi mettre à mal les équilibres sociaux locaux. Depuis plusieurs années, il est impossible de répondre favorablement aux demandes d'installations productives sur le territoire ; la proposition de cette nouvelle offre permettra de développer les filières structurantes et pourvoyeuses d'emplois qualifiés.

En outre, les capacités de développement permises par la requalification des espaces d'activités ont été activées par la collectivité avec la ZAC de l'Arsenal sur 9 ha : un partenariat CARO/EPF a permis la maîtrise complète du site. Le nouveau projet d'aménagement permettra de dégager du foncier pour les extensions Airbus Atlantic et l'implantation de certains sous-traitants à

proximité. Une réflexion plus globale est en cours sur les mobilités et la mutualisation des stationnements au sein de l'ensemble du Parc des Fourriers.

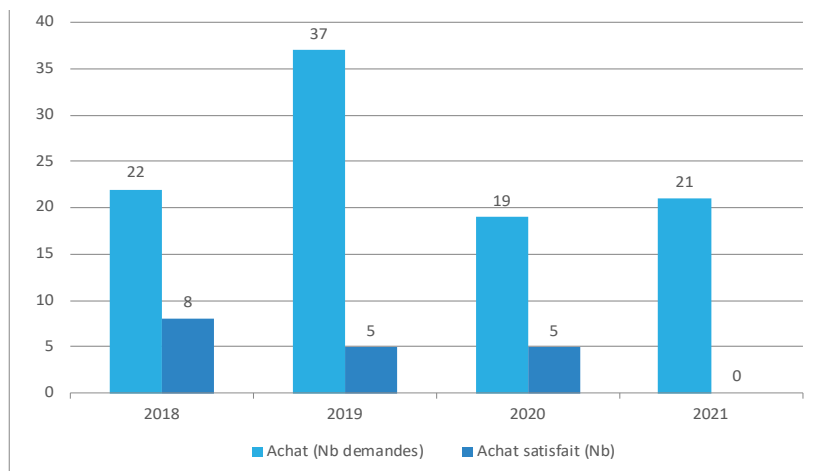
A ce jour, une réflexion existe sur une éventualité de requalification de la zone de Fraternité à Tonnay-Charente afin de donner une destination industrielle à cet espace actuellement commercial et dégradé. Des négociations foncières doivent être menées pour permettre à la CARO de maîtriser ce site et le requalifier.

Les indicateurs fournis par le service économie de la CARO tendent à démontrer la difficulté à satisfaire les demandes d'achats de terrain consacrés au développement des activités économiques. Le taux de satisfaction (achats satisfaits/demandes d'achats) se détériore nettement entre 2018 et 2019, année pré-COVID 19, passant de 36% à 14 %.

2020 marque une détérioration en année glissante de 49 % des demandes d'achats. Le contexte socio-sanitaire n'aidant pas à maintenir le niveau de 2019. Même sur cette année 2020 de plus faible demandes, seules 26 % d'entre elles ont pu être satisfaites.

Le fait marquant de 2021 est que sur 21 demandes, aucune n'a été satisfaite (demandes essentiellement d'artisans locaux, et une demande d'entreprise industrielle proposant plus de 300 emplois).

Nombre de demandes d'achat de terrain et nombre d'achats satisfaits
(Source : service de développement économique de la CARO)



Au total de mi 2018 à fin 2021, 99 demandes de terrain ont été enregistrées (demandes cumulées : portant sur 47 ha de foncier souhaité), 18 ont été satisfaites (en majorité sur la zone de l'Houmée).

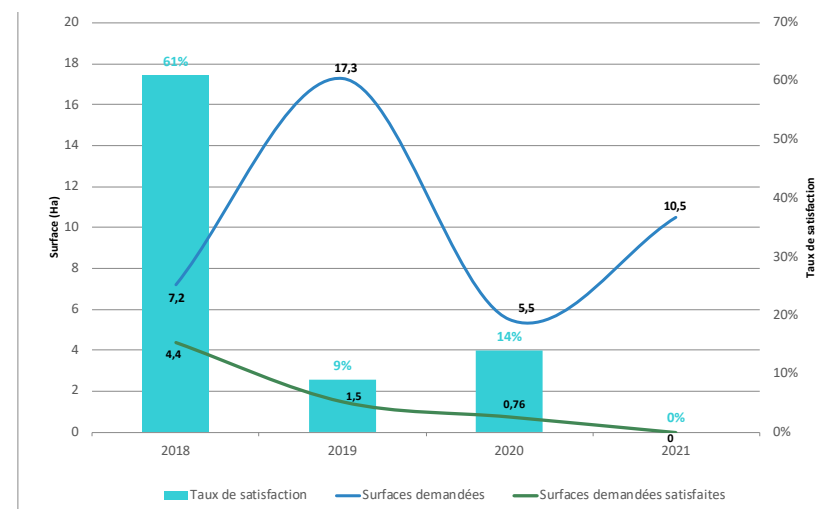
L'observation des surfaces demandées et satisfaites montre des évolutions donnant à voir un découplage entre le potentiel d'attractivité du territoire, qui croît entre 2018 et 2019, et la capacité de la collectivité à la satisfaire. Le manque de foncier disponible est l'un des facteurs invoqués, tout comme le manque de disponibilités le long des colonnes vertébrales économiques (D 733 et E 602) : les demandes se concentrent en effet beaucoup sur les communes de Rochefort, et Saint-Laurent de la Prée (accès direct à l'autoroute). Le projet d'extension de la zone d'activité de Bois-Brulé est donc particulièrement attendu par les acteurs économiques.

Ces disponibilités foncières se réduisent. De 4,4 ha en 2018, à 2,1 ha en 2019, elles s'établissent à 1 ha en 2020 (sur la zone de la Grande Echelle à Port des Barques). **Autant dire que le territoire ne dispose plus d'offre constituée et qu'en cas de rebond post-Covid à court terme, il sera incapable de satisfaire la demande.** Le rebond post-Covid constaté depuis septembre 2021 (multiplication des demandes) et l'attractivité grandissante du territoire nécessitent de trouver des solutions pour pouvoir maintenir et développer l'emploi.

Le projet de SCoT propose un développement équilibré, en phase avec les demandes, mais également dans une logique de respect de la capacité d'accueil d'un territoire sensible.

Les élus ont renforcé les actions visant à objectiver les demandes pour accompagner les porteurs de projets économiques qui correspondent à la stratégie du territoire. Les exigences sur la qualité des projets ont été renforcées pour encadrer les futures cessions de terrains. L'objectif est d'avoir une grande maîtrise sur le devenir des futures extensions de zones d'activités pour optimiser les implantations dans une logique d'optimisation foncière, mais également d'intégration paysagère et architecturale.

Surfaces d'achat demandées en ha et surfaces demandées satisfaites
(Source : service de développement économique de la CARO)



En complément des actions sur le foncier économique, la CARO mène une démarche proactive sur les bâtiments économiques ou les friches, qui peut permettre ponctuellement de répondre à certaines demandes (ZAC de l'Arsenal, zone des Sœurs, proximité du Port).

La mise en place opérationnelle de la stratégie d'optimisation foncière est à l'oeuvre.

Déclinaison chiffrée de la stratégie économique dans le DOO du SCoT

L'offre foncière à vocation économique, comme pour le développement résidentiel est également phasée en 2 étapes d'une décennie chacune : 2021-2031 (phase 1) et 2031-2041 (phase 2).

Le but étant de structurer et organiser une offre foncière à moyen et long terme de manière à bénéficier d'un volant foncier fonctionnel continu à 10 et 20 ans. Clairement, l'ambition est de ne pas répéter la situation actuelle, où la raréfaction du foncier ne permet pas de satisfaire les demandes des porteurs de projet endogènes et exogènes.

C'est pourquoi, les projets de développement des espaces économiques des colonnes vertébrales et ceux du réseau économique sont scandés entre une phase 1 et une phase 2.

Un effet de bascule entre les deux phases est possible à la condition d'avoir expressément commercialisé l'ensemble du foncier par entité à aménager à hauteur de 60 %. Ce pourcentage doit permettre d'activer les services urbanisme et économique du territoire pour mettre en œuvre une offre fluide dans le temps et ainsi éviter toute rupture d'offre foncière à vocation économique. De plus, il est important de préciser que plusieurs projets sont actuellement engagés, avec des acteurs économiques impliqués (l'extension de l'entreprise AADAIRC à Beligon2, la viabilisation terminée de la zone de l'Houmée 2 dont la commercialisation des terrains commence...).

Extrait du DOO du SCoT : Projets de développement en extension/création des espaces économiques situés sur les colonnes vertébrales économiques

Foncier à aménager	2021-2031	2031-2041	2021-2041
Béligon 2 (Rochefort)	0,8 ha	0 ha	0,8 ha
Bel-Air (Rochefort)	4 ha	2 ha	6 ha
L'Houmée 2 et 3 (Echillais)	7 ha	4,5 ha	11,5 ha
Secteur aéroport Rochefort/Charente-Maritime (Saint-Agnant)	7 ha	11 ha	18 ha
Bois Brulé 2 et 3 (Saint-Laurent-de-la-Prée)	6 ha	4,3 ha	10,3 ha
Croix Biron 2 et 3 (Tonnay-Charente)	5 ha	2,7 ha	7,7 ha
Timac (Tonnay-Charente)	0 ha	3 ha	3 ha
Total	30 ha	27,5 ha	57 ha

Extrait du DOO du SCoT : Projets de développement des espaces économiques en extension du réseau économique de proximité

Foncier à aménager	2021-2031	2031-2041	2021-2041
Les Bries (Lussant)	1 ha	-	1ha
Secteur coopérative agricole (Saint-Agnant)	-	1,5 ha	1,5 ha
Chemin Vert (Soubise)	0,5 ha	1 ha	1,5 ha
Irrigation économique de proximité (autres communes et entreprises isolées)	4 ha	6 ha	10 ha
Total	5,5 ha	8,5 ha	14 ha

Soulignons que la gestion économe de l'espace a été une préoccupation constante lors des réflexions sur le nouveau projet de SCoT, tant en phase prospective (scénario) que durant la construction du projet et notamment du DOO. D'ailleurs, une première version du DOO envisageait une consommation d'espace de 122 ha pour le développement économique sur 2021-2041, contre 71 ha finalement retenu pour le projet.

4. Concernant le développement commercial

Contexte

Le diagnostic révèle la présence de plus de 1 000 commerces sur l'ensemble du territoire du SCoT, avec une proportion dominante des cafés-hôtels-restaurant et des services.

La ville centre de Rochefort accueille plus de 60 % du volume total des commerces présents sur le territoire et plus de 73 % en y associant Tonnay-Charente.

Rochefort Océan dispose de 7 grandes et moyennes surfaces actives, pour une surface commerciale GMS de 135 000 m². Une forte concurrence prévaut au Nord du territoire avec le pôle départemental de La Rochelle et au Sud en écho d'un fort développement ces dernières années.

Devant ce constat, le PADD du SCoT affiche son ambition de trouver un équilibre entre commerce de centre-ville et de périphérie, en recentrant les activités commerciales dans le cœur des villes, bourgs et villages.

Aussi, la complémentarité entre ces deux types de commerce sera recherchée de manière à éviter une perte de diversité de l'offre commerciale, ce qui pourrait donner lieu à une perte d'attractivité commerciale du territoire et amènerait à une évasion commerciale de longue distance.

Enfin, afin de limiter l'artificialisation des espaces agricoles et naturel, le projet de territoire ne prévoit pas la création de nouvelles zones commerciales et encourage la densification des espaces urbanisés existants.

Pour autant, l'environnement commercial du territoire de Rochefort Océan s'avère particulièrement dynamique au Nord et au Sud. Cette concurrence impose de fortifier certaines zones commerciales existantes de manière à conforter la diversification des typologies de commerce et fréquence d'achat, notamment exceptionnelle.

C'est pourquoi, le projet territorial poursuit à ce titre un objectif de développement d'une offre de commerce répondant à des besoins différenciés au travers d'une complémentarité entre commerce de centre et de périphérie, sans pour autant remettre en cause la limitation de l'artificialisation des terres agricoles et naturelles.

Déclinaison chiffrée de la stratégie commerciale dans le DOO du SCoT

Le SCoT permet l'extension de l'urbanisation à partir des espaces commerciaux suivants :

- Pimale 2 à Echillais visant à renforcer une assise commerciale au Sud du fleuve Charente et ainsi diminuer l'état du trafic au niveau du viaduc de Martrou induit par les mobilités à caractère commercial.

La surface envisagée porte sur 3 ha. Le foncier, déjà maîtrisé par la CARO (ancienne friche agricole), est encadré par une OAP du PLU de la commune d'Echillais.

- La Touche à Tonnay-Charente où il s'agit de conforter le rayonnement commercial de Tonnay-Charente et de structurer l'agencement des fonctions commerciales

complémentaires au commerce de centres villes pour une meilleure lisibilité de l'offre.

La surface envisagée porte sur 2 ha. Ce foncier se situe entre deux zones commerciales, la Touche et la Varennes. Cet aménagement permettra ainsi de traiter cet espace et de faire le lien entre les deux sites.

La mise en œuvre de ces projets intervient sur des temps différenciés. En effet, le phasage indique que le projet Pimale 2 sortira sur la période 2021-2031, tandis que celui de la Touche se concrétisera durant l'intervalle 2031-2041.

5. Concernant le développement des équipements et des services

Contexte

Le diagnostic révèle une densité d'équipement de 349 pour 10 000 habitants alors que celle-ci s'élevait à 382 à l'échelle du département en 2016.

La question du volume d'équipements peut se poser en écho d'une stratégie territoriale désireuse de faire de la CARO un pôle de développement important du département.

Les équipements touristiques, culturels, de santé, de formation, de travail collaboratif (tiers lieux), d'assainissement et de production d'eau potable, pour ne citer que ces exemples, sont appelés dans les prochaines années à se développer pour des raisons démographiques et économiques. En effet, il est nécessaire de renforcer l'offre d'équipements envers les habitants, et de mettre « à niveau » des équipements existants.

Le PADD affiche clairement cet objectif d'une offre en équipements devant se développer pour répondre, comme pour le commerce, à une variété de besoins. Il en va de la fidélité des populations au territoire et de son attractivité future.

Tout comme il ajoute que ces équipements et services sont à déployer prioritairement dans les centres villes et bourgs dans

l'optique de leur revitalisation. Cette recherche de proximité doit également permettre de réduire les besoins en déplacements au moyen de la voiture individuelle.

Déclinaison chiffrée de la stratégie de développement des équipements et services, dans le DOO du SCoT

En cohérence avec la stratégie et le parti d'aménagement retenus pour le projet du SCoT (armature urbaine et de services,...), le DOO identifie un besoin de 22 ha à 2041 destinés à divers projets d'équipements à vocation touristique et culturelle, dédiés aux mobilités douces, d'intérêt public ...

Certains projets sont d'ores et déjà fléchés :

- Barreau de Bel Air à Rochefort : 1ha.
- Nouveau centre d'interprétation Transbordeur et stationnement associé à Echillais : 1,3 ha.
- Nouveau pôle touristique et extension de la STEP à Fouras : 7 ha.
- Maison de retraite pour personnes handicapées à Saint-Laurent-de-la-Prée : 1,9 ha.
- Nouvelle STEP à Saint-Nazaire-sur-Charente : 1ha, Cabariot (Saint Clément), extension des STEP à Port des Barques, Lussant ...
- Extensions de cimetières (Port des Barques, Champagne) ou création de nouveaux cimetières en extension urbaine lorsque les cimetières existants ne peuvent pas être étendus (Fouras, Tonnay-Charente)
- Centre technique municipal de Tonnay Charente
- Equipements liés au SDIS à Tonnay Charente...

Ce recensement n'est pas exhaustif, des surfaces complémentaires (dans le respect de la limite maximale de consommation d'espace totale imposée par le DOO) seront nécessaires pour d'autres projets à moyen et long terme, en déclinaison de la stratégie et du parti d'aménagement du SCoT (extensions de certains campings, recul stratégique de certains équipements,...).

Cette enveloppe de 22 ha se répartie pour 10 ha sur la période 2021-2031 et pour 12 ha sur la période 2031-2041.

Toutefois, si ce volume s'avère insuffisant, alors, une possibilité est faite de permuter les nouveaux besoins en matière d'équipements avec ceux initialement prévus pour le développement économique sans que cela ne vienne contrarier l'objectif maximum global des 234 ha que le projet nécessite.

6. Synthèse :

La consommation d'espace sur 2011-2021 a été de 268 ha (10 ans), soit un rythme moyen de 26,8 ha/an. Le projet du SCoT limite la consommation d'espace totale à 234 ha sur 20 ans, soit un rythme moyen de 11,7 ha/an. Il opère ainsi un effort de réduction de 56 % du rythme de la consommation d'espace par rapport à celui observé sur 2011-2021.

Sur la première décennie 2021-2031, le projet de SCoT opère une réduction par deux (-50%) du rythme de la consommation d'espace par rapport à celui observé sur 2011-2021. En effet, la consommation maximale d'espaces fixée dans le DOO du SCoT sur cette décennie est de 133 ha, soit 13,3 ha/an en moyenne, contre 26,8 ha/an sur 2011-2021.

La consommation d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers autorisée par le SCoT à partir de son entrée en vigueur en 2023 est donc plus vertueuse que celle des dix années passées.

3. Structurer l'armature urbaine

Les élus ont souhaité structurer le territoire de façon à ce que les échelles de proximité puissent s'exprimer et ainsi répondre aux aspirations des populations, tout comme aux enjeux d'un développement cohérent et solidaire entre les collectivités du SCoT.

Les communes fortes de leurs spécificités, qu'elles soient économique, résidentielle, paysagère, agricole, littoral, patrimoniale, ... offrent toutes une plus-value. Mais pour s'exprimer, le territoire a besoin d'une ossature dans laquelle chacun détient un rôle pour le bien commun du territoire de la CARO.

L'armature urbaine qui en résulte cherche à équilibrer le développement des points de vue spatiaux et fonctionnels pour organiser la proximité et un aménagement du territoire traduisant sa stratégie. Dès lors, la trame urbaine exprime le souhait des élus de :

- Limiter la consommation foncière d'espaces agricoles, naturels et forestiers pour maintenir et mettre en valeur cette relation spécifique et particulièrement forte qui existe entre le territoire, ses paysages, sa biodiversité et ses terroirs.
- Améliorer la qualité de vie des populations (santé, bien-être, mobilités, satisfaction des besoins sociaux et professionnels, ...) par une plus grande proximité entre lieux de vie, de travail, de loisirs, de consommation, etc.
- Conforter le territoire du SCoT de la CARO dans ses espaces de coopérations naturelles au sein du Département de la Charente-Maritime et du pôle métropolitain Centre-Atlantique.
- Renforcer les échelles de solidarités urbaines et rurales entre les espaces du territoire pour une meilleure résilience face aux effets du changement climatique.
- Développer les mobilités, en cohérence avec l'armature urbaine et en privilégiant les moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

1. La définition des polarités de l'armature urbaine du SCoT

Rochefort : pôle urbain central

Ce pôle développe l'offre structurante en services à l'échelle du territoire du SCoT, notamment supérieurs, pour les habitants, touristes et les entreprises.

Deuxième pôle industriel de la Charente-Maritime, Rochefort s'affirme également comme un bassin d'emploi qui rayonne par de-là les limites de la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan.

Son rôle est essentiel pour arrimer le territoire dans le pôle métropolitain Centre-Atlantique, déployer la force économique du territoire sur dans les grands flux départementaux, régionaux et nationaux.

Ses fonctions métropolitaines : siège de la CARO, sous-préfecture, tribunal d'instance, Conseil de prud'hommes, centre hospitalier, etc., en font un centre de décisions. Ces fonctions sont aussi associées à un pôle administratif qui regroupe notamment école de gendarmerie, Base aérienne 721, siège du Conservatoire du Littoral et bientôt du Parc Naturel Marin, etc...

Ses infrastructures de communication : gare ferroviaire reliée à Nantes – La Rochelle – Bordeaux, son accroche au réseau autoroutier par l'A 837 et ses ports de commerce et de plaisance, l'aéroport Rochefort-Saint-Agnant, font de Rochefort un nœud central vers lequel convergent des flux divers (affaires, tourisme, actifs, scolaires, ...).

Echillais, Fouras, Tonnay-Charente : autres pôles urbains structurants

Ces communes sont des centralités fortes qui, avec un rayonnement plus local, équilibrent spatialement en services et en emplois le territoire du SCoT.

Ils ont pour vocation de faciliter les échelles de proximité pour les différentes pratiques des habitants et des entreprises. Ainsi, elles développent une offre de services renforcée, élargie en gamme,

permettant d'organiser la couverture de celle-ci au Nord, à l'Est et au Sud de l'intercommunalité. Cette maille de polarité permet de réduire les déplacements contraints vers le pôle urbain central.

Par ailleurs, ces polarités contribuent au maillage d'équipements spécifiques d'ordre touristique, économique, de transport, assurant une structuration forte du territoire : port de transport de voyageurs de Fouras, port de commerce de Tonnay-Charente, Pont Transbordeur et viaduc de Martrou à Echillais, commerce de grandes et moyennes surfaces, etc.

Ces trois pôles affirment enfin un rôle d'irrigation économique pour des activités spécifiques : tourisme, ostréiculture, artisanat, industrie, commerce...

Breuil-Magné, Port des Barques, Saint-Agnant, Saint-Laurent de la Prée, Soubise : pôles d'appui aux micro-bassins de vie

Ces communes contribuent à organiser l'échelle de l'hyper-proximité dans l'espace rural du périmètre du SCoT en développant, pour eux-mêmes et pour les autres communes limitrophes, des commodités complémentaires ou mutualisées à celles des pôles précédents en matière d'offre de transports, de commerces, de services, d'équipements touristiques, d'espaces d'activités économiques, etc. Cette multifonctionnalité détermine des espaces de vie, correspondant à un niveau de vécu « restreint » nommés micro-bassins de vie.

Ils contribuent à la fois à l'organisation des espaces littoraux, Nord et Sud du périmètre du SCoT et à diminuer les temps de déplacements pour accéder à certains services et équipements.

Beaugeay, Cabariot, Champagne, La Gripperie-Saint-Symphorien, Ile-d'Aix, Loire-les-Marais, Lussant, Moëze, Moragne, Muron, Saint-Coutant-le-Grand, Saint-Froult, Saint-Hippolyte, Saint-Jean-d'Angle, Saint-Nazaire-sur-Charente, Vergeroux : villages et communes rurales

Ces communes doivent demeurer actives en faisant de leurs caractéristiques des éléments de vitalité en complémentarité des autres espaces du territoire du SCoT.

Les ambiances paysagères et rurales qu'elles possèdent sont le socle de leur développement futur.

La méthode utilisée pour affiner les choix de l'armature urbaine du SCoT

Les élus se sont basés sur des contingences factuelles pour suivre une réflexion sur la fonctionnalité et les usages que pratiquent les populations.

Le primat du choix a été donc celui de la satisfaction des besoins des personnes dans leur quotidien.

Pour ce faire, étant de fins connaisseurs de leur territoire, les élus se sont servis de leur expérience vécue, tout ne perdant pas de vue « l'analyse critique » de l'armature urbaine du SCoT de 2007.

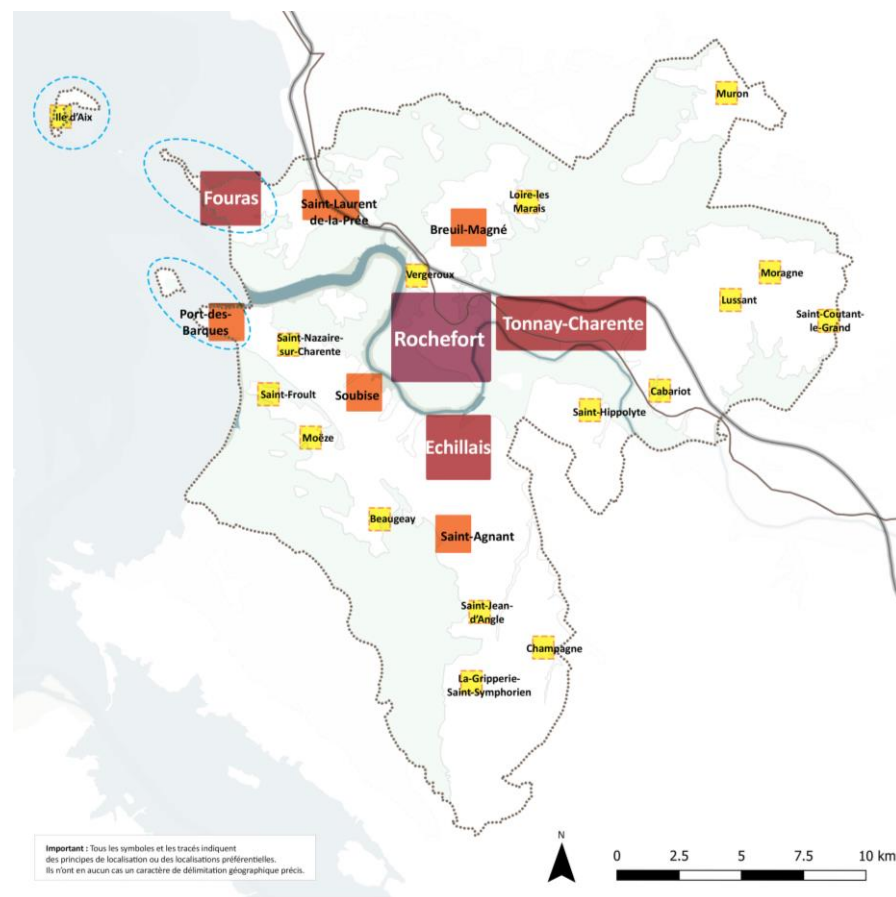
A cela s'est rajoutée une mise en statistique de ces dires d'acteurs. Celle-ci a permis de classer les communes à partir d'un croisement de plusieurs indicateurs. Parmi eux ont été mobilisés :

- La part de la population de la commune dans le territoire de la CARO.
- Le nombre d'habitants.
- L'évolution démographique.
- La part des emplois de la commune dans le territoire de la CARO.
- Le nombre d'emplois.
- L'évolution de l'emploi.
- La part des équipements par gamme : supérieur, intermédiaire, proximité avec un système de surpondération en fonction de certains équipements comme les gares et haltes TER, les collèges et lycées, entre autres.

Score des indicateurs composés par commune du SCoT (méthode pour affiner les choix de l'armature urbaine)

Commune	Score population	Score emploi	Score équipement	Note finale
Rochefort	5	5	5	5
Tonnay-Charente	4	4	4	4
Fouras	4	3	4	4
Échillais	4	3	4	4
Soubise	3	3	3	3
Saint-Agnant	3	3	3	3
Saint-Laurent-de-la-Prée	3	2	3	3
Port-des-Barques	3	2	3	3
Breuil-Magné	3	2	3	3
Saint-Hippolyte	3	1	1	2
Muron	3	1	2	2
Cabariot	3	1	1	2
Beaugeay	2	1	2	2
Saint-Jean-d'Angle	2	1	2	2
Champagne	2	1	2	2
Saint-Nazaire-sur-Charente	2	1	1	1
Vergeroux	2	1	1	1
Lussant	2	1	1	1
La Gripperie-Saint-Symphorien	1	1	1	1
Moëze	1	1	2	1
Moragne	1	1	1	1
Saint-Coutant-le-Grand	1	1	1	1
Loire-les-Marais	1	1	1	1
Saint-Froult	1	1	1	1
Île-d'Aix	1	1	2	1

Extrait du DOO du SCoT : l'armature urbaine du territoire du SCoT



Important : Tous les symboles et les tracés indiquent des principes de localisation ou des localisations préférentielles. Ils n'ont en aucun cas un caractère de délimitation géographique précis.

- Le pôle urbain central
- Les pôles urbains structurants
- Les pôles relais
- Les villages et bourgs ruraux
- Dynamique littorale

4. Aménager de manière durable

1. introduction

Les échanges autour des scénarios prospectifs ont débouché sur un « modèle » souhaité qui s'incarne dans les objectifs suivants :

- Valoriser le cadre et la qualité de vie en s'appuyant sur les ressources naturelles, agricoles et environnementales afin d'améliorer la santé des populations, maintenir les différentes ambiances paysagères, améliorer l'efficacité dans la gestion des risques et nuisances, entre autres.
- S'appuyer sur une organisation urbaine, économique, environnementale et paysagère qui font sens au regard de l'histoire et des évolutions sociétales, environnementales et économiques. Il s'agit d'asseoir les espaces de vie et les proximités au bénéfice de la qualité de vie des populations.
- Limiter significativement la consommation d'espace et enrayer les risques de nouveaux mitages.
- Conforter le réseau de transports en commun et collectif alliant le ferroviaire et le routier.
- Redécouvrir les proximités au travers des mobilités actives (marche à pieds et vélo).
- Garantir la fonctionnalité des différentes entités environnementales, qu'elles soient remarquable, ordinaire ou urbaine.
- Pérenniser les fonctionnalités agricoles et conchylicoles, créatrices de valeur ajoutée et garante du maintien de paysages emblématiques.
- Garantir la sécurité des populations à l'égard des risques, notamment ceux induits par le réchauffement climatique.

2. Faire le projet avec l'environnement, l'agriculture et les ressources naturelles

Les élus ont souhaité limiter les pressions potentielles (sur l'environnement et les ressources naturelles) liées au développement en les concentrant au maximum au sein des espaces déjà urbanisés et en protégeant les abords, notamment, des espaces sensibles paysagers, patrimoniaux et environnementaux.

Pour cela le SCoT identifie les éléments constitutifs de la trame verte et bleue afin de permettre une stratégie de préservation volontariste. L'armature urbaine est pensée en cohérence avec l'objectif de préserver la trame paysagère et environnementale. En outre, le SCoT met en œuvre une série de prescriptions visant à assurer un développement apaisé des activités agricoles et aquacoles.

3. Faire des mobilités un enjeu d'unité territoriale

L'accès facilité aux espaces de vie : habitations, lieux de loisirs, de pratiques sportives, de culture et de consommation, mais aussi aux espaces d'emploi conditionne en partie la perception des populations sur le caractère agréable ou non du cadre de vie.

Aussi, face à l'urgence climatique qui implique, entre autres, de réduire le recours à l'utilisation individuelle de l'automobile, mais aussi face à la demande des populations de revenir à plus de proximité, une nouvelle demande de mobilités émerge.

C'est pourquoi le SCoT de la CARO décline une politique de mobilités devant servir de levier à l'attractivité territoriale fondée sur la qualité de vie.

En matière de mobilité, les objectifs du PADD et déclinés dans le DOO du SCoT ont été déterminés en cohérence avec l'armature urbaine et visent à proposer des mobilités alternatives à la voiture individuelle et des mobilités adaptées aux différents besoins des populations : actifs, touristes, jeunes, personnes fragiles, etc.

4. Être performant sur la lutte contre le changement climatique et les risques induits

L'adaptation au changement climatique est un enjeu majeur pour les populations, le patrimoine naturel et bâti du fait de la récurrence et de l'intensité des risques générés, de la hausse des températures et du recul du trait de côte, entre autres.

Des éléments de réponses peuvent être apportés au travers de la transition énergétique : maîtrise des consommations énergétiques, poursuite du développement des énergies renouvelables, diversification du mix énergétique au-delà de la production de bois-énergie et du photovoltaïque. Le territoire a engagé plusieurs démarches réglementaires (PCAET) et volontaires (Cit'ergie) afin de basculer dans cette transition.

Le SCoT s'engage également dans cette transition énergétique en développant les énergies renouvelables. Elle est au service de la résilience territoriale face au changement climatique, mais aussi de catalyseur pour l'innovation et l'emploi non délocalisable.

Le déploiement des unités de production d'énergie renouvelable est recherché à la condition d'une bonne intégration paysagère et environnementale.

Dans un contexte de changement climatique pouvant induire une aggravation des phénomènes d'inondation, de submersion marine, d'érosion du trait de côte et de feux de forêt, le SCoT contribue à prévenir le risque et à en limiter les conséquences sur les biens et les personnes sur l'ensemble du territoire de la CARO, par une gestion de l'espace adaptée et anticipatrice.

Le SCoT renforce la résilience du territoire : on entend ici par résilience la capacité du territoire à s'adapter face à des changements et à surmonter les catastrophes en mettant en place un nouvel équilibre en anticipation des crises.

Pour renforcer la résilience du territoire, le SCoT s'appuie sur 4 leviers prioritaires :

- La connaissance : améliorer la connaissance et sa diffusion pour renforcer la culture du risque.
- La prévention : intégrer le risque en amont des projets d'aménagement ; envisager le recul stratégique des activités, des infrastructures, aménagements et des urbanisations exposées à la montée des eaux et au risque de submersion marine.
- L'adaptation : mieux gérer les écoulements dans les espaces urbanisés et développer des formes urbaines innovantes capables de résister aux inondations par débordement des cours d'eau ou submersion marine.
- L'accélération du « retour à la normale » : optimisation de la gestion de crise, travaux pour favoriser l'évacuation des eaux...

5. Zoom sur la Loi littoral

1. Les communes du SCoT soumises à la Loi littoral

13 communes du SCoT de Rochefort Océan sont soumises aux dispositions de la Loi littoral :

- L'île d'Aix, Fouras, Moëze, Port-des-Barques et Saint-Froult, riveraines de la mer.
- Echillais, Rochefort, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-le-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Soubise, Tonnay-Charente et Vergeroux riveraines de l'Estuaire de la Charente.

En outre, un décret datant du 9/9/1899 fixe la Limite Territoriale de la Mer (LTM). Elle figure une ligne passant par le centre du feu aval de la rive gauche (commune de Port-des-Barques) et le centre du fort La Pointe (dit fort Vasou) sur le rive droite (commune de Fouras).

Par ailleurs, les dispositions relatives à la bande des 100 mètres et aux espaces proches du rivage ne s'appliquent ni sur les communes estuariennes, ni sur les parties du territoire des communes de Fouras et de Port-des-Barques situées en amont de la LTM.

2. Le parti d'aménagement concernant le littoral au sein du projet territorial porté par le SCoT

Le territoire, comme l'ensemble du département, a été durement touché par les tempêtes Martin (décembre 1999) et Xynthia (février 2010). Dans les deux cas, les dégâts sur le littoral ont été considérables.

Ces évènements rappellent la fragilité d'un littoral qui abrite des espaces naturels et paysagers remarquables, des activités économiques et accueillent des populations.

Le parti d'aménagement du SCoT de la CARO concernant le littoral a pour but de valoriser l'écrin paysager et environnemental dans lequel les espaces urbanisés s'inscrivent, cela en écho des projets structurants comme les démarches Grand Site ou le Parc Naturel Marin, notamment.

En dehors des aspects esthétiques, paysagers et environnementaux, la gestion du littoral doit amener le territoire à anticiper et s'adapter aux aléas liés au changement climatique.

Elle doit également rendre compte d'une capacité d'accueil à même de supporter activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à ses équilibres écologiques et paysagers, à son identité économique et socioculturelle.

Ce parti d'aménagement pour le littoral est pleinement intégré au projet territorial global du SCoT qui a été façonné dès le PADD. En effet, on y retrouve des éléments convergeant et même pour certains fondateurs de la stratégie d'attractivité et du mode d'aménagement retenu pour l'agglomération, à savoir notamment :

- Une stratégie d'attractivité globale qui met en valeur les spécificités locales des différents espaces du SCoT au bénéfice d'une cohésion et d'une reconnaissance renforcée de tout le territoire. Au sein de cette stratégie d'attractivité, la mise en valeur de la qualité du cadre de vie, de la dimension patrimoniale du territoire (patrimoine bâti, cœur des bourgs, paysages naturels...) et de ses ressources naturelles et agricoles sont fondamentales. Cela se traduit dans le projet du SCoT notamment par la protection des trames écologique et paysagère, mais aussi par le renforcement du rôle que détiennent les centres des villes, bourgs et villages pour la vie sociale, l'animation du territoire et la mise en valeur des patrimoines.
- Une organisation fonctionnelle et spatiale du développement résidentiel et économique impliquant les solidarités et

complémentarités entre les communes du SCoT. A travers cette organisation, il s'agit d'optimiser collectivement la réponse aux besoins futurs des populations et entreprises (services, logements, équipements...) tout en conjuguant cette réponse avec une gestion économe de l'espace, la limitation des pressions sur les ressources environnementales et l'adaptation aux risques. Il s'agit donc d'organiser l'optimisation de la capacité d'accueil future du territoire, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de Rochefort Océan.

Ainsi, les objectifs spécifiques pour l'espace littoral s'inscrivent et sont soutenus par le parti d'aménagement global du SCoT et prennent en compte les spécificités locales.

3. L'histoire urbaine et les spécificités du mode constructif local dans les communes littorales du SCoT

S'agissant de spécificités, l'histoire urbaine du territoire révèle plusieurs caractéristiques du mode constructif local. Les paragraphes qui suivent visent ainsi à expliciter du point de vue d'une analyse urbaine, les caractéristiques principales de la trame urbaine et des modes constructifs locaux.

En effet, l'urbanisation s'est développée dans le temps principalement en s'appuyant sur de noyaux/centres urbains ou implantations de bâtis anciens, dont notamment des ports et forts en lien avec l'histoire maritime et militaire du territoire.

Le développement urbain des communes littorales qui sont aussi des pôles urbains de l'armature du SCoT.

Au cours de l'histoire urbaine du territoire, les villes, bourgs et villages qui ont connu les développements de l'urbanisation les plus

importants se situent sur l'axe de la Charente menant à la côte maritime, et des axes routiers majeurs menant à Rochefort, que sont notamment les RD 137 et 733, et l'A837.

Sur ces axes on retrouve ainsi plusieurs pôles de l'armature urbaine du SCoT suivants :

- **La ville de Rochefort** est le pôle urbain central et majeur du territoire, et détient un cœur urbain ancien de taille importante. Ce pôle est le plus dense du territoire et son développement dans le temps a conduit à la formation d'une enveloppe urbaine aux limites nettes par rapport aux espaces naturels et agricoles (s'inscrivant en plan quasiment dans un cercle), composant avec le méandre de la Charente. Cette enveloppe regroupe des espaces urbanisés du tissu urbain mixte, mais aussi des sites d'équipements et économiques de taille importante et détenant un rôle majeur pour le fonctionnement du territoire du SCoT, en particulier au nord, au Sud-Est et au Sud-Ouest du centre-ville.
- **Les pôles structurants de Fouras, Tonnay-Charente et Echillais.**
Chacun de ces pôles comporte au moins un cœur urbain ancien (espace urbanisé ancien du bourg historique) auquel se sont greffés des développements plus récents sous forme d'îlots bâtis s'appuyant sur un réseau maillé de voies.
 - Le cœur urbain ancien de Fouras, implanté sur la façade maritime, est le plus vaste des 3 pôles.
 - Celui de Tonnay-Charente, borde la Charente, et est de superficie plus restreinte. Depuis ce cœur urbain, l'urbanisation plus récente est en continuité. Elle s'est développée à distance des rives de la Charente, en se structurant autour de l'Av. Charles De Gaulle et de la D 137, donnant ainsi à l'enveloppe urbaine actuelle de Tonnay-Charente une taille importante et une forme allongée qui tend à être parallèle à la Charente (en direction de Rochefort). Ce pôle

accueille des espaces économiques structurants du territoire, longeant la D137.

- Le cœur urbain ancien d'Echillais est situé à distance des rives de la Charente. Les développements plus récents ont conduit à épaissir ce cœur et à se structurer autour de la D733, jusqu'au fleuve.

En outre, Echillais accueille la base de l'Armée de l'Air ; laquelle est aussi implantée pour partie sur les communes de Soubise et St-Agnant (commune non soumise à la Loi littoral). Cette base est un espace urbanisé de grande taille qui accueille en outre une mixité de fonctions (logements, équipements d'entraînement, équipements de formation, etc.).

- **Les pôles relais de Ports des Barques, Soubise et Saint-Laurent-de-la-pré.**

Chacun de ces pôles comporte au moins un cœur urbain ancien (de taille plus restreinte que celle du bourg historique des pôles structurants du SCoT) auquel se sont greffés des développements plus récents sous forme d'îlots bâtis s'appuyant sur un réseau maillé de voies. Il existe toutefois quelques particularismes locaux :

- Ports-des-Barques. L'urbanisation plus récente, en continuité du centre urbain historique, s'est développée le long de la côte maritime, mais aussi en profondeur vers le Sud en englobant d'autres noyaux urbains secondaires anciens ;
- Soubise. Le noyau urbain ancien principal est localisé le long de la RD 3 et présente la forme d'un bourg-rue. Les urbanisations plus récentes ont développé le bourg historique vers l'Est, en profondeur par rapport à cette départementale et sur une emprise plus importante que celle du centre ancien,
- Saint-Laurent-de-la-pré. L'évolution urbaine de la commune a conduit au développement du bourg historique principal qui est localisé au Sud de la D137.

Au Nord de la RD137, l'urbanisation plus récente a conduit à relier entre eux des bâtis et groupes de bâtis anciens (exploitations agricoles, moulins, etc.) et à constituer ainsi un ensemble urbain aggloméré de taille significative, structuré par la voirie et détenant des équipements structurants et touristiques (groupe scolaire, gare). Elle constitue une centralité fonctionnelle s'articulant avec la centralité Sud de commune.

Au sein de ces communes pôles du SCoT, il existe à l'extérieur de leur centralité urbaine et de services prépondérante, des noyaux urbains anciens (de plus petite taille que celui du centre historique du bourg) ayant aussi été le support de développement de quelques espaces urbanisés qui aujourd'hui détiennent une taille significative. C'est le cas notamment des espaces urbanisés de la Noue et Champservé-le-Haut à Tonnavy-Charente, du Port Nord à Fouras, de Fontrenaud à Port-des-Barques,

Le développement urbain des communes littorales qui sont aussi des villages et bourgs ruraux de l'armature du SCoT.

Ces villages et bourgs ruraux (au sens urbanistique et de l'armature urbaine du SCoT) sont : St-Hippolyte, Moëze, St Froult, St-Nazaire-sur-Charente, Vergeroux et l'île d'Aix. Ils détiennent tous au moins une centralité urbaine et de services prépondérante dans la commune s'appuyant sur un cœur urbain ancien (voire sur plusieurs noyaux urbains anciens proches comme à St-Nazaire-sur-Charente par exemple) et des urbanisations plus récentes en continuité et structurée par un réseau viaire fonctionnel. De manière générale, la surface de cette centralité est plus faible que celle des centralités des pôles visés ci-avant. En outre, il existe quelques particularismes locaux :

- l'île d'Aix. Le Bourg est associé au Fort de la Rade. Plus au Nord, l'évolution urbaine dans la commune a conduit à la formation d'un espace urbain aggloméré de taille significative s'appuyant sur quelques implantations de bâtis anciens et structuré autour de l'intersection de plusieurs voies

anciennes que sont la D21, le chemin des Marais et le Grand Chemin.

- Vergeroux. L'évolution urbaine a conduit au développement du Petit Vergeroux (localisé au Sud de la RD137), qui est un bourg historique et la centralité urbaine et de services prépondérante aujourd'hui de la commune. Ce développement s'est réalisé globalement en direction de l'a RD137, et il existe désormais au contact de cette 2x2 voies des espaces urbains à vocation économique et résidentielle. L'évolution urbaine dans la commune a conduit aussi au développement de Grand Vergeroux (au Nord de la RD137) qui comporte un noyau urbain ancien. Enfin, plus au Nord encore, dans le secteur de Chie Loup, l'urbanisation plus récente (notamment sous forme de lotissements) a conduit à la formation d'un espace urbain aggloméré de taille significative, dans le prolongement d'un site bâti ancien (exploitation agricole / domaine). Cet espace urbain est structuré autour de plusieurs voies, l'ensemble s'organisant en accroche de la rue de la Tublerie qui est un axe viaire ancien.

Principales caractéristiques des morphologies urbaines locales des espaces habités (hors zones économiques et de bâtis diffus ou écarts de petite taille)

Le bâti traditionnel ancien ou récent est souvent de faible hauteur (qu'il soit à rez de chaussée ou à un étage).

Le mode constructif local est caractérisé par une structuration forte de l'espace urbanisé, ancien ou récent, par la voirie ; ce qui lui confère une fonctionnalité, une compacité et une urbanité.

En effet, en dehors des cas de noyaux / centre anciens sous forme de bourg-rue, ou de cas localisés liés à la configuration des lieux, les urbanisations des centres anciens ou plus récentes qui ont une importance suffisante pour constituer un village sont structurées par une voirie hiérarchisée. Ils sont fréquemment organisés en réseau maillé de

voies et d'îlots (fréquemment de forme rectangulaire en plan) qui sont bâtis à leur pourtour et dont le cœur (d'îlot) accueille une moindre densité bâtie ou des respirations végétales, ou qui sont formés par des lotissements pavillonnaires. Cela conduit à des tissus urbains mixtes (c'est-à-dire à dominante résidentielle) très structurés par le maillage de voies et un rythme d'implantation qui traduit la continuité du tissu urbain et sa densité.

Concernant la densité, celle-ci n'est pas très élevée de manière générale à l'échelle du territoire compte tenu de l'histoire urbaine et du mode constructif local, elle varie entre :

- o des densités atteignant ou dépassant les 25 logements / ha dans de nombreux centre-ville historiques de communes comme à Rochefort, Fouras..., ou au sein de secteurs urbanisés localisés hors centre-ville (exemple de Port Nord à Fouras) ;
- o et des densités autour de 9/11 logements /ha en moyenne pour des villages, et un peu plus basses dans quelques cas (cf. ci-après).

Si la densité de constructions tend à décroître avec la baisse du nombre de constructions, ce qui est le cas dans des urbanisations diffuses sous formes d'écarts ou dans le cas de certains « hameaux » par exemple, cela ne constitue toutefois pas un principe intangible, qui se vérifie toujours, au contraire, le facteur morphologique et la taille de l'espace urbanisé ont une influence non négligeable.

Ainsi, la densité chiffrée en moyenne à l'échelle d'un espace urbanisé comportant un nombre et une densité significatifs de constructions peut ne pas paraître toujours beaucoup plus forte comparativement à des espaces urbanisés moins structurés ou de petite taille. Elle ne peut pas alors traduire à elle seule la concentration des constructions et l'urbanité de l'espace considéré. En effet, la densité moyenne de constructions peut avoir tendance à fléchir ou être « plafonnée (effet

de seuil) » dans le cas d'un espace urbanisé structuré par la voirie et comportant un nombre élevé de constructions car comportant un nombre plus important d'espaces interstitiels au sein du tissu bâti (sans rupture de continuité) tels que : voiries, jardins, équipements sportifs, parcs urbains, etc. Cet effet de seuil pourra être accentué dans le cas d'un espace urbanisé de village présentant une certaine épaisseur urbaine (s'appuyant sur une voirie ramifiée, hiérarchisée, formant des îlots) comparativement à une urbanisation comportant le même nombre de constructions mais développée de manière linéaire peu épaisse et sans structuration forte par la voie.

A l'inverse, un espace urbanisé n'accueillant que quelques constructions sur une faible superficie peut afficher une densité élevée en raison justement de la faible taille de son enveloppe urbaine.

C'est pourquoi le nombre de constructions et la densité doivent être regardés simultanément dans l'analyse des espaces urbanisés au sens de la loi Littoral, ainsi que la structuration par la voirie qui est un autre critère déterminant au côté du nombre de constructions.

4. Identifier les agglomérations et villages au sens de la Loi littoral

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT identifie à son échelle les espaces urbanisés relevant des agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés au sens de la Loi littoral. Il appartient ensuite aux documents locaux d'urbanisme de les délimiter afin de mettre en œuvre les prescriptions que leur attribue le DOO.

Pour l'identification de ces espaces urbanisés plusieurs critères ont été définis dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi littoral et la jurisprudence a été prise en compte, notamment celle de l'arrêt de principe du Conseil d'État Commune de Porto-Vecchio (CE, 9 novembre 2015, n°372531). Ce dernier arrêt précise que les agglomérations et villages sont des « zones déjà urbanisées

caractérisées par un nombre et une densité significatifs de constructions », alors que « en revanche, aucune construction ne peut être autorisée, même en continuité avec d'autres, dans les zones d'urbanisation diffuse éloignées de ces agglomérations et villages. »

Plus spécifiquement sur l'identification des agglomérations et villages, le DOO s'appuie sur 3 grands critères cumulatifs :

- **La structuration :**
 - **Mode d'aménagement historique :** espace urbanisé, ou ensemble d'espaces urbanisés dont la globalité est caractérisée par un nombre et une densité significatifs de construction, une mixité des fonctions urbaines en rapport avec sa taille (services, équipements, activités, etc.) et par la présence d'au moins une centralité (lieu de vie sociale ou économique) dont l'implantation est historique et a été le berceau de la centralité prépondérante de la commune (bourgs historiques des communes) ;
 - **Ou structuration par les voies :** espaces urbanisés caractérisés par un nombre et une densité significatifs de constructions ainsi que par une structuration par des voies publiques hiérarchisées. Ces espaces en tant que villages sont en outre caractérisés par un nombre d'au moins une cinquantaine de constructions et d'une densité significative de constructions. Les agglomérations, quant à elles, ont une densité de constructions supérieure à celle des villages et accueillent des équipements et commerces.
 - **Ou, espaces urbanisés caractérisés par une mixité de fonctions** (fonctions de logements, équipements, tertiaire, etc.) **ainsi que par leur grande taille** (grande superficie du site et constructions majoritaires du site détenant une emprise au sol importante).

- **Un nombre et une densité significatifs de constructions.**

- **L'accès aux réseaux publics d'électricité, eau potable et d'assainissement collectif.**

Ces critères sont ensuite explicités et mis en œuvre dans le DOO.

Critère : nombre et densité significatifs de constructions

Il s'agissait pour le SCoT de reconnaître les espaces urbanisés où les constructions organisées en continuité sont les plus nombreuses mais aussi les plus concentrées.

Au sens de la Loi littoral dans le territoire du SCoT et en prenant en compte la jurisprudence, les agglomérations et villages comportent au moins une cinquantaine de constructions.

Au regard de la morphologie locale (cf. analyse ci-avant) et sans qu'il s'agisse d'un seuil intangible, la densité moyenne d'un village au sens de la Loi littoral est autour de 9/11 logements et plus basse dans quelques cas ponctuels si le nombre de constructions et tous les autres critères prépondérants viennent justifier la consistance de l'urbanisation et l'urbanité des lieux : autres critères prépondérants de structuration de l'espace urbanisé et d'accès aux réseaux publics.

Le nombre et la densité de constructions sont ainsi complémentaires et constituent un critère prépondérant, sans que toutefois la densité soit rédhibitoire lorsqu'elle tend à fléchir (cf. analyse morphologique ci-avant) et que les 2 autres critères prépondérants confirment l'urbanité des lieux (cf. ci-avant).

- En revanche, lorsque le nombre de constructions est proche, quoiqu'inférieur à cinquantaine de constructions, la densité et le critère de la structuration par les voies (cf. ci-après) deviennent incontournables et déterminants pour permettre de distinguer les villages des Secteurs Déjà Urbanisés (SDU) au sens de la Loi littoral.
- Par rapport aux villages, les agglomérations ont une densité de constructions supérieure à celle de la densité moyenne des villages, mais aussi se distinguent des villages par une structuration traduisant une urbanité et une fonctionnalité plus consistante des espaces urbanisés. En effet, au regard de ce qui a été dit précédemment, la densité de construction n'est pas à elle seule suffisante pour identifier l'urbanité des lieux. Le nombre de constructions et la structuration de l'espace urbanisé deviennent

alors déterminants pour révéler une compacité par la morphologie urbaine et une fonctionnalité permettant de distinguer une agglomération d'un village au sens de la Loi littoral.

Ce point est décliné au critère structuration ci-après.

Critère : structuration

Le critère de structuration prend en compte les spécificités locales en termes de fonctionnalité et de morphologie urbaine des espaces urbanisés.

Le SCoT a retenu que les agglomérations doivent répondre à au moins un des critères de structuration suivants :

- Mode d'aménagement historique : mixité des fonctions urbaines en rapport avec la taille de l'agglomération (services, équipements, activités, etc.) et présence d'au moins une centralité (lieu de vie sociale ou économique) dont l'implantation est historique et a été le berceau de la centralité prépondérante de la commune (bourgs historiques des communes). Ce critère est dénommé dans le DOO critère « mode d'aménagement historique » ;
- ou structuration par des voies publiques hiérarchisées et présence des équipements et commerces.
- ou une mixité de fonctions (fonctions de logements, équipements, tertiaire, etc.) et une taille importante de l'espace urbanisé (grande superficie du site, nombre important de construction et constructions majoritaires du site détenant une emprise au sol importante).

Ainsi, l'application de ces derniers critères amènent le SCoT à identifier les agglomérations :

- comportant les bourgs historiques des communes (au sein de la globalité des espaces urbanisés que les agglomérations regroupent). En effet, ces agglomérations :

- accueillent une mixité de fonctions complète et quasi complète au regard de leur taille (fonctions résidentielle, économique, administrative, sociale par la présence d'équipements et lieux de vie collectifs...) et de leurs spécificités locales en tant que centralité de vie/économique de la commune (spécificités notamment portée par le caractère historique particulier – cas de l'ensemble fortifié de l'île d'Aix par exemple),
 - présentent une structuration forte par la voirie (dont structuration des centres villes et noyaux de quartiers représentatifs du mode constructif ancien traditionnel et de leur prolongement par des urbanisations plus récentes ou d'espaces d'activités économiques),
 - ont un nombre significatif de constructions qui dépassent, pour les agglomérations les plus petites, les 200 logements, et une densité moyenne supérieure à la moyenne des villages.
- du « bourg de Saint-Pierre » à Saint Laurent de la Pré, en raison de sa taille (plus de 400 constructions), de sa densité (16 logements/ha), de sa structuration par un réseau de voies hiérarchisés et complexe, la présence de commerces et la présence d'équipements dont certains sont structurants au-delà de l'échelle de ce bourg : halte ferroviaire (TER), équipements scolaires de l'ensemble de la commune...
 - de la base aérienne et militaire 721 implantée sur les communes de Saint Agnant (non soumise à la loi littoral), Echillais et Soubise (soumises à la loi littoral), en raison de sa grande taille (site de plus de 150 ha, bâtis de grands volumes) et de la mixité des fonctions sur place (logements, tertiaire, équipements, etc.).

Les agglomérations (au sens de la Loi littoral) identifiées par le SCoT répondant au critère « Mode d'aménagement historique »

Communes	Agglomérations	Mode d'aménagement historique : nombre significatifs de constructions, multifonctionnalité et centralité historique et prépondérante de la commune
Ile d'Aix	Ensemble fortifié de l'île d'Aix	oui, ensemble fortifié ancien et bourg historique de l'île d'Aix
Echillais	Bourg d'Echillais et son espace aggloméré	oui
Fouras	Ensemble aggloméré	oui
Moëze	Bourg de Moëze	oui
Port-des-Barques	Ensemble aggloméré de Port-des-Barques	oui
Rochefort	Ensemble aggloméré de Rochefort	oui
Saint-Froult	Bourg de Saint-Froult	oui
Saint-Hippolyte	Bourg de Saint-Hippolyte	oui
Saint-Laurent de la Pré	Bourg de Saint-Laurent de la Pré	oui
Saint-Nazaire-sur-Charente	Bourg de Saint-Nazaire-sur-Charente	oui
Soubise	Ensemble aggloméré de Soubise	oui
Tonnay-Charente	Ensemble aggloméré de Tonnay-Charente	oui
Vergeroux	Ensemble aggloméré du bourg du Petit Vergeroux	oui

Les autres agglomérations (au sens de la Loi littoral) identifiées par le SCoT répondant au critère : espaces urbanisés caractérisés par une mixité de fonctions ainsi que par leur grande taille.

Communes	Agglomérations	Espace urbanisé de grande taille et accueillant une mixité de fonctions	Structuration par un réseau de voies hiérarchisées
Echillais et Soubise	Ensemble aggloméré de la base militaire (Soubise et Echillais)	oui. Base militaire s'étendant sur plus de 150 ha. Bâtis accueillant des fonctions notamment de logements, tertiaires, utilitaires et différents types d'équipements (notamment d'entraînement, sportifs, de formation).	oui

Précisions concernant la structuration par la voirie et la morphologie urbaine conférant une compacité à l'espace urbanisé :

Morphologie marquée par des constructions de grands volume et superficie s'articulant avec des espaces végétalisés, espaces extérieurs utilitaires (base militaire) et d'équipements multiples. Morphologie s'apparentant à celle d'espaces communément appelé "grand ensemble". Parmi ces constructions, une dizaine d'ensemble d'immeubles hauts (env. R+4 en moyenne) et à long développé dont notamment du logement pour les usagers de la base 721 (sous forme d'immeubles collectifs).

Les autres agglomérations (au sens de la Loi littoral) identifiées par le SCoT répondant au critère : structuration par des voies publiques hiérarchisées, densité supérieure à la moyenne des villages, présence d'équipements et commerces

Communes	Agglomérations	Le nombre de bâtis durs cadastrés est d'environ :	La densité est d'environ :	Structuration par un réseau de voies hiérarchisées	Présence d'équipement-services, lieux collectif
Saint-Laurent de la Pré	Bourg de Saint-Pierre	plus de 400 bâtis	16 logements/ha	oui	oui. Quelques commerces-services. Camping Equipements, notamment structurants : halte ferroviaire, établissement scolaire

Précisions concernant la structuration par la voirie et la morphologie urbaine conférant une compacité à l'espace urbanisé :

Tissu urbain structuré par un maillage complexe de voies organisées en réseau et formant notamment des îlots bâtis complets et d'autres quasi-complets. Une densité plus forte est marquée au centre par des implantations à l'alignement et/ou une occupation en profondeur des parcelles par le bâti. Le rythme d'implantation des constructions est relativement régulier et dessine des fronts urbains principalement de maisons non accolées avec un recul par rapport à la voie relativement régulier lui aussi. Le plus souvent, au sein de ces fronts, l'interdistance entre les constructions laissent peu d'espaces libres divisibles faisant face à la rue. Les cœurs d'îlots sont occupés par du bâti, excepté ponctuellement dans la partie sud et la présence d'une respiration verte dans le coeur d'îlot au nord du centre. Dans la partie nord, l'urbanisation est structurée autour d'une voie principale et un petit noyau urbain plus dense structurant l'intersection des voies et un espace public (stationnement...). Le rythme d'implantation du bâti est régulier et conforte la compacité autour de cette voie, des constructions implantées en drapeau venant ponctuellement accentuer cette compacité.

Pour les agglomérations dans le territoire du SCoT, les critères ci-avant amènent à ce que l'urbanité de ces agglomérations convergent avec les critères physiques de densité et nombre de constructions, et sont in fine prépondérants pour distinguer ces agglomérations de certains villages de plus d'une centaine de constructions et denses mais ne détenant pas une mixité fonctionnelle ou des équipements et commerces suffisants pour être identifiés comme agglomération.

Ces critères sont aussi justifiés par les autres éléments suivants, notamment en termes de cohérence pour l'identification des 3 grandes catégories d'espaces urbanisés de la Loi littoral que sont les agglomérations, villages et SDU.

En effet, le critère de la structuration par les voies est un critère commun à ces 3 catégories d'espaces urbanisés. Il est toutefois modulé en fonction de chacune d'elles afin de tenir compte, d'une part, des différences morphologiques et de taille de ces espaces (densité, organisation du bâti par rapport aux voies, types de maillage viaire, superficie de l'espace urbanisé et nombre de constructions) et, d'autre part, des spécificités locales en termes de mode constructif qui comme le montre le diagnostic sont marquées par une structuration forte des urbanisations par la voirie.

Les « agglomérations » et a fortiori celles comportant les centres historiques des bourgs sont fortement structurées par les voies. Ce critère de structuration par les voies interpelle ainsi plutôt les « villages » et les « secteurs déjà urbanisés » afin de les distinguer entre eux et vis-à-vis de l'urbanisation diffuse. Il interpelle toutefois dans quelques cas des agglomérations ne comportant pas de centre historique d'une commune mais qui sont de grande taille et multifonctionnelle (cas de la Base aérienne 721, cf. ci-avant) ou de taille significative avec la présence d'équipements et services (cas du « bourg de Saint-Pierre » à Saint Laurent de la Pré, cf. ci-avant).

Ainsi, parmi les critères déterminants permettant de distinguer les villages des SDU, dont celui du nombre « suffisant » de constructions, on retrouve le critère retenu par le SCoT de structuration de l'espace

urbanisé par des voies publiques hiérarchisées. En effet, au regard de la morphologie locale, cette structuration témoigne de la présence d'une urbanisation consistante, de l'urbanité du village et de sa fonctionnalité :

- Plus il y a de constructions, plus la desserte est nécessaire et plus le réseau viaire est le support de morphologies procurant une urbanité au village par des implantations du bâti sous formes d'îlots, de front urbains (de constructions accolées ou non), d'alignement bâtis, ou relevant parfois d'ordonnancements urbains aux spécificités propres découlant d'opération d'aménagement d'ensemble notamment pavillonnaires.
- Un maillage viaire hiérarchisé ou en réseau de l'espace urbanisé participe d'une compacité urbaine qui peut soit être relativement régulière du fait d'un mode constructif et/ou d'un maillage de voies lui aussi relativement régulier (cas de certains noyaux anciens, ou d'espaces pavillonnaires), soit moins régulière avec des espaces bâtis denses, et d'autres plus denses.
- Ce maillage viaire participe aussi de la fonctionnalité de l'espace urbanisé liée à l'efficacité et au dimensionnement adapté des voies pour la desserte, mais également par un niveau d'équipement public révélateur d'une urbanité et, le cas échéant, propice à la vie sociale du village par la présence de lieux extérieurs collectifs.

La présence d'un noyau urbain ancien plus dense et/ou d'équipements, services et lieux collectifs ne constitue pas un critère supplémentaire prépondérant pour distinguer les « Village » et « SDU » au sens de la Loi littoral. En revanche, il devient un indicateur supplémentaire dans le cas d'espaces urbanisés de moindre taille car confortant la structuration urbaine et morphologique de l'espace urbanisé et/ou un rôle social par la présence d'équipements ou lieux collectifs de vie.

En somme, au surplus du critère du nombre « suffisant » de constructions (cf. ci-avant), la structuration de l'espace urbanisé par les voies est déterminant pour distinguer les villages des SDU entre eux et vis-à-vis de l'urbanisation diffuse.

Notons qu'au regard de la morphologie locale, la structuration des SDU identifiés par le SCoT (à l'exception d'un secteur de moins d'une cinquantaine de constructions) s'appuie sur une seule voie publique principale, même si ponctuellement quelques voies de faible gabarit peuvent se greffer à cette voie. Ils ne disposent ainsi pas de voiries structurantes organisées en réseau ou ramifiées avec une hiérarchie. Combiné à un moindre nombre de constructions que dans les villages (inférieur à une cinquantaine de constructions), ces SDU, bien que structurés par une voie principale, offrent un niveau inférieur d'urbanité, d'épaisseur de l'urbanisation (en surface), de fonctionnalité et d'équipement viaire qui le distingue du village.

- Mentionnons ici que pour distinguer un SDU de l'urbanisation diffuse dans le contexte du territoire du SCoT, il a été retenu qu'un SDU comporte un nombre d'au moins une trentaine de constructions en continuité et une compacité de l'organisation du bâti autour d'une voie principale. En outre, la voirie de ce SDU doit être adaptée à la bonne desserte des constructions présentes. Ce dernier point confirme la cohérence de l'analyse des espaces urbanisés au regard de la structuration par la voirie et de son rôle pour la fonctionnalité de ces espaces (cf. ci-après identifier les SDU au sens de la Loi Littoral).

Ainsi, l'application du critère de structuration et du nombre et de la densité de constructions amènent le SCoT à identifier les villages suivants : cf. tableau ci-contre et illustrations et textes en pages suivantes.

Les villages (au sens de la Loi littoral) identifiés par le SCoT répondant aux critères du SCoT.

Communes	Villages	Le nombre de bâtis durs cadastrés est d'environ :	Satisfaction critère densité	Structuration par un réseau de voies hiérarchisés	Présence d'équipement-services ou lieux collectifs	Présence d'un noyau urbain ancien
Vergeroux	Secteur de Chie Loup	160	oui	oui	non	non
Fouras	Secteur du Port Nord	150	oui	oui	Oui. Ecole de voile Équipement : port nord	non
Ile d'Aix	Secteur des Petites Maisons/ Bois Joly	105	oui	oui	Oui. Quelques commerces	non, mais présence de modes d'implantations du bâti rappelant / s'inspirant des morphologies anciennes traditionnelles qui conforte la densité et la structuration urbaine de ce village
Tonnay-Charente	Secteur de Champservé-le-Haut	100	oui	oui	non	oui
Tonnay-Charente	Secteur de la Noue	97	oui	oui	Oui. Lieu public de convivialité : petite place ancienne traditionnelle et avec présence de mobilier urbain (bancs...) à proximité d'un puits central	oui
Vergeroux	Secteur du Grand Vergeroux	85	oui	oui	non	oui
Port-des-Barques	Secteur de Fontrenaud	65	oui	oui	non	oui

Précisions concernant la structuration par la voirie et la morphologie urbaine conférant une compacité aux villages identifiés ci-avant :

- **Ile d'Aix : secteur des petites maisons / Bois Joly**
Tissu urbain structuré par plusieurs voies formant des îlots bâtis, complets ou quasi complets autour d'une intersection viaire. Présence

de nombreux bâtis dont le mode d'implantation rappelle / s'inspire de formes urbaines anciennes traditionnelles qui conforte la densité et la structuration morphologique de ce village : bâti en "L" ou formant une cour, maisons mitoyennes, implantations à l'alignement, parcelles de taille moyenne, constructions occupant en profondeur un parcellaire laniéré.



- **Fouras : secteur du Port Nord**

Tissu urbain structuré par un maillage de voies organisées en réseau sur lesquelles s'appuient des fronts urbains (dessinant des rues). Densité élevée et régulière, quoique plus forte au centre et au sud avec la présence de bâtis implantés à l'alignement."



- **Port-des-Barques : Secteur de Fontrenaud**

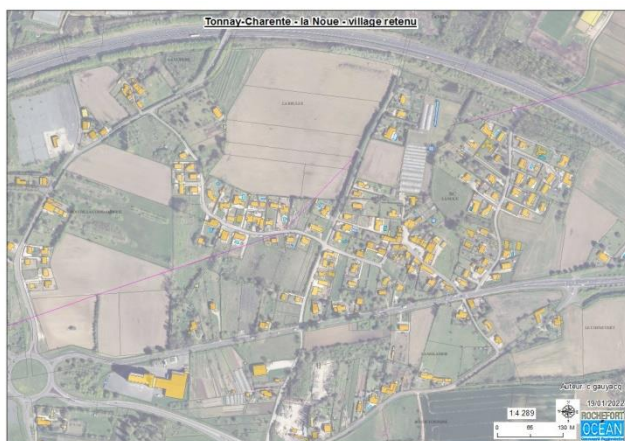
Tissu urbain structuré autour d'un maillage de voies organisées en réseau formant des îlots bâtis de forme et de densité relativement régulières (maisons individuelles), quoique la densité soit plus forte à

l'ouest liée à la présence d'un noyau urbain ancien et de bâtis en front de rue.



- **Tonnay-Charente : secteur de la Noue**

Tissu urbain structuré autour de plusieurs voies interconnectées et, au centre du village, d'un noyau urbain ancien et dense composé de constructions formant des fronts de rues quasi continus qui ceignent une petite place. A partir de ce noyau central, des urbanisations plus récentes se sont développées : une voie principale est-ouest irriguant les 2/3 du village en lien avec le centre. Le réseau viaire principal est connecté à la D759.



- **Tonnay-Charente : Secteur de Champservé-le-Haut**

Tissu urbain structuré autour de 2 voies principales se croisant au centre du village, plus dense, qui accueille notamment un noyau urbain ancien (marqué par la présence de construction mitoyennes) et des urbanisations implantées en profondeur par rapport aux voies principales.



- **Vergeroux : Secteur du Grand Vergeroux**

Tissu urbain structuré par un réseau viaire hiérarchisé ayant permis une urbanisation en profondeur (voies secondaires) autour de la rue principale du village avec une densité relativement régulière sur une large partie du village. La densité de bâti, qui est confortée par la présence fréquente de maisons mitoyennes et la structuration par les voies, confère au village une morphologie urbaine compacte bien que le bâti date fréquemment de périodes récentes. Dans la partie Sud un noyau urbain ancien plus dense conforte la densité et la structuration morphologique du village.



- **Vergeroux : Secteur de Chie Loup**

Tissu urbain structuré par un réseau viaire hiérarchisé et qui s'est développé en profondeur autour de la rue principale de la Tublerie grâce notamment à des voies secondaires qui desservent des îlots pavillonnaires ayant eux-mêmes fréquemment une organisation urbaine propre (tracé de voirie, forme urbaine). Par cette organisation du bâti et cette structuration par les voies, la densité de bâti est relativement régulière, quoique plus forte au sud, et l'espace urbanisé détient une forme ramassée (par opposition à allongée) ; ce qui conforte sa compacité et son caractère fonctionnel (voies).



Critère : L'accès aux réseaux publics d'électricité, eau potable et d'assainissement collectif.

Le critère l'accès à ces réseaux a aussi été retenu pour l'identification des agglomérations, villages et SDU (au sens de la Loi littoral), dont l'accès au réseau d'assainissement collectif, compte tenu des enjeux locaux liés à la qualité des eaux et des enjeux de préservation des milieux aquatiques mais aussi des milieux humides (dont marais en réservoirs de biodiversité) ; ces derniers occupant une superficie importante du territoire littoral. Le choix de ce critère est en outre à rapprocher de la compacité urbaine favorisée par l'assainissement collectif et de la capacité d'accueil au sens large qui, dans le littoral, se traduit au plan environnemental par la préservation de bon rapport de fonctionnement entre les milieux environnementaux (notamment amont et aval), auxquels peuvent aussi s'associer d'autres enjeux de préservation des ressources (eau...) et la limitation des pressions sur ces milieux. Cette limitation des pressions passe notamment par la préservation de la trame écologique, d'une part. D'autre part, par la limitation de la consommation d'espace notamment face aux enjeux d'arrêt de l'urbanisation diffuse ; ce qui renvoie à la mise en œuvre des principes de la Loi littoral. En effet, cette dernière implique :

- de distinguer l'urbanisation diffuse, des secteurs déjà urbanisés (SDU) et a fortiori des agglomérations et villages (au sens de la Loi littoral) ;
- de distinguer les secteurs déjà urbanisés des agglomérations et villages (au sens de la Loi littoral) ; L'extension de l'urbanisation n'étant permise que pour ces agglomérations et villages.

Parmi les critères retenus par le SCoT, le critère de l'accès aux réseaux publics, dont d'assainissement, est ainsi un critère commun qui contribue à l'identification des catégories d'espaces urbanisés visés par la Loi littoral (agglomérations, villages et SDU) les distinguant de l'urbanisation diffuse.

Pour autant ce critère interpelle plus l'identification des SDU (cf. ci-après), car **tous les agglomérations et villages identifiés au SCoT** satisfont à ce critère d'accès aux réseaux publics d'électricité, eau potable et d'assainissement collectif.

Conclusion sur les agglomérations et villages identifiés par le SCoT.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi littoral, le DOO du SCoT identifie ainsi les agglomérations et villages suivants :

Commune	Agglomérations	Villages
Ile d'Aix	Ensemble fortifié de l'Ile d'Aix	Secteur des Petites Maisons/Bois Joly
Echillais	Bourg d'Echillais et son espace aggloméré Ensemble aggloméré de la base militaire (Soubise et Echillais)	
Fouras	Ensemble aggloméré	Secteur du Port Nord
Moëze	Bourg de Moëze	
Port-des-Barques	Ensemble aggloméré de Port-des-Barques	Secteur de Fontrenaud
Rochefort	Ensemble aggloméré de Rochefort	
Saint-Froult	Bourg de Saint-Froult	
Saint-Hippolyte	Bourg de Saint-Hippolyte	
Saint-Laurent de la Prée	Bourg de Saint-Laurent de la Prée Bourg de Saint-Pierre	
Saint-Nazaire-sur-Charente	Bourg de Saint-Nazaire-sur-Charente	
Soubise	Ensemble aggloméré de Soubise Ensemble aggloméré de la base militaire (Soubise et Echillais)	
Tonnay-Charente	Ensemble aggloméré de Tonnay-Charente	Secteur de la Noue Secteur de Champservé-le-Haut
Vergeroux	Ensemble aggloméré du bourg du Petit Vergeroux	Secteur du Grand Vergeroux Secteur de Chie Loup

L'identification par le SCoT de ces agglomérations et villages est cohérente avec le parti d'aménagement du SCoT. En effet, en dehors de la base aérienne qui est un espace urbanisé très spécifique en termes de morphologie urbaine notamment, les agglomérations identifiées au sens de la Loi littoral correspondent à des centralités de vie et pôles de l'armature urbaine globale du SCoT amenés à organiser le développement principal de la capacité d'accueil résidentielle du territoire (dans le respect des autres dispositions de la Loi Littoral et du DOO du SCoT).

En outre, cette cohérence est à rapprocher des enjeux de limitation de la consommation d'espace auxquels le SCoT s'attache à répondre. En effet, s'il est admis une extension de l'urbanisation en continuité d'une agglomération ou d'un village en cohérence avec la Loi Littoral, le développement de ces 2 entités devra aussi répondre (dans le cadre des prescriptions du DOO) à une logique de renforcement du tissu urbain existant de manière à lutter contre l'étalement urbain ; cette logique étant renforcée pour les villages.

5. Identifier les Secteurs Déjà Urbanisés (SDU) au sens de la Loi littoral

En cohérence avec le Code de l'urbanisme et les « grands » critères retenus par le SCoT pour l'identification des agglomérations et villages au sens de la loi Littoral (structuration, nombre de constructions, accès aux réseaux publics), les critères cumulatifs et prépondérants qui permettent de distinguer les SDU et de l'urbanisation diffuse sont appropriés en fonction des spécificités locales.

Ces derniers critères sont les suivants :

- **Critère d'un nombre minimal de constructions organisées en continuité et présentant une certaine densité :**
Les « secteurs déjà urbanisés », de l'ordre d'une trentaine de constructions suffisamment continues entre elles, sont identifiés comme tels notamment en raison de la densité des constructions qui les composent : densité moyenne autour de 6 à 11 logements/ha.
- **Critère de structuration par la voirie associée à une compacité dans la voirie :**
Les « secteurs déjà urbanisés », doivent disposer d'un réseau de voirie adapté à la bonne desserte des constructions présentes. Au regard de la morphologie locale des noyaux anciens, ces secteurs peuvent être structurés autour d'une voie publique uniquement, mais présentant une compacité dans l'organisation du bâti.

Comme on l'a vu précédemment pour les agglomérations et villages, la structuration par la voirie est un critère prépondérant dans le contexte du territoire du SCoT pour la reconnaissance d'urbanisation suffisamment consistante. Si les villages et a fortiori les agglomérations, doivent détenir un réseau hiérarchisé de voirie (selon les critères du SCoT), les SDU sont des espaces urbanisés de moindre taille qui naturellement n'ont pas le même niveau de structuration par la voirie que celui des agglomérations et villages.

Pour autant, les SDU se distinguent de l'urbanisation diffuse par une organisation du bâti vis-à-vis du réseau viaire les dotant d'une certaine compacité, d'une structure et d'une fonctionnalité adaptée par des voiries assurant la bonne desserte des constructions présentes. En effet, il s'agit bien de prendre en compte les spécificités du territoire où la morphologie urbaine et la structuration par la voirie sont des marqueurs de l'urbanité des espaces. Ainsi, des SDU peuvent être structurés autour d'une seule voie publique uniquement, mais présentent une compacité dans l'organisation du bâti. Au contraire, des espaces présentant une urbanisation linéaire sans compacité significative ne sont pas considérés comme des secteurs déjà urbanisés.

- **Critère d'accès aux réseaux publics d'eau potable, électricité et assainissement collectif.**
 - Ce critère est justifié ci-avant (cf. critères retenus pour les agglomérations et villages) notamment au regard des enjeux de l'eau et de préservation des milieux naturels associés à l'eau (zones humides, etc.)

- **Autres critères non prépondérants.**

La diversité des fonctions n'est pas un critère d'identification prépondérant des « secteurs déjà urbanisés », mais la présence d'un équipement ou d'un lieu de vie collectif peut constituer un critère supplémentaire pour conforter l'identification de ces secteurs. Il en est de même concernant la présence d'un noyau traditionnel ancien / historique (implantation de bâti à l'alignement de la rue, notamment).

Ainsi, l'application des critères ci-avant amènent le SCoT à identifier les 5 Secteurs Déjà Urbanisés (SDU) suivants : cf. tableau ci-contre et illustrations et textes en pages suivantes.

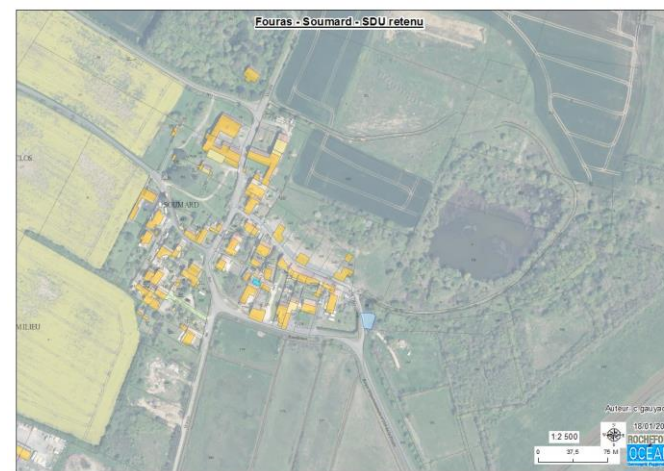
Les SDU identifiés par le SCoT répondant aux critères du SCoT.

Communes	SDU	Le nombre de bâtis durs cadastrés est d'environ :	La densité urbaine est d'environ :	Structuration par un réseau de voies hiérarchisées ou par une voie principale	Accès aux réseaux publics d'électricité, d'eau potable et d'assainissement	Présence d'équipement services ou lieux collectifs	Présence d'un noyau urbain ancien
Saint-Nazaire-sur-Charente	Lupin	50	11 logements/ha	Structuration surtout autour d'une voie principale : Présence de quelques sections de voiries secondaires, mais de petit gabarit	oui	oui	oui
Fouras	Soumard	45	9 logements/ha	Structuration autour d'un réseau de vis hiérarchisées	oui	non	oui
Echillais	Le Verger/Les Grèves	35	7 logements/ha	Structuration autour d'une voie principale	oui	non	oui
Soubise	La Morneterie	33	6 logements/ha	Structuration surtout autour d'une voie principale : Présence d'une voie secondaire joignant la rue principale, mais de petit gabarit et bordé d'un faible nombre de construction à l'est	oui en grande partie pour l'assainissement. oui pour les autres réseaux.	non	oui
Saint-Nazaire-sur-Charente	Les Lauriers	30	9 logements/ha	Structuration autour d'une voie principale	oui	non	oui

▪ Saint-Nazaire-sur-Charente : Lupin



▪ Fouras : Soumard



Notons également que le secteur de « Soumard » à Fouras est structuré par un réseau de voies hiérarchisées. Il n'est toutefois pas retenu comme village (au sens de la Loi littoral) car il ne satisfait pas au critère du nombre minimum de constructions. Il est en revanche identifié au SCoT en tant que SDU.

- Echillais : Le Verger / Les Grèves



- Soubise : La Morneterie



- Saint-Nazaire-sur-Charente : Les Lauriers



En outre, l'application des critères ci-avant ont amené le SCoT à ne pas retenir comme SDU plusieurs espaces étudiés car ne satisfaisant pas au moins un des 3 critères prépondérants. Ces secteurs sont notamment :

- Echillais : secteur La Noraudière non retenu car les critères du nombre de constructions et de densité ne sont pas satisfaits : moins de 25 constructions.
- Echillais : secteur Les Pichaudières non retenu car les critères du nombre de constructions et de densité ne sont pas satisfaits : présence d'une vingtaine de constructions. En outre, ce secteur n'est pas équipé en assainissement collectif.
- Fouras : secteur Les Brandettes non retenu car les critères du nombre de constructions et de densité ne sont pas satisfaits, ni celui de la structuration par les voies : moins d'une trentaine de constructions, bâtis diffus et absence de voie principale ou réseau viaire hiérarchisé structurant l'ensemble avec une certaine compacité. En outre, ce secteur n'est pas équipé en assainissement collectif.
- Moëze : secteur Thionnet non retenu car les critères du nombre de construction et de densité ne sont pas satisfaits : moins d'une vingtaine de constructions.

- **Rochefort** : secteur **Bois de Chartre** non retenu car les critères du nombre de construction n'est pas satisfait : moins d'une vingtaine de constructions.
- **Saint-Froult** : secteur **Plaisance** non retenu car les critères du nombre de constructions et de densité ne sont pas satisfaits, ni celui de la structuration par les voies : moins d'une vingtaine de constructions, bâtis diffus et absence de voie principale ou réseau viaire hiérarchisé structurant l'ensemble avec une certaine compacité.
- **Saint-Hippolyte** : secteurs **Les granges, les Gillardières, la Maçonnerie, la Chaboterie, les maçons...** non retenus car notamment le critère du nombre de constructions n'est pas satisfait : moins d'une trentaine de constructions, et localement moins d'une vingtaine. Le secteur Les Robins n'est pas non plus retenu comme SDU car bien que cet espace comporte environ 35 bâtiments, il ne satisfait pas le critère de densité : il s'agit de plusieurs petits noyaux anciens autour desquels une urbanisation diffuse plus récente s'est développée. En outre, ce secteur n'est pas équipé en assainissement collectif.
- **Saint-Laurent-de-la-Prée** : secteurs **Les Hautes Roches, les Basses Roches et l'Houmée** non retenus car notamment le critère du nombre de constructions n'est pas satisfait : présence d'une vingtaine de constructions ou de moins d'une vingtaine de constructions. Le secteur de Touchelonge n'est pas non plus retenu comme SDU car le site se compose de 2 écarts bâtis non continus qui chacun accueille un nombre de constructions inférieur au critère du SCoT (moins d'une vingtaine de constructions présentés dans chaque écart).
- **Saint-Nazaire-sur-Charente** : secteur **Fontrouet non retenu** car notamment le critère de densité et de compacité dans l'organisation du bâti ne sont pas satisfaits : 5 logements /ha. En outre, ce secteur n'est pas équipé en assainissement collectif.
Les secteurs La Ségrienne et La Bernardière ne sont pas retenus comme SDU car notamment le critère du nombre de constructions n'est pas satisfait : moins de 25 logements.
Le secteur Le Vert n'est pas non plus retenu comme SDU car notamment le critère du nombre de constructions n'est pas satisfait : moins d'une vingtaine de construction. En outre, ce secteur n'est pas équipé en assainissement collectif.
D'autres sites comme Le Pinier et Le Vignaud ont aussi été étudiés mais ne satisfont pas aux critères du SCoT permettant de les identifier comme SDU, notamment en raison d'un nombre insuffisant de constructions.
- **Tonnay-Charente** : secteurs **Champservé le bas, La Fiément, Le Grand Géant**, non retenus car ne satisfaisant pas notamment au critère du nombre suffisant de constructions et/ou de densité / compacité dans l'organisation du bâti.

Conclusion sur les SDU identifiés par le SCoT.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi littoral, le DOO du SCoT identifie ainsi les SDU suivants :

Commune	SDU
Echillais	Le Verger / Les Grèves
Fouras	Soumard
Saint-Nazaire-sur-Charente	Les Lauriers, Lupin
Soubise	La Morneterie

Notons qu'aucun secteur déjà urbanisé n'est identifié dans la bande des 100 mètres et les espaces proches du rivage.

6. Les autres espaces identifiés par le SCoT dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi Littoral

Pour les communes de Rochefort Océan dans lesquelles la Loi littoral s'applique, les coupures d'urbanisation littorales, les espaces présumés remarquables et les espaces proches du rivage ont été déterminés dans le DOO. Ces coupures et espaces devront être délimités précisément par les documents d'urbanisme locaux, de même que la bande des 100 mètres.

Le DOO prend également soin de rappeler certains principes d'application de la Loi littoral compte tenu de la situation estuarienne du territoire, à savoir :

- Les dispositions de la Loi littoral afférentes à la bande des 100 mètres et aux espaces proches du rivage ne s'appliquent ni sur le territoire des communes estuariennes ni sur les parties du territoire des communes de Fouras et de Port-des-Barques situées en amont de la Limite Transversale de la Mer (LTM).

Comme expliqué dans le DOO :

▪ **Les espaces remarquables sont identifiés à l'échelle du SCoT, en particulier :**

- Les sites Natura 2000, ZNIEFF de type 1, réserves naturelles nationales ou régionales.
- Les dunes, les landes côtières, les plages et les lidos, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci.
- Les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés.
- Les parties naturelles des sites classés ou inscrits présentant un caractère écologique marqué.

Les espaces remarquables¹ sont identifiés par le SCoT, et leur localisation est illustrée sur la carte « espace littoral du SCoT » présente dans le chapitre 6 du DOO.

Le DOO précise que l'ensemble du périmètre des sites classés et inscrits et des sites Natura 2000 ne doit pas être considéré systématiquement comme espace remarquable. Seules les parties naturelles de ces sites présentant un caractère écologique marqué sont constitutives d'espaces littoraux remarquables.

Ainsi, les documents d'urbanisme locaux pourront « lever » la présomption d'espace remarquable sur les parties artificialisées ou altérées par l'activité humaine de ces sites, ou sur les parties ne présentant pas une fonctionnalité écologique marquée (les espaces de grande culture du site classé ont été en partie exclus des espaces remarquables potentiels du territoire) ou patrimoniale.

▪ **Les espaces proches du rivage sont identifiés à l'échelle du SCoT.**

Cette identification s'est appuyée sur les critères suivants :

- La distance par rapport au rivage, qui peut être variable d'un secteur à l'autre, mais qui ne dépasse en général pas plus d'1 à 2 km sur le territoire du SCoT.
- La covisibilité avec la mer, en étudiant la morphologie des lieux, la topographie, et l'existence de points de vue, de et vers la mer.
- La nature des espaces, et leur caractère "maritime", en tenant compte notamment de la végétation présente et de la configuration des lieux.

La présence de coupures physiques nettes, telles que certaines infrastructures (routes, voies ferrées, canaux ...), peut être un élément qui facilite l'application des critères développés ci-dessus, notamment lorsque la topographie est peu marquée.

Les espaces proches du rivages identifiés par le SCoT prennent en compte et relèvent de 3 types de configurations physiques des espaces :

- Les EPR situés au sein des espaces fortement urbanisés, au sein des agglomérations de Fouras et Port-des-Barques notamment.
- Les EPR situés au sein d'espaces en partie urbanisés, ou urbanisés de façon linéaire ou moins dense : la pointe de la Fumée au Nord de l'agglomération et du village du Port Nord, le Sud de l'agglomération de Fouras ("le Petit Aubier"), la pointe de la presqu'île de Port-des-Barques à partir du secteur à vocation d'équipements sportifs publics et de loisirs jusqu'au secteur de Piédmont et Font Renaud, la frange Ouest du bourg de Saint-Froult.
- Les EPR situés au sein de larges espaces naturels et agricoles, le marais littoral du Sud de la Baie d'Yves à Fouras délimité par la RD214E1, l'espace de marais situé entre le Sud de l'agglomération de Fouras et le Fort la Pointe ("marais de la Cabane, Bosses de Soumard"), puis l'ensemble de la frange littorale du marais de Brouage sur les communes de Port-des-Barques, Saint-Froult et Moëze, délimitée par la limite

¹ Les espaces remarquables identifiés à l'échelle du SCoT sont pressentis remarquables mais leur qualification précise à la parcelle nécessite d'être infirmée ou confirmée à l'échelle des PLU, au regard des critères fixés par la loi littoral.

coteau/marais du vallon de l'Arceau, puis au Sud du bourg de Saint-Froult sur une frange littorale d'environ 500m à 800 m de profondeur incluant le périmètre de la réserve naturelle de Moëze-Oléron.

Les îles d'Aix et Madame, du fait de leur taille, et de leurs caractéristiques, sont considérées comme étant en globalité en EPR. Cependant, au sein de l'île d'Aix notamment, il est nécessaire de prendre en compte les caractéristiques propres à certains espaces urbanisés : le bourg fortifié, et l'ensemble considéré "Bois Joly" et "les Petites Maisons" notamment.

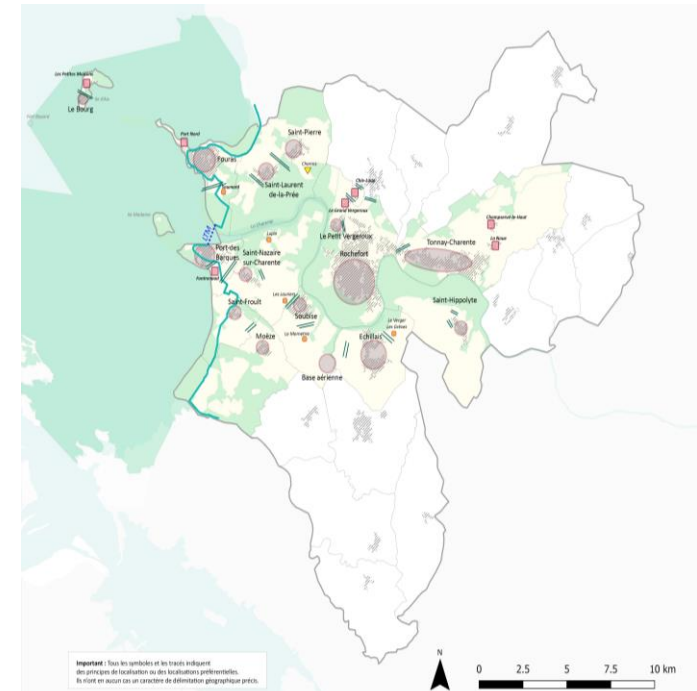
- **Les coupures d'urbanisation sont identifiées dans le DOO.** Elles devront être précisées par les documents d'urbanisme locaux afin de ne pas comporter d'espaces urbanisés et d'y interdire le développement de l'urbanisation entre deux ensembles urbanisés. Le DOO précise de manière limitative, en cohérence avec la Loi, les aménagements qui peuvent y être admis. Notons qu'à leur échelle les PLU peuvent prévoir des coupures d'urbanisation supplémentaires à celles SCoT.

Ces coupures s'articulent avec les espaces remarquables du littoral (dont les exigences de préservation prévues par la Loi littoral impliquent d'y interdire le développement de l'urbanisation) et permettent ainsi d'éviter la formation de linéaires urbanisés et le risque de conurbation au surplus de la préservation des espaces naturels et agricoles relevant des espaces remarquables.

Leur localisation à l'échelle du SCoT permet ainsi de lutter contre l'étalement urbain le long des axes routiers notamment, et de conforter la préservation des espaces agricoles et naturels situés entre les ensembles urbanisés ; ce qui vise notamment à préserver une perméabilité environnementale et de bons rapports de fonctionnement écologique vers les espaces remarquables du littoral.

Le SCoT identifie aussi à son échelle dans le DOO les espaces boisés significatifs.

Extrait du DOO du SCoT : Espace littoral du SCoT



- Importance :** Tous les symboles et les traits indiquent des principes de localisation ou des localisations préférentielles. Ils sont en accord avec un caractère de détermination géographique précis.
- Limite Transversale de la Mer (LTM) :**
Les dispositions relatives à la bande des 100 mètres et aux espaces proches du rivage ne s'applique ni sur les communes estuariennes, ni sur les parties du territoire des communes de Fouras et de Port des Barques situées en amont de la LTM.
 - Communes soumises aux dispositions de la loi Littoral**
Rivéraines de la mer : Ile d'Aix, Fouras, Moëze, Port-des-Barques, Saint-Froult
Rivéraines de l'estuaire : Echillais, Rochefort, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Soubise, Tonny-Charente, Vergeroux
 - Les espaces caractéristiques du littoral :**
 - Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables potentiels**
 - Limitier l'urbanisation dans les espaces proches du rivage**
L'ensemble des îles d'Aix et Madame et la pointe de la presqu'île de Fouras est compris dans la limite des espaces proches du rivage.
 - Préserver les coupures d'urbanisation**
 - Maîtriser le développement des communes littorales en continuité des agglomérations et des villages**
 - Les agglomérations :**
Rochefort, Tonny-Charente, Echillais, Fouras, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Pierre, Port-des-Barques, Saint-Nazaire-sur-Charente, Saint-Froult, Moëze
Base aérienne de Rochefort/Saint-Agnant, Soubise
 - Les villages :**
Ile d'Aix : Les Petites Maisons/Bois Joly, Fouras : Port Nord, Port-des-Barques : Fortrenaud, Tonny-Charente : Champser-vé-le-Haut, la Noue, Vergeroux : Le Grand Vergeroux, Chie-Loup
 - Permettre la densification des secteurs déjà urbanisés :**
Fouras : Soumard
Saint-Nazaire-sur-Charente : Lupin, Les Lauriers
Soubise : La Mornerie
Echillais : Le Verger-Les Grèves
 - Permettre le confortement du pôle de loisirs de Charras à travers le hameau nouveau intégré à l'environnement**

7. La capacité d'accueil

La gestion de la capacité d'accueil est un principe de projet par lequel le Code de l'urbanisme demande que le développement du territoire ait un encadrement adapté à la préservation des fonctions et qualités spécifiques au littoral.

Cet encadrement renvoie aussi aux enjeux de gestion intégrée des zones côtières et, plus généralement, à l'enjeu d'un projet territorial global dans lequel la gestion de la capacité d'accueil peut trouver une traduction cohérente et sous différents aspects du mode de développement retenu (trame verte et bleue, armature urbaine et paysagère,...).

La Loi littoral fixe à cet effet les éléments à prendre en compte pour déterminer cet « encadrement » à savoir :

- **La préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L.121-23. Pour cela, le DOO du SCOT détermine, localise et protège les espaces remarquables du littoral.**
 - On notera la forte cohérence de ces espaces avec des espaces protégés par la trame verte et bleue du SCOT et les objectifs qu'elle porte notamment pour préserver des relations hydrauliques et écologiques de qualité entre l'amont et l'aval. Il s'agit en effet de donner corps au principe de gestion intégrée des zones côtières où l'aménagement prend en compte les espaces fonctionnels écologiques et hydrauliques au-delà des seuls espaces littoraux. Les dispositions de préservation fixées dans le DOO pour la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, continuités écologiques) viennent ainsi conforter l'encadrement du développement et la mise en valeur du littoral. Elles visent aussi à préserver ou améliorer le cycle de l'eau et donc la ressource en eau qui est une ressource ayant un rôle important pour le renouvellement de la capacité d'accueil dans la durée.
 - Conjointement, les enjeux de préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques et humides sont pris en compte dans l'aménagement du littoral au travers de la

question de l'assainissement. En effet, au surplus des dispositions spécifiques du DOO matière de lutte contre les pollutions (assainissement, etc.), l'accès au réseau public d'assainissement collectif a fait partie d'un des critères pour l'identification des agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés (au sens de la Loi littoral). Cela permet ainsi d'aller vers une meilleure maîtrise/réduction des pollutions diffuses tout en permettant au territoire d'optimiser la gestion de la collecte et du traitement des effluents par des ouvrages d'épuration adaptés.

- **La prise en compte des risques littoraux, dont ceux liés à la submersion marine.**
 - Pour cela, le DOO fixe des objectifs de prévention des risques, de réduction des vulnérabilités dans les secteurs exposés pouvant impliquer des relocalisations de fonctions territoriales, mais aussi pour la mise en place d'une stratégie foncière visant à organiser la recomposition spatiale comme la relocation en rétro-littoral d'offre en hôtellerie de plein air en compensation de suppression de tels équipements en zone littorale concernée par la submersion ou l'inondation (projet à Fouras par exemple).
- **La protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes. Pour cela, le DOO :**
 - fixe des objectifs forts de limitation de la consommation d'espace et phasés par tranche de 2 décennies.
 - prévoit une armature urbaine en réseau organisant une répartition des capacités résidentielles dans le territoire qui est pertinente à la fois pour l'équilibre du développement des espaces de vie (population, logements, densification du tissu urbain...) et pour la limitation des impacts sur les espaces agri-naturels et la trame paysagère (trame qui est prise en compte dès le stade de la stratégie territoriale - PADD).
 - détermine les agglomérations, villages et SDU au sens de la Loi littoral. Si seuls les agglomérations et villages peuvent admettre une extension de l'urbanisation, cette dernière ne peut s'envisager que dans une logique où le

développement global aura privilégié l'utilisation des capacités d'accueil résidentiel disponibles dans le tissu urbain existant. Pour les villages, cette exigence de mobilisation des capacités dans le tissu existant est renforcée, de sorte qu'elle constitue une priorité et que toute extension de l'urbanisation doit être justifiée. Les dispositions du DOO amèneront donc à une limitation accrue de l'étalement urbain, mais aussi à une polarisation forte du développement sur les centralités principales des communes.

- Compte tenu de l'ensemble des prescriptions² du DOO, des exigences de la Loi littoral et de la configuration des espaces proches du rivage et remarquables du territoire, on peut dire que le développement futur de la capacité d'accueil dans les espaces proches du rivage sera très fortement maîtrisé et principalement sectorisé dans ou en continuité de seulement 2 des polarités urbaines du territoire du SCoT : les agglomérations de Fouras et Port-des-Barques.

▪ **La préservation des coupures d'urbanisation littorales.**

Ces coupures d'urbanisations prévues par le DOO complètent le dispositif d'encadrement de la capacité d'accueil. En effet, au côté des espaces remarquables du littoral qui seront protégés de l'urbanisation (et auront aussi de fait un rôle de coupure d'urbanisation), ces coupures viennent contenir l'urbanisation en empêchant les risques conurbation entre des espaces urbains proches existants et en préservant ainsi des perméabilités environnementales qui sont favorables à la connectivité biologique et hydraulique vers les réservoirs de biodiversité et espaces remarquables du littoral (relation amont aval, etc.). Ce dispositif contribue ainsi au bon fonctionnement du cycle de l'eau et au bon état des ressources.

² notamment : prescriptions de limitation de la consommation d'espace, de structuration du développement par l'armature urbaine, de préservation de la trame verte et bleue et des espaces du littoral, de gestion des risques, d'aménagement du littoral (agglomération, village, SDU...).

▪ **Des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.** Pour cela, le DOO des prescriptions (également en lien avec les démarches Grand Site) notamment :

- Pour l'optimisation de l'accueil et de l'organisation de la fréquentation des grands attracteurs touristiques de manière à limiter ou réduire les impacts de cette fréquentation au plan écologique, mais aussi paysager.
- Pour canaliser et mieux répartir la fréquentation des sentiers touristiques.
- pour assurer l'intégrité écologique et fonctionnelle des réservoirs de biodiversité qui, dans le littoral, se recoupent largement avec les espaces remarquables au sens de la Loi littoral,
- pour le développement des mobilités douces.

Au surplus des prescriptions ci-avant le DOO fixe des prescriptions spécifiques en matière d'assainissement collectif qui non seulement visent à améliorer encore la performance de la collecte et du traitement des effluents (au regard de la sensibilité des milieux pour les rejets), **mais aussi à faire coïncider l'augmentation de la capacité d'accueil avec la desserte par un assainissement collectif adapté**, compte tenu des enjeux de l'eau dans le territoire, des évolutions en périodes de saison touristique et d'adaptation au changement climatique. **Ainsi, il s'agit à la fois de lutter contre la diffusion des pollutions et pressions sur les milieux y compris celles qui pourraient découler de l'assainissement non collectif en milieux urbains existant et en diffus ou sous forme d'espaces urbanisés de petite taille.**

Dans ce sens, le DOO fixent notamment les prescriptions suivantes :

- Garantir la cohérence des documents d'urbanisme locaux avec les zonages d'assainissement et la sensibilité des milieux récepteurs.
- S'assurer sur le long terme du bon dimensionnement des stations d'épuration avec les objectifs de développement démographique et économique, et les projets.

- Mettre en place des systèmes de traitement performant pour que l'augmentation de la capacité de traitement des stations d'épuration ne s'accompagne pas d'une aggravation des rejets.
- Prioriser le développement urbain dans les secteurs raccordés ou pouvant être raccordés à un réseau d'assainissement collectif capable d'accueillir la nouvelle charge d'effluents ou dans les secteurs dont le raccordement au réseau est planifié à court et/ou moyen terme.

Aussi, lorsqu'un dysfonctionnement du réseau d'assainissement ou de l'équipement de traitement des eaux usées est constaté (dépassement de la capacité nominale, performance d'épuration, ...), toute opération nouvelle d'urbanisation dans le secteur concerné est conditionnée à la remise à niveau de l'équipement ou à la justification de l'engagement d'un programme de travaux.

- Poursuivre les actions favorables à l'amélioration de l'assainissement non collectif et à la résorption des branchements inappropriés sur les réseaux d'eaux usées et pluviales.
- Réserver l'assainissement non collectif dans les zones définies par les schémas d'assainissement, sur la base des critères suivants :
 - Les constructions sont éloignées des tissus urbains agglomérés ou de secteurs où le raccordement au réseau collectif est difficilement envisageable (économiquement et/ou techniquement).
 - La capacité d'infiltration des sols le permet (des sondages de sols au droit de l'implantation de ces installations devront permettre d'affirmer ou d'infirmer ce point).
 - Le milieu récepteur est en capacité de recevoir les rejets de ces installations.

Le DOO du SCoT prévoit aussi de poursuivre la politique d'amélioration, d'extension ou de création des STEP : en premier lieu à Fouras, Breuil-Magné, Lussant, Port-des-Barques, Cabariot, Saint-Nazaire-sur-Charente.

Comme le montre son évaluation environnementale, le projet du SCoT anticipe les enjeux d'évolution de la capacité d'accueil future et

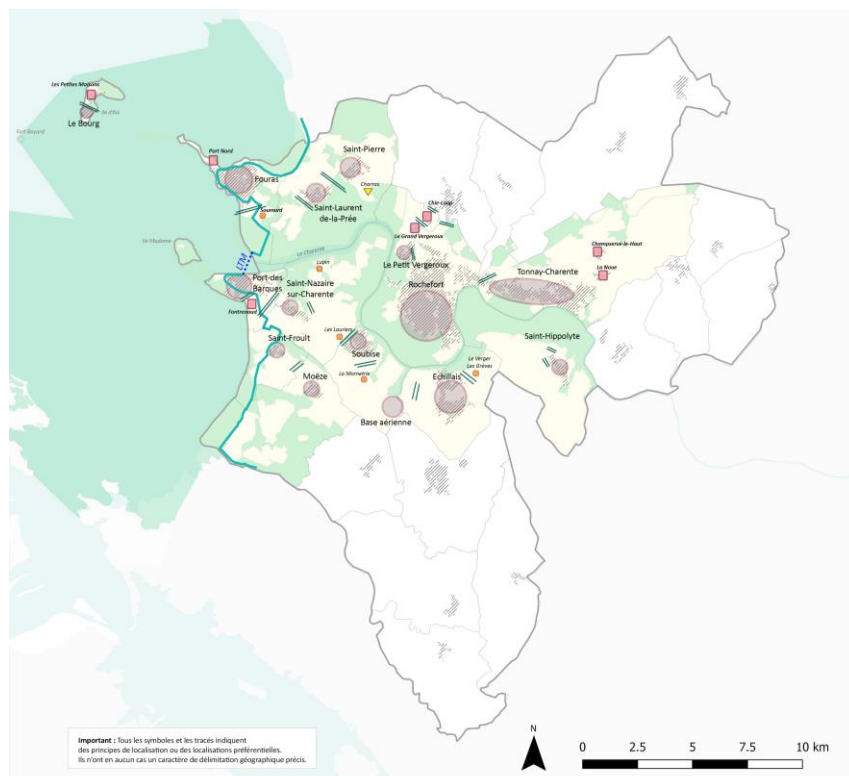
prend ainsi les mesures adaptées au regard notamment des questions d'eau potable et d'assainissement.

Dans le prolongement de cette évaluation (cf. 1.5 du présent rapport de présentation : évaluation environnementale), une batterie d'indicateurs sont prévus pour le suivi de la mise en oeuvre du SCoT.

Parmi ces indicateurs, les indicateurs IS9 et IS10 seront notamment à suivre pour la gestion de la capacité d'accueil dans le temps :

- IS 9 relatif à l'évolution des prélèvements pour l'eau potable.
- IS 10 relatif à la performance des équipements (d'assainissement) et à l'adéquation des projets.

Extrait du DOO du SCoT : Espace littoral du SCoT

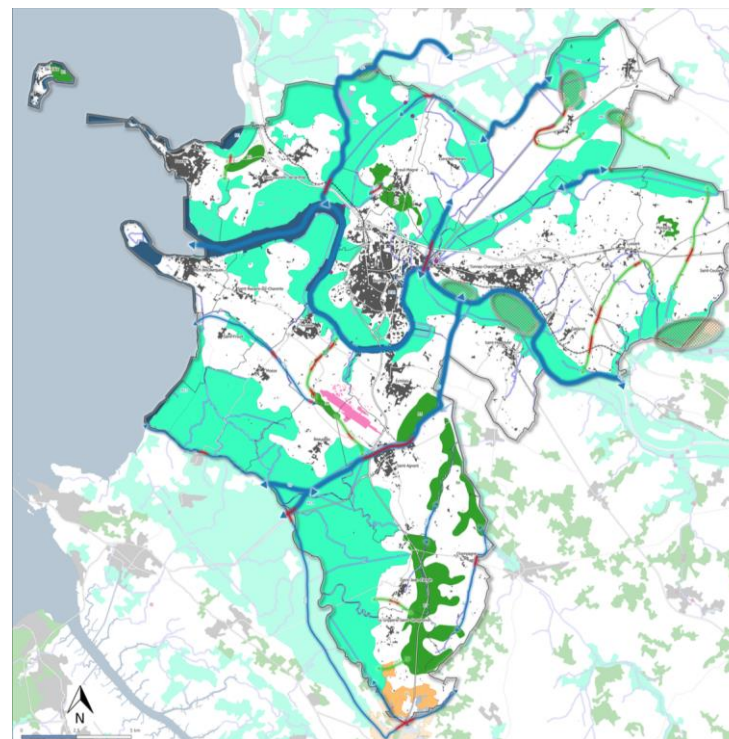


Important : Tous les symboles et les traces indiquent des principes de localisation ou des localisations préférentielles. Ils n'ont en aucun cas un caractère de délimitation géographique précise.

- Limite Transversale de la Mer (LTM) :**
Les dispositions relatives à la bande des 100 mètres et aux espaces proches du rivage ne s'appliquent ni sur les communes estuariennes, ni sur les parties du territoire des communes de Fouras et de Port des Barques situées en amont de la LTM.
- Communes soumises aux dispositions de la loi Littoral**
Riverraines de la mer : Ile d'Aix, Fouras, Moïze, Port-des-Barques, Saint-Frouit
Riverraines de l'estuaire : Echillais, Rochefort, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Soubise, Tonnay-Charente, Vergeroux
- Les espaces caractéristiques du littoral :**
- Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables potentiels**
- Limitier l'urbanisation dans les espaces proches du rivage**
L'ensemble des îles d'Aix et Madame et la pointe de la presque Ile de Fouras est compris dans la limite des espaces proches du rivage.
- Préserver les coupures d'urbanisation**

- Maîtriser le développement des communes littorales en continuité des agglomérations et des villages**
- Les agglomérations :**
Rochefort, Tonnay-Charente, Echillais, Fouras, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Pierre, Port-des-Barques, Saint-Nazaire-sur-Charente, Saint-Frouit, Moïze
Base aérienne de Rochefort/ Saint-Agnant, Soubise
- Les villages :**
Ile d'Aix : Les Petites Maisons/Bois Joly, Fouras : Port Nord, Port-des-Barques : Fontrenaud, Tonnay-Charente : Champservé-le-Haut, la Noue, Vergeroux : Le Grand Vergeroux, Chie-Loup
- Permettre la densification des secteurs déjà urbanisés :**
Fouras : Soumard
Saint-Nazaire-sur-Charente : Lupin, Les Lauriers
Soubise : La Mornerie
Echillais : Le Verger-Les Grèves
- Permettre le confortement du pôle de loisirs de Charras à travers le hameau nouveau intégré à l'environnement**

Extrait du DOO du SCoT : Trame verte et bleue du SCoT



- Légende**
- Protéger les réservoirs de biodiversité**
 - Réservoirs marais
 - Réservoirs bois
 - Réservoirs landes
 - Protéger et restaurer la trame bocagère**
 - Secteurs de marais bocagers
 - Garantir la fonctionnalité des corridors écologiques de la trame verte et bleue**
 - Maintenir les connexions écologiques favorisées par les corridors multitrames
 - Eau
 - Terrestre
 - Corridors sous pression
 - Assurer la continuité écologique des cours d'eau
 - Cours d'eau
 - Préserver et mettre en valeur les milieux marins et l'estran
 - Milieux marins ou estuariens
 - Obstacles aux déplacements des espèces à prendre en compte**
 - Continuités hydrauliques à rétablir en priorité
 - Tâche urbaine
 - Aéroport et base aérienne
 - Principales routes
 - Repères**
 - ++++ Principales voies ferrées
 - Limites du SCoT CARO
 - Limites des communes
 - Plans d'eau

6. Zoom sur la détermination des corridors écologiques du DOO du SCoT

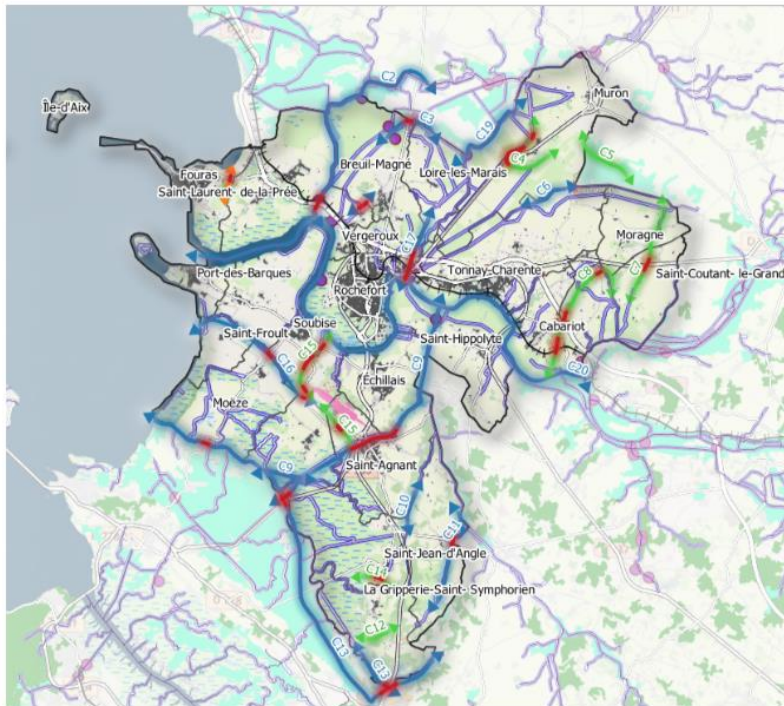
Précisions sur les corridors de la TVB

Les continuités écologiques du SCoT s'appuient sur un réseau d'espaces naturels identifiés pour certains comme réservoirs de biodiversité, pour d'autres comme corridors permettant des liaisons entre les réservoirs de biodiversité et au sein d'autres milieux. Les corridors de la Trame Verte et Bleue comprennent des espaces naturels, agricoles ou forestiers, des cours d'eau, des fossés et leurs abords. L'intérêt de ces corridors réside dans leurs fonctionnalités et dans leurs connexions avec les réservoirs de biodiversité, afin de former un réseau permettant les déplacements des espèces sur le territoire.







Certaines parties de ces corridors multitrames sont considérées comme sous pression dès lors qu'ils subissent des coupures qui empêchent le maintien de la continuité écologique ou lorsqu'ils jouxtent des zones urbanisées.







Le SCoT désigne ces continuités comme des espaces prioritaires pour des actions d'amélioration, voire de restauration, telles que les plantations de haies.







Ces corridors sont l'objet des prescriptions P37 pour les corridors multitrames et P38 pour les cours d'eau.

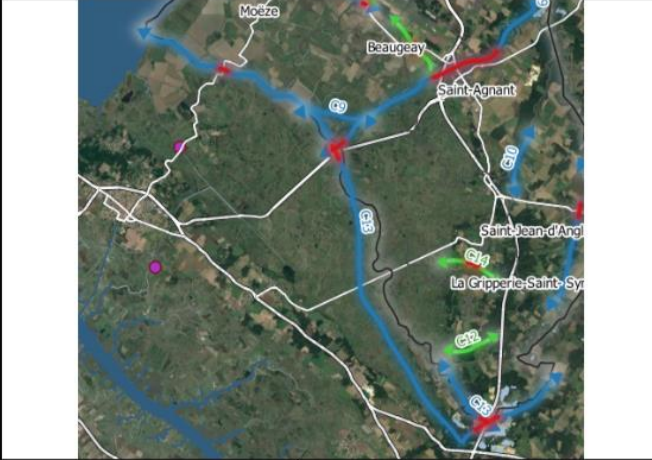



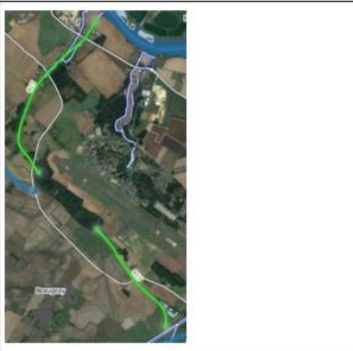







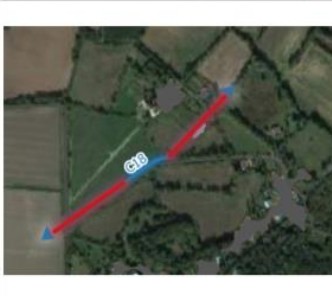
N°	Milieu	Extraits cartographiques (carte TVB du SCOT, OCM, ortho-photo IGN)	
C1	Bords enherbés et boisés longeant la route Chemin des ajoncs dans la traversée du bois de la Baronnière sur la commune de Fouras, en limite de Saint-Laurent de la Prée		
C2	Berges avec haies et/ou ripisylves du canal Levée de la Daurade dans les communes de St Laurent de la Prée, Breuil-Magné, jusqu'à la Charente. Corridor sous pression lorsqu'il croise la voie ferrée et la RD 137. L'équipement hydraulique est identifié comme obstacle à l'écoulement par le référentiel national des obstacles à l'écoulement des cours d'eau (ROE : points roses sur les extraits cartographiques)		
C3	Berges avec haies et/ou ripisylves du canal de Rochefort (Levée de Mondreau) sur la commune de Breuil-Magné. Corridor sous pression lorsqu'il croise la RDS		

C4	Haies à préserver au sein de l'espace agricole qui permettent une continuité entre deux secteurs bocagers à l'est et au nord du village, sur la commune de Muron		
C5	Le corridor C5 concerne le SCoT et la commune de Muron sur un très petit espace, mais il permet une continuité entre deux secteurs bocagers, sur la commune de Muron et vers la zone humide à l'extérieur du périmètre du SCoT		
C6	Il permet une continuité au sein d'une zone humide traversée par la RD en limite des communes de Lussant et Muron		

C7	Milieu agricole : le corridor permet de maintenir et renforcer une continuité dans un secteur agricole où le système de haies a fortement régressé. Communes de Moragne et St Coutant-le-Grand		
C8	Haies et reliquats de haies traversant le secteur agricole qui connectent un secteur sur Coutant-le-Grand et Lussant, où se maintient un réseau de haies, avec la Charente		
C9	Ripisylves, haies et reliquats de haies bordant le Canal de la Seudre à la Charente qui permettent une continuité pour certaines espèces concernées au sein du marais de Brouage. Traverse Echillais, Saint-Agnant, Beaugeay		

C10	Ripisylve de l'Arnaise qui permet une continuité entre des réservoirs boisés B6 et B7. Limitrophe St-Agnant, Champagne		
C11	Ripisylve et vestiges de haies bordant le Canal de Champagne qui permet une continuité entre des réservoirs boisés B6 et B7. Champagne		
C12	Milieu boisé au sein du réservoir Landes de Cadeuil, permettant une continuité entre le réservoir boisé B7 et le marais de Brouage. La Gripperie-St-Symphorien		

C13	Ripisylves, haies bordant le Chenal de Brouage		
C14	Haies permettant une continuité entre le réservoir boisé B7 et le marais de Brouage. Partie sous pression marque une limite sud à l'urbanisation du village. St-Jean d'Angle		
C15	Haies et vestiges de haies s'appuyant pour partie sur le réseau hydraulique, permettant une continuité entre la Charente et le marais de Brouage via le réservoir boisé B8.		

C16	Canal de l'Arceau, il permet une continuité hydraulique depuis le marais de Brouage jusqu'au littoral. Saint-Froult		
C17	Canal de Loire, il permet une continuité hydraulique entre la Charente et le marais M8, continuité sous pression dans la traversée de l'espace urbain et des infrastructures routières et ferroviaires		
C18	Haies ; il permet une continuité entre le réservoir marais M3 et le réservoir boisé B3		

5. La cohérence des documents exprimant le projet et la justification des choix

Le processus de révision du SCoT s'est attaché à construire un projet territorial cohérent qui porte les ambitions et la stratégie retenus par les élus du territoire au regard des enjeux révélés par le diagnostic et des travaux menés lors de la phase prospective.

Cette cohérence, particulièrement forte, se révèle au sein des documents du SCoT qui exprime le projet, c'est-à-dire la cohérence entre le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) qui traduit réglementairement le PADD.

Les tableaux des pages suivantes permettent de mettre en évidence cette cohérence, et donc celle du processus des choix pour établir et décliner le projet. Ils font ainsi apparaître les principaux objectifs et orientations du DOO qui déclinent les axes et orientations du PADD.

Sont par là-même justifiés les choix retenus.

Afin de faciliter la lecture et la compréhension des liens entre les objectifs et les prescriptions et recommandations, le DOO intègre systématiquement un rappel des enjeux en introduction de chaque chapitre.

AXE 1. du PADD : UNE AGGLOMÉRATION MULTIPLE

1.1 Organiser une armature polycentrique dans le respect de la trame paysagère

- Une ambition démographique permettant d'articuler développement territorial et préservation de la qualité du cadre paysager
- Une armature urbaine polycentrique pour un développement organisé et cohérent
- Une trame paysagère riche à conserver

1.2 Renforcer les complémentarités territoriales pour répondre aux attentes des habitants

- Réinvestir les centres des villes et des bourgs
- Diversifier l'offre de logements en tous points du territoire
- Développer une offre de commerces, services et équipements répondant aux besoins différenciés

1.3 Organiser les mobilités internes pour une cohérence et une unité territoriale, en intégrant les temps de déplacements

- Créer l'unité territoriale grâce aux mobilités
- Proposer des mobilités alternatives à la voiture individuelle
- Adapter l'offre de transport aux différents usagers et usages

Partie1 : Organiser les grands équilibres à l'échelle de la CARO au travers des différentes trames structurantes

1. Structurer la trame urbaine pour renforcer les complémentarités territoriales

- 1.1 Valoriser les vocations des différents espaces de la CARO pour une plus grande proximité des populations envers leurs besoins
- 1.2 Accueillir de l'habitat sur l'ensemble du territoire pour maintenir des espaces urbains et ruraux vivants

2. Faire rayonner la CARO par une trame économique et commerciale qui répond au défi de la lisibilité

- 2.3 Définir l'armature commerciale du territoire

3. Réduire le prélèvement foncier au sein des trames agro-naturelles

- 3.3 Conforter le développement économique dans les tissus urbains existants

4. Préserver la trame paysagère et les ambiances qui fondent l'identité de la CARO

- 4.1 Préserver et valoriser les entités paysagères à fort contenu identitaire
- 4.2 Préserver l'intégrité et la qualité des cônes de vues remarquables
- 4.3 Aménager sans compromettre le paysage
- 4.4 Préserver et valoriser les sites emblématiques et vernaculaires du territoire

Partie2 : Organiser les facteurs d'attractivité du territoire

7. Faire de l'aménagement résidentiel un pilier de l'attractivité territoriale

- 7.1 Proposer une offre résidentielle adaptée aux besoins des ménages
- 7.2 Favoriser la mixité sociale par l'offre de logement
- 7.4 Améliorer l'articulation entre aménagement résidentiel et gestion des mobilités

15. Organiser l'offre commerciale

- 15.1 Flécher l'implantation préférentielle du commerce
- 15.2 Accompagner l'évolution des secteurs où les nouvelles implantations de commerce ne sont pas privilégiées
- 15.3 Déterminer les conditions d'implantation des équipements commerciaux et de logistique commerciale susceptibles d'avoir un impact significatif (volet portant DAACL)

16. Déployer une offre d'équipements et de services de proximité

- 16.1 Structurer l'offre d'équipements et de services au regard du rôle des communes dans l'armature urbaine
- 16.2 Donner de la multifonctionnalité aux espaces accueillant des équipements et des services
- 16.3 Poursuivre le développement de l'offre de formation

17. Organiser les mobilités en cohérence avec les enjeux d'unité territoriale et de proximité

- 17.1 Organiser les mobilités en écho de l'armature urbaine
- 17.2 Faire des infrastructures des nœuds de connexion internes et externes au territoire

AXE 2. UNE AGGLOMÉRATION D'AVENIR

2.1 Préserver le cadre environnemental au service d'un développement durable et d'une responsabilité envers les habitants

- Dessiner la trame verte et bleue de la CARO et veiller à la remise en bon état des continuités écologiques
- Valoriser les ressources naturelles du territoire

2.2 Mieux aménager l'espace à l'avenir pour un territoire résilient face aux changements climatiques et aux risques

- Limiter la consommation d'espace en répondant aux besoins de développement
- Optimiser les usages du foncier résidentiel et économique
- Promouvoir la qualité des aménagements
- Engager la transition énergétique de la CARO
- Articuler le développement et la bonne gestion des risques

Partie 1 : Organiser les grands équilibres à l'échelle de la CARO au travers des différentes trames structurantes

3. Réduire le prélèvement foncier au sein des trames agro-naturelles

- 3.1 Atteindre la sobriété foncière par la recherche de l'intensification urbaine en matière de développement résidentiel
- 3.2 Maîtriser le développement de l'offre résidentielle en extension des enveloppes urbaines
- 3.6 Limiter la consommation d'espace pour le développement commercial
- 3.7 Intégrer la question foncière des équipements et services
- 3.8 Respecter les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

4. Préserver la trame paysagère et les ambiances qui fondent l'identité de la CARO

- 4.5 Préserver l'identité architecturale et urbaine des villes et villages

5. Garantir la fonctionnalité de la trame écologique pour préserver le capital nature de la CARO

- 5.1 Protéger les réservoirs de biodiversité
- 5.2 Garantir la fonctionnalité des corridors écologiques de la trame verte et bleue
- 5.3 Préserver les milieux marins et l'estran
- 5.4 Renforcer la présence de la nature ordinaire et de la nature au sein des villes
- 5.5 Réduire les impacts de la pollution lumineuse

Partie 2 : Organiser les facteurs d'attractivité du territoire

7. Faire de l'aménagement résidentiel un pilier de l'attractivité territoriale

- 7.3 Inscrire le développement résidentiel dans une démarche favorable à la résilience climatique

8. Améliorer la qualité des aménagements économiques

- 8.2 Promouvoir un aménagement de qualité, adaptable dans le temps
- 8.5 Faire de la qualité paysagère et environnementale un marqueur différenciant

13. Maintenir les activités d'extraction sur le territoire

14. Assurer le maintien des activités agricoles et aquacoles, notamment la conchyliculture, créatrices de valeur ajoutée et garante d'une offre alimentaire diversifiée

- 14.5 Favoriser le développement d'une agriculture de proximité

18. Assurer une gestion durable de la ressource en eau

- 18.1 Articuler l'aménagement avec les enjeux liés à l'eau
- 18.2 Protéger la ressource en eau, maîtriser sa consommation et assurer sa production
- 18.3 S'assurer des capacités d'assainissement en amont des projets de développement

Suite



AXE 2. UNE AGGLOMÉRATION D'AVENIR

2.1 Préserver le cadre environnemental au service d'un développement durable et d'une responsabilité envers les habitants

- Dessiner la trame verte et bleue de la CARO et veiller à la remise en bon état des continuités écologiques
- Valoriser les ressources naturelles du territoire

2.2 Mieux aménager l'espace à l'avenir pour un territoire résilient face aux changements climatiques et aux risques

- Limiter la consommation d'espace en répondant aux besoins de développement
- Optimiser les usages du foncier résidentiel et économique
- Promouvoir la qualité des aménagements
- Engager la transition énergétique de la CARO
- Articuler le développement et la bonne gestion des risques

19. Promouvoir le développement des énergies renouvelables locales

- 19.1 Soutenir le développement des petites installations de production d'énergies renouvelables
- 19.2 Tirer parti des ressources naturelles
- 19.3 Développer les boucles de chaleur
- 19.4 Anticiper le développement des réseaux intelligents dans le cadre de l'adaptation au changement climatique

20. Améliorer la résilience face aux risques

- 20.1 Prévenir et limiter les risques naturels liés à l'inondation, la submersion marine et l'érosion côtière
- 20.2 Prendre en compte les mouvements de terrain, d'effondrement des cavités souterraines, de retrait gonflement des argiles et des risques de sismicité
- 20.3 Anticiper le risque des feux de forêt
- 20.4 Prendre en compte les risques technologiques

21. Améliorer le cadre de vie au regard des nuisances

- 21.1 Maintenir une bonne qualité de l'air
- 21.2 Maintenir une bonne qualité de l'eau
- 21.3 Limiter l'exposition aux nuisances sonores
- 21.4 Prévenir les conséquences des sites et sols pollués
- 21.5 Gérer et organiser la valorisation des déchets

La mise en œuvre de la Loi littoral

6. Agir pour un aménagement de la trame littorale qui valorise et maintienne son authenticité

- 6.1 Organiser le développement des communes littorales et estuariennes
- 6.2 Préserver la bande des 100 mètres
- 6.3 Caractériser les espaces proches du rivage et maîtriser leur évolution
- 6.4 Préserver et mettre en valeur les espaces remarquables et caractéristiques du littoral
- 6.5 Maintenir les coupures d'urbanisation
- 6.6 Protéger les espaces boisés significatifs
- 6.7 Anticiper les enjeux de recomposition spatiale associés à la montée des eaux

AXE 3. UNE AGGLOMÉRATION RAYONNANTE

3.1 Établir une stratégie économique d'excellence autour des filières spécifiques au territoire

- **L'aéronautique : pilier économique en renouvellement**
- **Le tourisme : diversification, structuration et valorisation de l'offre**
- **L'agriculture et la conchyliculture**
- **Les activités portuaires et nautiques**
- **Développer une filière économique environnementale innovante**

3.2 Organiser l'armature économique afin de répondre aux besoins à différentes échelles

- **Une armature économique pour une irrigation globale du territoire et l'affirmation d'un cœur métropolitain**
- **Assurer l'accessibilité des espaces économiques et zones d'emploi**
- **Encourager la qualité des aménagements économiques**

3.3 S'inscrire dans les dynamiques métropolitaines pour renforcer sa compétitivité

- **Renforcer les connexions avec les territoires voisins dans une logique de réseau de coopération-concurrence**
- **Coopérer sur des sujets partagés avec les territoires voisins**

Partie 1 : Organiser les grands équilibres à l'échelle de la CARO au travers des différentes trames structurantes

2. Faire rayonner la CARO par une trame économique et commerciale qui répond au défi de la lisibilité

- 2.1 Renforcer l'offre foncière économique au sein des « colonnes vertébrales » économiques du territoire
- 2.2 Assurer le développement du réseau économique de proximité

3. Réduire le prélèvement foncier au sein des trames agro-naturelles

- 3.4 Optimiser l'utilisation foncière au sein des espaces d'activités économiques existants
- 3.5 Répondre à la pénurie de foncier économique par la mise en place d'une nouvelle offre foncière ciblée

Partie 2 : Organiser les facteurs d'attractivité du territoire

8. Améliorer la qualité des aménagements économiques

- 8.1 Accompagner les évolutions des modes de travail et d'entrepreneuriat
- 8.3 Déployer des services au sein des espaces d'activités économiques
- 8.4 Organiser des mobilités durables à vocation économique

9. Accompagner le développement de la filière aéronautique

10. Assurer une assise pour le développement des fonctions métropolitaines

11. Amplifier le rôle économique des activités touristiques

- 11.1 Renforcer l'offre d'hébergement
- 11.2 Valoriser les sites d'intérêt touristique remarquables
- 11.3 Constituer un réseau de sites d'intérêt touristique accessibles par des modes de déplacements adéquats
- 11.4 Conforter le tourisme balnéaire
- 11.5 Permettre le développement du thermalisme
- 11.6 Déployer une offre culturelle rayonnante et accueillante à l'échelle du territoire

12. Valoriser et développer les activités liées à la mer et à l'estuaire de la Charente

- 12.1 Affirmer la place de la plaisance et du nautisme
- 12.2 Conforter les activités liées aux ports de commerce

13. Maintenir les activités d'extraction sur le territoire

Suite

AXE 3. UNE AGGLOMÉRATION RAYONNANTE

3.1 Établir une stratégie économique d'excellence autour des filières spécifiques au territoire

- **L'aéronautique : pilier économique en renouvellement**
- **Le tourisme : diversification, structuration et valorisation de l'offre**
- **L'agriculture et la conchyliculture**
- **Les activités portuaires et nautiques**
- **Développer une filière économique environnementale innovante**

3.2 Organiser l'armature économique afin de répondre aux besoins à différentes échelles

- **Une armature économique pour une irrigation globale du territoire et l'affirmation d'un cœur métropolitain**
- **Assurer l'accessibilité des espaces économiques et zones d'emploi**
- **Encourager la qualité des aménagements économiques**

3.3 S'inscrire dans les dynamiques métropolitaines pour renforcer sa compétitivité

- **Renforcer les connexions avec les territoires voisins dans une logique de réseau de coopération-concurrence**
- **Coopérer sur des sujets partagés avec les territoires voisins**

14. Assurer le maintien des activités agricoles et aquacoles, notamment la conchyliculture, créatrices de valeur ajoutée et garante d'une offre alimentaire diversifiée

- 14.1 Soutenir les activités aquacoles, notamment la conchyliculture
- 14.2 Préserver la fonctionnalité des exploitations agricoles et aquacoles
- 14.3 Protéger les exploitations engagées dans des productions labélisées
- 14.4 Accompagner la diversification des activités aquacoles et agricoles
- 14.5 Favoriser le développement d'une agriculture de proximité

17. Organiser les mobilités en cohérence avec les enjeux d'unité territoriale et de proximité

- 17.2 Faire des infrastructures des nœuds de connexion internes et externes au territoire
- 17.4 Anticiper les évolutions en matière de transports de marchandises
- 17.5 Soutenir le développement du numérique

AXE 1. du PADD : UNE AGGLOMÉRATION MULTIPLE	
<p>1.1 Organiser une armature polycentrique dans le respect de la trame paysagère</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une ambition démographique permettant d'articuler développement territorial et préservation de la qualité du cadre paysager • Une armature urbaine polycentrique pour un développement organisé et cohérent • Une trame paysagère riche à conserver 	<p>Le DOO décline la structure multipolaire du territoire en définissant une armature urbaine, économique et commerciale de la CARO. Cette structuration ainsi que les objectifs démographiques associés permettront une meilleure articulation entre le développement de l'urbanisation, la nécessaire préservation des espaces Naturels, Agricoles et Forestiers, la proximité des emplois et des équipements et leur accessibilité.</p> <p>Cette nouvelle armature urbaine décrit le pôle urbain central, les pôles urbains structurants, les pôles relais et les villages et bourgs ruraux du SCoT. Le chapitre 1, 1.1 « Valoriser les vocations des différents espaces de la CARO pour une plus grande proximité des populations envers leurs besoins » détaille cette armature (P1, P2, P3, P4 et P5).</p> <p>Les objectifs démographiques à l'horizon 2041 du PADD sont traduits dans le DOO en objectifs résidentiels, et précisés par niveau d'armature et par phase (horizon 2031 puis 2041). La P6 décline ces objectifs résidentiels au chapitre 1, 1.2 « Accueillir de l'habitat sur l'ensemble du territoire pour maintenir des espaces urbains et ruraux vivants ».</p> <p>Ces points sont justifiés dans la partie 4 du présent document « les grands chiffres et principes qui rythment le projet retenu à l'horizon 2041 ».</p> <p>Le DOO détaille de nombreuses orientations et objectifs dans son chapitre 4 relatifs à la préservation de la trame paysagère du territoire afin de maintenir un cadre de vie de grande qualité pour tous les habitants. Les prescriptions 19 à 33 développent l'ensemble des points permettant de préserver les entités paysagères du territoire, d'intégrer les aménagements et de valoriser les sites clés du Grand Site Estuaire de la Charente et Arsenal de Rochefort ainsi que le Marais de Brouage, engagé également dans une Opération Grand Site.</p> <p>L'enjeu d'intégration paysagère des aménagements porté par le PADD est décliné pour les activités économiques au chapitre 8 du DOO « améliorer la qualité des aménagements économiques » (P64 et P65), pour les activités commerciales au chapitre 15 « organiser l'offre commerciale »(P92).</p>
<p>1.2 Renforcer les complémentarités territoriales pour répondre aux attentes des habitants</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réinvestir les centres des villes et des bourgs • Diversifier l'offre de logements en tous points du territoire • Développer une offre de commerces, 	<p>Le SCoT porte un projet ambitieux de réinvestissement des centres villes et bourgs du territoire. Le chapitre 3 du DOO « Réduire le prélèvement foncier au sein des trames agro-naturelles » détaille les conditions du développement urbain. Les objectifs de développement résidentiel sont précisés par typologie de l'armature urbaine, afin de prioriser le développement des nouveaux logements en densification (mobilisation des logements vacants, changements de destinations, mobilisation des dents creuses et des friches, renouvellement urbain...) : P10 et P11.</p> <p>Afin de répondre aux objectifs fixés (production de 6900 logements, en priorité au sein des</p>

<p>services et équipements répondant aux besoins différenciés</p>	<p>enveloppes urbaines), le DOO développe au sein de son chapitre 7 les prescriptions relatives à la production de l'offre en logements, permettant de répondre aux différentes étapes du parcours résidentiel des habitants, mais également aux besoins spécifiques (P54, P55, P56). Les enjeux liés à l'adaptation au changement climatique sont également traités, notamment pour favoriser la rénovation thermique des bâtiments (requalification, production d'énergies renouvelables...) et l'adaptation à la montée des eaux pour les bâtiments concernés par ces enjeux (P57, P58).</p> <p>Le chapitre 2 du DOO détaille l'armature économique ainsi que l'armature commerciale du SCoT. Les P7 et P8 traitent particulièrement des zones d'activités économiques des colonnes vertébrales et du réseau de proximité. .</p> <p>L'armature commerciale s'appuie et conforte l'armature urbaine du SCoT. Elle vise à maintenir et renforcer un maillage commercial équilibré, diversifié et de qualité sur l'ensemble du territoire. Elle est détaillée au chapitre 2, 2.3 et à travers la P9, et vise notamment à renforcer l'offre commerciale au sein des centres-villes et bourgs.</p> <p>L'ensemble de ces règles ont été guidées par la volonté des élus du territoire pour redonner du souffle aux centralités en maintenant les commerces existants et en privilégiant l'installation des commerces de proximité (à fréquence d'achat quotidien) dans les cœurs de bourgs.</p> <p>Afin de limiter la consommation d'espaces NAF, la création de nouvelles zones commerciales n'est pas envisagée. La densification, le renouvellement et la modernisation des zones existantes est recherchée à travers le SCoT, afin d'éviter la dispersion de l'offre. La cohérence de l'armature commerciale est confortée à travers l'encadrement des nouvelles implantations par le chapitre 15 du DOO. La P89 définit les conditions d'implantation des commerces dans les espaces commerciaux de périphéries, et détaille les seuils d'implantation en fonction des fréquences d'achats. L'armature commerciale du SCoT repose fortement sur l'offre existante.</p> <p>Ces seuils, au regard du contexte local et de l'armature urbaine du territoire correspondent au mieux aux fréquences d'achats auxquels chaque pôle est amené à répondre sur le territoire pour une irrigation équilibrée au sein des bassins de vie. En cohérence avec l'armature urbaine, l'objectif est bien de rapprocher l'offre commerciale avec les consommateurs et donc d'éviter certains déplacements contraints vers des espaces commerciaux plus lointains.</p> <p>Les polarités majeures que sont Rochefort et Tonnav-Charente sont des pôles commerciaux importants rayonnant sur tout le territoire et au-delà c'est pour cette raison que les seuils d'implantation sont plus élevés et que les implantations répondant à la fréquence d'achat</p>
--	---

	<p>« achats exceptionnels » est orienté préférentiellement sur ces communes.</p> <p>Les polarités intermédiaires de Fouras et Echillais ont vocation à irriguer la façade littorale et le Sud du territoire, correspondant à une réponse aux besoins des bassins de vie, assurant une offre de proximité plus rapprochée et limitant ainsi des déplacements plus importants vers de pôles commerciaux plus importants concernant les achats hebdomadaires et occasionnels.</p> <p>Soubise est un pôle commercial plus local permettant d'irriguer la presqu'île de Port des Barques et les communes du nord du marais de Brouage.</p> <p>Cette armature commerciale basée sur les pôles commerciaux existants répond également aux objectifs de limitation de la consommation d'espace, et elle prend en compte la dimension touristique du territoire : ainsi les polarités commerciales de Soubise et Fouras répondent à l'enjeu de la couverture des besoins en haute saison.</p> <p>Grace aux dispositions du SCoT, le « petit commerce » (inférieur à 200 ou 300m² de surface de vente en fonction des secteurs) n'est pas amené à se développer dans les espaces commerciaux de périphéries, pour l'orienter en priorité dans les centralités urbaines (totalité des centres-villes et bourgs du territoire).</p> <p>Les secteurs d'implantation périphériques ne peuvent ainsi accueillir que les commerces de plus de 300m² de surface de vente à Rochefort et Tonnay Charente, et 200 m² pour Fouras, Echillais et Soubise Les différents espaces commerciaux de périphérie sont localisés dans le DOO à la P89.</p> <p>Les fréquences d'achats ont guidé la définition des seuils d'implantation des commerces de périphérie. Les communes de Rochefort et Tonnay Charente ont ainsi vocation à accueillir les commerces de plus grande taille (rayonnement plus important / accessibilité existante).</p> <p>Il est important de noter que la zone commerciale existante de la Fraternité à Tonnay Charente n'est pas considérée par le SCoT comme un pôle commercial de périphérie pouvant être développé et conforté. En effet, ce secteur est aujourd'hui en partie en friche. L'objectif du SCoT est de faire évoluer cet espace vers une vocation économique et non pas une vocation commerciale. La CARO souhaite réinvestir cet espace stratégique à proximité du Port de commerce et en entrée de ville (P13).</p> <p>De plus, le secteur de Bel-Air à Rochefort, qui a vocation d'accueillir des concessions automobiles et services liés, n'est pas considéré comme un futur espace commercial de</p>
--	---

	<p>périphérie. En effet, ce projet est considéré comme une espace d'activités à vocation mixte. Sa surface est donc comptabilisée dans la catégorie développement économique, et non pas développement commercial.</p> <p>Ainsi, l'objectif du PADD « <i>trouver un équilibre entre commerces de centre et de périphérie</i> » est précisé par le DAACL. L'objectif suivi est bien de favoriser la revitalisation des centres-villes et de maintenir l'offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population.</p> <p>L'ensemble de ces prescriptions, conformément aux exigences du code de l'urbanisme, vise à limiter le phénomène de dévitalisation des centres, mais également de l'étalement urbain historiquement généré par le développement des zones commerciales de périphéries. En effet, le chapitre 3 « Réduire le prélèvement foncier au sein des trames agro-naturelles » détaille en P16 le surfaces NAF maximum dédiées au développement commercial par phase (3 ha en tranche 1 et 2 ha en tranche 2). Ainsi, les extensions des zones commerciales existantes sont très limitées, et devront être en continuité des zones existantes. La densification des zones existantes est ainsi à renforcer en priorité.</p> <p>Ces éléments constituent la feuille de route pour le développement du commerce sur le territoire, notamment pour les avis et autorisations délivrées en Commission Départementale d'Aménagement Commercial.</p> <p>Concernant les activités de logistique à vocation commerciale, le DOO précise les principes de localisation préférentielle dans son chapitre 15 (P93 et P94). Afin de limiter la consommation d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers, ces implantations sont localisées préférentiellement sur des espaces disponibles ou en friche à proximité des principaux axes de transport (A837, D137 et D733), et notamment au sein des espaces d'activités de Croix Biron à Tonnay Charente, l'Houmée à Echillais et Bois Brulé à Saint Laurent de la Prée. L'objectif est bien de proposer un accès le plus direct possible aux axes de transports principaux pour éviter les nuisances pour les habitants liées aux circulations de poids lourds sur des voiries non adaptées. Cependant, au regard du peu de foncier économique disponible sur le territoire, les activités productives créatrices d'emplois sont privilégiées par rapport aux activités de logistique.</p> <p>A propos des services et équipements, le chapitre 16 du DOO détaille à travers les P97, 98 et 99 les orientations et les conditions de leurs implantations : en priorité dans les enveloppes urbaines existantes (et notamment dans les centralités), favorisant leur accessibilité et renforçant le dynamisme des centres-villes, mais également en respectant les niveaux d'armature urbaine au regard du type d'équipement (et leur rayonnement). L'objectif du SCoT est également de développer les services et les conditions d'accès à ces équipements, mais également de</p>
--	--

	<p>développer de l'offre de formation. Cette thématique est également traitée à travers les dispositions du chapitre 10 « assurer une assise pour le développement des fonctions métropolitaines », en fléchant prioritairement l'implantation d'équipements métropolitains et autre équipements et services à fort rayonnement sur le pôle urbain central de Rochefort.</p>
<p>1.3 Organiser les mobilités internes pour une cohérence et une unité territoriale, en intégrant les temps de déplacements</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer l'unité territoriale grâce aux mobilités • Proposer des mobilités alternatives à la voiture individuelle • Adapter l'offre de transport aux différents usagers et usages 	<p>Une bonne articulation entre urbanisation et infrastructures de transport est un enjeu majeur de l'aménagement du territoire. Les enjeux identifiés dans le PADD sont traités dans le DOO précisément au sein du chapitre 17 « organiser les mobilités en cohérence avec les enjeux d'unité territoriale et de proximité » (P100 à P111). L'objectif du SCoT est de réduire fortement le recours à l'utilisation individuelle de l'automobile pour améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers du territoire, en déclinant une nouvelle politique de mobilité. Cette politique de mobilité a d'ailleurs été traduite dans un Plan Global de Déplacements (PGD) élaboré en parallèle de la révision du SCoT.</p> <p>En cohérence avec le PADD, le DOO détaille les projets à mener d'amélioration des infrastructures routières, ferrées, aéroportuaires, portuaires et fluviales afin de renforcer le maillage interne et externe au territoire (P104 P105 P106).</p> <p>Ces éléments sont également intégrés aux prescriptions de manière transversale au sein du document dans la quasi-totalité des chapitres, afin de rappeler la recherche constante d'une bonne articulation entre les usages générateurs de déplacements (habitat, emplois, équipements, commerces, sites touristiques...) et les réponses à apporter en terme d'aménagement et de mobilités (mobilités douces, transports en commun, co voiturage et électromobilité, transport de marchandises...). Le SCoT préconise ainsi un urbanisme des courtes distances, en s'appuyant fortement sur des centres-villes et centres-bourgs dynamiques et attractifs, adaptés aux déplacements à pieds et en vélo.</p> <p>Concernant plus spécifiquement les flux touristiques et les questions de stationnements et de fréquentations des sites clés du Grand Site, le DOO identifie plusieurs objectifs au chapitre 4, et notamment dans la P30 (requalification des espaces de la pointe de la Fumée à Fouras et de la pointe de Port des Barques en particulier). Le renforcement de l'utilisation du fleuve Charente et le développement des boucles cyclables assurant la mise en réseau des sites d'intérêt touristique (en s'appuyant en particulier sur les réseaux structurants que sont la Vélodyssée et la Flow vélo) sont des orientations fortes développées au sein du chapitre 11 « amplifier le rôle économique des activités touristiques » (P74). Le but est de proposer une alternative efficace à l'automobile aux populations locales et touristiques souhaitant découvrir les richesses du territoire.</p>

AXE 2. UNE AGGLOMÉRATION D'AVENIR

2.1 Préserver le cadre environnemental au service d'un développement durable et d'une responsabilité envers les habitants

- Dessiner la trame verte et bleue de la CARO et veiller à la remise en bon état des continuités écologiques
- Valoriser les ressources naturelles du territoire

La protection des espaces naturels et de la biodiversité est l'un des enjeux majeurs du projet de territoire. Le DOO décline l'ensemble des prescriptions et recommandations en matière d'environnement, et définit la Trame Verte et Bleue. La mise en place de ces prescriptions se justifie par l'intérêt écologique de ces éléments naturels, qu'il est nécessaire de préserver.

La cartographie de la Trame Verte et Bleue du DOO repose sur la définition des réservoirs de biodiversité (marais, boisements et lande), et des corridors écologiques. 23 réservoirs de biodiversité et 21 corridors sont ainsi repérés comme les espaces à enjeux élevés pour la biodiversité. Les P34, P35 et P36 sont relatives aux réservoirs de biodiversité, et les P37 et P38 aux corridors écologiques. Les enjeux littoraux (préservation des milieux marins et de l'estran) sont également traités dans ce **chapitre 5** du DOO « **garantir la fonctionnalité de la trame écologique pour préserver le capital nature de la CARO** ».

Au-delà des réservoirs et de corridors identifiés et cartographiés, le SCoT encourage la prise en compte des espaces de « nature ordinaire », de « nature en ville », et de « zones humides » au sein des communes, ces espaces ayant un rôle important à jouer dans la démarche environnementale globale du territoire, et la valorisation du cadre de vie pour les habitants. Il appartient aux communes, dans leurs documents d'urbanisme, d'identifier et de délimiter ces espaces et de mettre en place les outils de gestion appropriés aux enjeux spécifiques et spatialisés au regard des enjeux qu'ils représentent.

Les démarches de coopération avec les territoires voisins, et de protection et de valorisation des paysages, soulignées dans le PADD, sont également encouragées par le DOO. En effet, les références au Label Grand Site de France Arsenal de Rochefort et Estuaire de la Charente sont nombreuses, mais également au projet Grand Site du Marais de Brouage (en lien avec la communauté de communes du Bassin de Marennes) et au projet de PNR des marais du littoral charentais (en lien avec la communauté d'agglomération Royan Atlantique, et la communauté de communes du Bassin de Marennes) notamment dans le **chapitres 4 « préserver la trame paysagère et les ambiances qui fondent l'identité de la CARO »**.

Concernant les ressources naturelles du territoire, la gestion de l'eau est un enjeu particulièrement prégnant. Le **chapitre 18** du DOO « **assurer une gestion durable de la ressource en eau** » fait écho à cet enjeu souligné dans le PADD. Des prescriptions complémentaires sont également insérées dans certains chapitres thématiques afin de souligner l'importance de la préservation du bon état écologique de la ressource en eau, mais également la nécessaire gestion économe de la ressource (P38 à P42, P65, P78, P80, P92 mais également au **chapitre 14 « assurer le maintien des activités agricoles et aquacoles, notamment la conchyliculture, créatrices de valeur ajoutée et garante d'une offre alimentaire territoriale diversifiée »**). La question de la gestion intégrée des eaux pluviales et largement déclinée dans le DOO et doit

	<p>trouver sa traduction opérationnelle dans tous les projets d'aménagement.</p> <p>Les dispositions des SAGE Charente et Boutonne et du SDAGE Adour Garonne ont été largement déclinées dans le DOO.</p> <p>La préservation et la valorisation des paysages est également traitée de manière transversale dans le document. De nombreuses prescriptions encadrent le développement de l'urbanisation et insistent sur la nécessaire intégration paysagère des nouveaux aménagements. Mais la valorisation du paysage est également traitée à travers la préservation de la trame verte et bleue du territoire, et la protection des espaces naturels et agricoles, à travers notamment des objectifs ambitieux de réduction de la consommation foncière. Le PADD souligne le rôle essentiel des acteurs agricoles et conchylicoles, et les développements du DOO au chapitre 14 « assurer le maintien des activités agricoles et aquacoles, notamment la conchyliculture, créatrices de valeur ajoutée et garante d'une offre alimentaire territoriale diversifiée » y font écho.</p> <p>Le DOO encadre le développement des carrières existantes sur le territoire, dans une logique d'utilisation économe, rationnelle et optimale des gisements. Le chapitre 13 dédié à cette thématique insiste également sur la prise en compte des enjeux environnementaux et des éventuelles nuisances vis-à-vis des secteurs habités dans les réflexions sur le développement de ces activités (P80).</p>
<p>2.2 Mieux aménager l'espace à l'avenir pour un territoire résilient face aux changements climatiques et aux risques</p> <ul style="list-style-type: none"> • limiter la consommation d'espace en répondant aux besoins de développement • Optimiser les usages du foncier résidentiel et économique • Promouvoir la qualité des aménagements • Engager la transition énergétique de la CARO • Articuler le développement et la bonne gestion des risques 	<p>Afin de mieux garantir les objectifs de gestion économe des espaces du territoire et conformément au code de l'urbanisme, le DOO définit des objectifs chiffrés de consommation d'espace. Ces objectifs sont déclinés par type d'usage (développement résidentiel, développement économique et commercial et développement des équipements et des services). Ils sont également précisés par niveau d'armature urbaine et par phases de 10 ans. Ces objectifs sont justifiés dans la partie 4 du présent document. Un effort global de modération d'espaces NAF est décliné : réduction de moitié pour la période 2021-2031 par rapport à la période de 10 ans précédant l'arrêt du SCoT, puis de -64 % pour la décennie 2031-2041, portant l'effort global sur 20 ans à -56%. Ainsi, une enveloppe maximum de 234 ha de consommation d'espace NAF est précisée par le SCoT.</p> <p>En cohérence avec le code de l'urbanisme, et le SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine, le SCoT priorise le développement urbain dans les enveloppes urbaines existantes. Le chapitre 3 « réduire le prélèvement foncier au sein des trame agro-naturelles » décline l'ensemble des prescriptions et recommandations à cet égard, afin de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, mais également de revitaliser les centres-villes et bourgs du territoire. Ainsi, le DOO propose une définition précise des enveloppes urbaines, et les objectifs chiffrés du développement résidentiel, économique, commercial, et également en matière d'équipements et d'infrastructures. L'ensemble de ces orientations devront être déclinées dans les documents</p>

	<p>d'urbanisme des communes afin d'assurer la compatibilité entre SCoT et PLU, pour tenir ces objectifs.</p> <p>La déclinaison des dispositions de la loi littoral au chapitre 6 du DOO vise également à atteindre ces objectifs de développement cohérent, en évitant le mitage et en préservant les espaces les plus fragiles (espaces remarquables, coupures d'urbanisation, espaces boisés significatifs, bande des 100 mètres...), le tout dans le respect des capacités d'accueil du territoire. Ces éléments sont justifiés en détails dans le chapitre 4 du présent document.</p> <p>Afin de respecter l'objectif global de la préservation du cadre de vie, la qualité des aménagements est au cœur du projet politique porté par le SCoT. Cet enjeu est traduit de manière transversale dans l'ensemble du document, en lien avec toutes les thématiques traitées.</p> <p>Face aux enjeux énergétiques croissants, le SCoT met de place de nombreuses dispositions. Dans les domaines du développement urbain et des déplacements, qui constituent les deux postes principaux de consommation énergétique, les prescriptions permettent de prioriser le développement au sein des enveloppes urbaines et de mieux encadrer les projets en extension. Globalement, le SCoT traduit l'ambition des élus de mettre en place un modèle de développement et d'aménagement plus vertueux, pour permettre, entre autres, de limiter les distances parcourues et le nombre de trajets automobiles.</p> <p>Le DOO dans son chapitre 19 intègre l'enjeu de promotion du développement des énergies renouvelables locales. Au regard de certaines spécificités du territoire (sites classés, présence de l'aéroport de Rochefort/Saint Agnant et de la base militaire, 13 communes sur 25 soumises à la loi littoral, trame verte et bleue couvrant plus de 44% du territoire...) le projet politique n'est pas de développer massivement la production d'ENR sur des espaces naturels et agricoles. En effet, la priorité est donnée au développement du solaire sur les espaces déjà artificialisés et sur les toitures.</p> <p>La P118 détaille les conditions d'implantation des parcs éoliens, et les proscriit dans les zones humides, les espaces constitutifs de la trame verte et bleue et dans les couloirs aériens / servitudes radars. Le SCoT encourage la recherche et le développement des énergies renouvelables marines, de la méthanisation (sous condition) et le développement du bois énergie pour renforcer la production dans une logique de mix énergétique.</p> <p>Le SCoT rappelle la nécessité d'intégrer les documents de prévention des risques dans les documents d'urbanisme. Le chapitre 20 « améliorer la résilience face aux risques » reprend les éléments principaux des plans de prévention des risques naturels submersion marine et érosion</p>
--	--

	<p>côtière, puisque le territoire est fortement impacté, comme le détaille l'état initial de l'environnement et le rappelle le préambule du chapitre dédié dans le DOO. Le SCoT, à travers l'ensemble de ses dispositions (projet de développement raisonné, organisation de l'armature urbaine, préservation des espaces agricoles et naturels...), renforce la résilience du territoire. En effet, le projet politique global permettra au territoire de s'adapter face au changement climatique, qui induira une aggravation des phénomènes naturels. Les risques feux de forêt, technologiques et mouvement de terrains/effondrement des cavités souterraines ainsi que le retrait gonflement des argiles sont également traités à travers les P 124 à P127 du DOO.</p> <p>Globalement, le DOO traite de façon transversale les questions de résilience climatique, en intégrant de nombreux prescriptions sur la rénovation thermique des bâtiments (P57), la performance énergétique des nouvelles constructions (P58), la qualité des aménagements, qu'ils soient à vocation résidentielle, économique (chapitre 8 du DOO), commerciale ou d'équipements.</p>
--	---

<p>AXE 3. UNE AGGLOMÉRATION RAYONNANTE</p>	
<p>3.1 Établir une stratégie économique d'excellence autour des filières spécifiques au territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'aéronautique : pilier économique en renouvellement • Le tourisme : diversification, structuration et valorisation de l'offre • L'agriculture et la conchyliculture • Les activités portuaires et nautiques • Développer une filière économique environnementale innovante 	<p>Au regard de l'importance de la filière aéronautique sur l'attractivité du territoire et de la volonté politique d'accompagner son développement, le DOO du SCoT souligne à travers la P 66 et la R 32 du chapitre 9 « accompagner le développement de l'aéronautique » les actions à mettre en oeuvre. La présence de cette filière et les nombreux sous traitants justifie la stratégie de développement économique mise en place, et notamment : la restructuration de la zone de la zone de l'Arsenal à Rochefort, le développement du hub industriel de l'aéroport Rochefort/Saint Agnant porté par le syndicat mixte aéroportuaire, mais également la densification des espaces économiques existantes (zone des soeurs, zone de Béligon notamment) : en lien donc avec le chapitre 2 « faire rayonner la CARO par une trame économique et commerciale qui répond au défi de la lisibilité », et le chapitre 3 sur l'offre foncière à destination économique.</p> <p>Le développement du tourisme est un enjeu important du projet de territoire. En revanche, le projet politique est très clair et affirmé dans le PADD, et traduit dans le DOO au chapitre 11 « amplifier le rôle économique des activités touristiques » : l'attractivité touristique doit s'accroître, tout en préservant le cadre paysager et environnemental du territoire ; Ainsi, la valorisation du patrimoine naturel, bâti, le développement des modes doux et la gestion de la fréquentation est au cœur du projet, à l'image des démarches Grand Site du territoire (Label Grand Site Estuaire de la Charente et Arsenal de Rochefort, et Opération Grand Site du Marais de Brouage). Le renforcement de l'hébergement touristique est précisé par le DOO, à travers le développement d'une offre variée et qualitative (P68 à P71). Le développement des campings est encadré, notamment à travers l'application des dispositions de la loi littoral sur le territoire, et sera comptabilisé dans l'enveloppe foncière des équipements, limitée pour tout type</p>

	<p>d'équipements sur le territoire à 22 ha jusqu'en 2041.</p> <p>Comme l'initiait le SCoT de 2007, le DOO précise la nécessaire valorisation des sites d'intérêt touristiques du territoire et les conditions de leur mise en réseau, pour mettre en lumière les richesses culturelles et patrimoniales de la CARO, aussi bien pour les visiteurs que les habitants, et à toute période de l'année (P72 à P77, mais également chapitre 4 dédié au paysage et à la valorisation des sites emblématiques et vernaculaires du territoire ainsi qu'à la préservation de l'identité architecturale et urbaine des villes et villages).</p> <p>Le territoire de la CARO est marqué par ses espaces agricoles et par la présence de la conchyliculture. Le projet vise à préserver fortement les espaces naturels et agricoles, à travers le projet de développement durable précédemment cité. Le soutien aux activités agricoles et conchylicoles est essentiel pour garantir la pérennité de ces filières, face à plusieurs risques identifiés dans le diagnostic : le renouvellement générationnel des acteurs, le changement climatique et la préoccupation constante de la qualité de l'eau.</p> <p>Le chapitre 14 du DOO « assurer le maintien des activités agricoles et aquacoles, notamment la conchyliculture, créatrices de valeur ajoutée et garante d'une offre alimentaire territoriale diversifiée », s'y emploie, en déclinant les mesures permettant de développer les outils de production, en encourageant la diversification des activités, et en renforçant les circuits de proximité, pour permettre de rapprocher les producteurs et les consommateurs.</p> <p>Les élus ont souligné à travers le PADD l'importance des activités portuaires et nautiques. En effet, le territoire, s'appuyant sur sa façade maritime au cœur des pertuis charentais et sur la présence du fleuve Charente, est attractif pour les activités en lien direct avec la présence de l'eau, mais également l'ensemble de l'offre indirecte. Le chapitre 12 « valoriser et développer les activités liées à la mer et à l'estuaire de la Charente » souligne l'importance de l'amélioration et de la structuration des équipements existants : ports de plaisance et ports d'escales, port de commerce Rochefort/Tonnay Charente. Les espaces foncièrement contraints nécessitent d'agir sur l'optimisation des sites actuels, comme l'illustre la P 79.</p> <p>L'aménagement de la voie de desserte portuaire portée par le Syndicat Mixte du Port Rochefort/Tonnay Charente est un point structurant identifié par le SCoT. Ce projet permettra d'améliorer les transferts de marchandises en réduisant les trafics au centre-ville de Tonnay Charente, et en limitant les nuisances subies actuellement par les riverains et les usagers.</p>
<p>3.2 Organiser l'armature économique afin de répondre aux besoins à différentes échelles</p>	<p>Les objectifs fixés par le SCoT au regard de l'armature économique ont été définis suite à une analyse fine de la situation actuelle, de l'état des demandes et des offres, de la stratégie fixée par les élus concernant les filières à développer, des capacités de densification des zones existantes, et des projets connus au moment de la révision du document. L'armature</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Une armature économique pour une irrigation globale du territoire et l'affirmation d'un cœur métropolitain • Assurer l'accessibilité des espaces économiques et zones d'emploi • Encourager la qualité des aménagements économiques 	<p>économique et commerciale du territoire est développée au chapitre 2 du DOO, qui reprend également les éléments de contexte issus du diagnostic pour justifier les prescriptions et recommandations mises en place. Il est important de souligner que le SCoT permet d'envisager un développement structuré et cohérent des espaces d'activités, en insistant sur la densification des zones existantes, sur le renforcement des filières structurantes, et sur le développement de certaines zones d'activités pour répondre aux besoins des entreprises endogènes et exogènes au territoire. L'objectif est de renforcer l'attractivité de la CARO et d'agir pour développer l'emploi, condition impérative pour l'accueil d'actifs sur l'ensemble des communes. Les espaces identifiés propices au développement en extension des enveloppes urbaines sont justifiés par des projets portés et anticipés par la collectivité, bénéficiant de bonnes conditions d'accessibilité, tout en évitant l'atteinte aux sites présentant des enjeux environnementaux particulièrement forts.</p> <p>Le chapitre 8 du DOO précise les conditions d'aménagement des espaces économiques, permettant ainsi de répondre aux enjeux de desserte de ces sites, de leur intégration paysagère, mais également intègre la question du développement des services au sein des espaces d'activités. La desserte numérique du territoire est également un enjeu fort sur le territoire, qui devient de plus en plus attractif pour les personnes ayant adopté le télétravail.</p>
<p>3.3 S'inscrire dans les dynamiques métropolitaines pour renforcer sa compétitivité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les connexions avec les territoires voisins dans une logique de réseau de coopération-concurrence • Coopérer sur des sujets partagés avec les territoires voisins 	<p>Le projet politique détaillé dans le PADD et traduit dans le DOO traite de la question du rayonnement de la CARO de manière transversale. De nombreuses coopérations sont d'ores et déjà en cours avec les territoires voisins et ont vocation à s'accroître.</p> <p>Nous pouvons citer les projets d'amélioration des infrastructures existantes (liens avec l'agglomération de La Rochelle, l'Aunis à travers le pôle métropolitain, mais aussi avec le sud du territoire), le développement du port de commerce Rochefort/Tonnay Charente et ses conditions de desserte, mais également des espaces autour de l'aéroport Rochefort/Saint Agnant (ces deux projets étant en lien très étroit avec le Département de la Charente Maritime). La CARO, structure porteuse du SCoT, entretient également des coopérations avec la Région Nouvelle Aquitaine et ses structures connexes, qui permettront de continuer à mettre en œuvre de nombreuses orientations du SCoT (développement de l'intermodalité, industrie, formation supérieure, projet de Parc Naturel Régional, valorisation des sites patrimoniaux...). Les démarches Grand Site et le travail partenarial mené ces dernières années illustrent cette orientation.</p>

6. L'exposé des motifs des changements apportés au SCoT de 2007

Le SCoT en vigueur, approuvé en 2007 sur un territoire comprenant 26 communes, réparties sur les deux EPCI existants à l'époque (la communauté de communes du Sud Charente et la communauté d'agglomération du Pays Rochefortais) nécessitait d'être repris en profondeur.

En effet, de **nombreuses évolutions réglementaires** sont apparues depuis, notamment les lois Grenelle 2, ALUR, ELAN, et Climat et Résilience, rendant le SCoT de 2007 obsolète, et nécessitant de fait une révision de celui-ci pour prendre en compte les attentes nationales par rapport aux SCoT.

Le **périmètre du SCoT** et la **structure porteuse** ont également évolué, puisque le Syndicat Mixte du Pays Rochefortais a été dissout en 2014, et que les deux collectivités ont fusionné en créant ainsi la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan, composée de 25 communes (la commune d'Yves ayant rejoint la Communauté d'Agglomération de La Rochelle).

Le **bilan du SCoT**, réalisé en 2016 (délibération n°2016-77) montre que les grandes orientations du SCoT ont été intégrées au fur et à mesure des élaborations et révisions des documents d'urbanisme locaux.

Sur de nombreux thèmes, la mise en œuvre du SCoT a eu un impact très positif sur l'évolution du territoire : préservation des paysages et de l'environnement à travers la mise en place de nombreux outils de protection et de valorisation (sites classés, démarches Grand Site, mais également des dispositifs adaptés au sein des PLU des communes...), développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (développement du réseau de transport urbain, des aires de co-voiturage, amélioration du réseau cyclable...) en particulier.

Cependant, le **manque de précision de certains éléments du DOG**, notamment sur la répartition du développement au regard de l'armature urbaine, n'a pas permis d'atteindre complètement les objectifs fixés. En effet, les orientations du SCoT de 2007 relevaient bien souvent de préconisations et de « bonnes intentions, ce qui a limité leur portée.

Les **enjeux du territoire** ainsi que le **projet politique** porté par les élus, ont nécessité une réécriture du PADD de de l'ensemble du DOO.

En effet, sur l'objectif global de développement démographique, le SCoT de 2007 prévoyait l'atteindre de 70 000 habitants à l'horizon 10 ans, soit en 2017, avec la production de plus de 500 logements par ans. **Ces objectifs se sont avérés largement sur évalués.** Le SCoT révisé revoit complètement cet objectif, en se plaçant dans des **perspectives démographiques bien plus mesurées** avec la prévision d'un taux de croissance annuel moyen de 0,4% entre 2013 et 2041. Les besoins en logement sont ainsi évalués à 345 par an, dont 200 logements pour répondre au point mort.

Sur les questions de la préservation et de la valorisation environnementale et paysagère, **le SCoT révisé renforce les dispositions**, en définissant notamment la Trame Verte et Bleue, inexistante dans l'ancien schéma. Les démarches Grand Site lancées depuis prennent également corps dans ce nouveau projet de territoire. Les élus du territoire ont souhaité que la préservation du cadre de vie soit au cœur du nouveau projet.

Une **nouvelle armature urbaine** est définie, répondant plus précisément aux enjeux du territoire en s'adaptant finement au contexte et aux dynamiques à l'œuvre dans les communes. Ainsi, **les objectifs démographiques traduits en objectifs de production résidentielle sont désormais déclinés par polarité.** Ils permettent de déterminer, à partir de nouvelles densités brutes minimales pour les opérations en extension urbaine, **des enveloppes foncières maximales à mobiliser**, également exprimés par niveau d'armature. Ces éléments sont déclinés en deux phases temporelles sur les 20 prochaines années : 2021-2031 et 2031-2041.

Ces objectifs étant beaucoup plus précis que dans le SCoT de 2007, l'analyse de compatibilité avec les documents d'urbanisme des communes et la traduction du SCoT dans ceux-ci sera facilitée, ainsi que le suivi dans le temps des orientations chiffrées du schéma.

Concernant les **objectifs de modération de la consommation foncière, le document révisé est bien plus ambitieux que le SCoT initial.**

Pour l'ensemble des projets la priorité est donnée à la mobilisation des espaces au sein des enveloppes urbaines existantes, en recherchant

la mobilisation des friches et dents creuses afin de préserver autant que possible les espaces naturels et agricoles.

A contrario du SCoT de 2007, les enveloppes maximales d'espaces NAF à mobiliser sont désormais **clairement précisées pour le résidentiel, le développement économique, le commerce ainsi que les équipements et infrastructures**. Les **indicateurs de suivi** (et la méthode d'analyse) qui seront mis en place permettront une évaluation fine facilitant la mise en œuvre des orientations et des objectifs.

Les questions d'urbanisme commercial sont également traitées avec plus de précision dans le nouveau document, qui décline l'armature commerciale, mais également les conditions d'implantations des commerces de périphérie ainsi que les activités logistiques commerciales. La **présence d'un DAACL** dans le SCoT révisé est une évolution importante par rapport au SCoT initial.

Le SCoT révisé **intègre également les nouveaux schémas supra communaux** : SDAGE et SAGE Charente et Boutonne, SRADDET de la Région Nouvelle Aquitaine en premier lieu.

Les **dispositions de la Loi Littoral sont traduites plus finement dans le SCoT révisé** par rapport au SCoT initial, facilitant ainsi leur déclinaison dans les documents d'urbanisme communaux, alors que le SCoT de 2007 ne donnait que peu d'éléments sur cette problématique.

Sur l'ensemble des thèmes traités, le SCoT révisé est plus précis mais également plus prescriptif, et répond aux exigences du code de l'urbanisme et aux évolutions réglementaires récentes, tout en restant fidèle aux enjeux actuels du territoire.