



SCOT & PLUI-D DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

(version du 24/11/2017)

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NIORTAIS



ENSEMBLE, CONSTRUISONS NOTRE TERRITOIRE

SCOT | PLUID

SOMMAIRE

01 UN TERRITOIRE AUX SPECIFICITES PORTEUSES	9
01.1 UNE AGGLOMERATION « CONNECTÉE » : UNE LOCALISATION A LA CROISÉE D'AXES STRATEGIQUES	10
01.1.1 Un positionnement géographique stratégique	10
01.1.2 Une accessibilité du territoire d'abord axée sur la voiture.....	11
01.1.3 Des transports collectifs longue distance performants sur certains itinéraires.....	14
01.1.4 Un positionnement qui affiche le rôle de l'agglomération à une plus grande échelle	16
01.1.5 Une inscription centrale dans l'aire urbaine	17
01.2 UN TERRITOIRE REVELANT D'IMPORTANTES ATOUS PAYSAGERS, ECOLOGIQUES ET PATRIMONIAUX INTRINSEQUES	19
01.2.1 Un territoire marqué par l'eau	19
01.2.1.1 Un réseau hydrographique dense.....	19
01.2.1.2 Un territoire marqué par les zones humides.....	20
01.2.1.3 Grands aquifères souterrains.....	21
01.2.2 Des sols calcaires et sources d'activités.....	23
01.2.2.1 Une assise géologique calcaire.....	23
01.2.2.2 Les carrières encore en activité	24
01.2.2.3 Une topographie identifiable	25
01.2.2.4 Une pédologie diversifiée	26
01.2.3 Un climat océanique en mutation	28
01.2.3.1 Le climat actuel	28
01.2.3.2 Vulnérabilité au changement climatique	30
01.2.4 Un patrimoine naturel et paysager exceptionnel.....	33
01.2.4.1 Le Marais Poitevin	36
01.2.4.2 Les 5 vallées	41

01.2.4.3 Les plaines agricoles calcaires de Niort	46
01.2.4.4 La traversée guirandaise bocagère	51
01.2.4.5 Les reliquats d'Argenson.....	54
01.2.4.6 Le cœur urbain.....	57
01.2.5 La trame verte et bleue.....	60
01.2.5.1 Réservoirs de biodiversité	61
01.2.5.2 Corridors écologiques.....	62
01.2.5.3 Fragmentation de la trame.....	63
01.2.6 Un patrimoine historique riche	65
01.2.6.1 Le centre historique de Niort.....	66
01.2.6.2 Un site naturel, culture, et paysager exceptionnel : le marais mouillé poitevin	67
01.2.6.3 Un patrimoine religieux et de grandes résidences conséquent	68
01.2.6.4 Des vestiges des activités agricoles et industrielles du passé	69
01.2.6.5 Un patrimoine lié à l'eau	70
01.2.7 Un rayonnement fort avec le Parc Naturel Régional.....	71
01.3 UN ESPACE ÉCONOMIQUE DYNAMIQUE	75
01.3.1 Des espaces dédiés.....	75
01.3.2 Des infrastructures au service de l'économie.....	77
01.3.2 Des dynamiques économiques porteuses	79
01.3.2.2 Le Numérique : secteur porteur sur le territoire	84
01.3.2.4 Les autres secteurs économiques.....	87
01.3.2.5 Un panel de formations liées aux activités présentes sur le territoire.....	98
01.3.2.6 Une offre touristique diversifiée	101
01.4 AGRICULTURE : UN POTENTIEL À VALORISER	107
01.4.1 Un territoire très agricole	107

01.4.2 Une économie conséquente pour le territoire	108
01.4.3 Des vigilances à ne pas négliger	109
01.4.4 Une mutation agricole à accompagner	110
01.5 UN DYNAMISME DE L'EMPLOI ET UNE QUALITÉ DE SERVICE QUI ASSURE UN RENOUVELLEMENT DÉMOGRAPHIQUE.....	112
01.5.1 Un dynamisme démographique périurbain	112
01.5.2 Un territoire familial.....	113
01.5.3 Une population avec une moyenne de revenus importante	114
01.5.4 Un territoire bien équipé	117
01.5.5 Des équipements supérieurs centralisés	118
01.5.6 Des équipements intermédiaires polarisés	119
01.5.7 Diffusion des équipements de proximité.....	120
01.5.8 Une place déterminante des Sports / Loisirs / Culture.....	121
02 UN TERRITOIRE DONT L'ORGANISATION REVELE QUELQUES FRAGILITES.....	123
02.1 UNE ORGANISATION TERRITORIALE MULTISCALEAIRE	124
02.1.1 Une organisation territoriale liée à la répartition de la population, des emplois et des services	124
02.1.2 Une organisation générée par le réseau de transport.....	128
02.2 UN JEU D'ÉCHELLES CONSÉQUENT	129
02.2.1 Des dynamiques démographiques contrastées.....	129
02.2.1.1 Années 60 : une première couronne attractive	129
02.2.1.2 Années 80-90 : éloignement de la ville-centre qui se poursuit.....	135
02.2.1.3 Début des années 2000 : un regain d'attractivité	138
02.2.1.4 la consommation d'espace engendrée.....	141
02.2.2 Des parcs de logements aux caractéristiques différentes.....	143

02.2.2.1	Le phénomène de desserrement qui vient « consommer » des logements.....	144
02.2.2.2	Des résidences secondaires peu nombreuses	146
02.2.2.3	Un renouvellement du parc important	147
02.2.2.4	Une vacance en hausse.....	152
02.2.2.5	Un parc de logements locatifs sociaux concentrés à Niort.....	153
02.2.2.6	Des logements occupés majoritairement par des propriétaires.....	155
02.2.2.7	Un parc de grands logements.....	156
02.2.3	Des contraintes naturelles et techniques qui peuvent impacter les capacités d'accueil du territoire	160
02.2.3.1	Un assainissement inégal.....	160
02.2.3.2	L'existence de risques et de nuisances.....	163
02.2.4	Des déplacements motorisés qui se multiplient.....	176
02.2.4.1	Un réseau de voirie en étoile.....	177
02.2.4.2	Un réseau de voirie hétérogène	178
02.2.4.3	Des transports collectifs récemment redéfinis à l'échelle de l'agglomération	183
02.2.4.4	Des mobilités surtout organisées autour de Niort	191
02.2.4.5	Deux déplacements sur trois réalisés en voiture	193
02.2.4.6	Des conditions de circulation inégales	196
02.2.4.7	Des facilités de stationnement	198
02.2.4.8	Une fréquentation des transports collectifs stable	204
02.2.4.9	Un bilan contrasté du PDU 2009–2019.....	206
02.2.5	Des modes actifs au potentiel affirmé	207
02.2.5.1	Des atouts et des freins pour la pratique des modes actifs	207
02.2.5.2	Des aménagements cyclables à développer	212
02.3	UNE QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE HÉTÉROGÈNE	220
02.3.1	Les centres anciens.....	220
02.3.1.1	Le centre urbain de Niort	220

02.3.1.2 Les faubourgs de Niort.....	221
02.3.1.3 Les centres-bourgs.....	222
02.3.1.4 Les centres-villages.....	223
02.3.1.5 Les centres-rues.....	224
02.3.1.6 Les hameaux.....	225
02.3.2 Les extensions urbaines.....	226
02.3.2.1 Les quartiers de grands ensembles.....	226
02.3.2.2 Les quartiers d’habitat individuel groupé.....	227
02.3.2.3 Des extensions pavillonnaires.....	228
02.3.3 Le diffus.....	229
02.3.4 Des entrées de ville de qualité hétérogène.....	230
02.3.4.1 Les entrées sur le territoire depuis le Nord.....	231
02.3.4.2 Les entrées sur le territoire depuis l’Est.....	231
02.3.4.3 Les entrées sur le territoire depuis le Sud.....	232
02.3.4.4 Les entrées sur le territoire depuis l’Ouest.....	233
02.3.5 Des transitions et franges disparates.....	234
02.4 DES RESSOURCES À PARTAGER ET A ÉCONOMISER.....	236
02.4.1 L’eau, une ressource à protéger.....	236
02.4.1.1 Une qualité menacée des eaux brutes.....	236
02.4.1.2 Une ressource limitée d’un point de vue quantitatif.....	237
02.4.1.3 Un réseau hydrographique aménagé par l’homme.....	239
02.4.1.4 L’alimentation en eau potable, un usage déterminant.....	240
02.4.2 Renforcer la maîtrise des énergies.....	243
02.4.2.1 Consommation énergétique.....	243
02.4.2.2 La production énergétique.....	247
02.4.3 L’air, une ressource à protéger.....	253

02.4.3.1 Qualité globale	253
02.4.3.2 Polluants de l'air	254
02.4.3.3 Gaz à effets de serre.....	258

03 UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT, UNE IDENTITE COMMUNE A TRAVAILLER POUR L'INSCRIPTION AU SEIN D'UNE TRAJECTOIRE AFFIRMEE..... 261

03.1 UNE RÉFLEXION RÉCENTE À 45 COMMUNES, DE PREMIÈRES INITIATIVES 262

03.1.1 Des périmètres et compétences qui ont récemment évolué 262

03.1.2 Un Programme Local de l'Habitat (PLH) ambitieux 263

03.1.3 Un socle commun : le projet de territoire..... 264

03.1.4 De nouvelles démarches enclenchées..... 265

03.1.4.1 Des outils déjà existants..... 265

03.1.4.2 Des projets communs à venir..... 265

03.1.4.3 Des actions fortes dans le domaine du numérique 266

03.1.6 La démarche de développement durable 267

03.1.6.1 Du déchet « nuisances » vers le déchet « ressources »..... 267

03.1.6.2 Le programme « Re-sources »..... 271

03.1.6.3 La charte régionale « Terre Saine » 272

03.1.6.4 Des démarches participatives innovantes autour de la biodiversité..... 272

03.2 LE DÉFI DE LA RECONQUÊTE URBAINE DÉJÀ ENGAGÉE 276

03.2.1 Les actions en œuvre 276

03.2.1.1 Une mise à l'œuvre des actions du PLH..... 276

03.2.1.2 Un retour au sein des espaces urbanisés amorcé 276

03.3 LA MISE EN EXERGUE DES RESSOURCES ET QUALITÉS URBAINES, PATRIMONIALES ET NATURELLES DU TERRITOIRE	281
03.3.1 Des actions en œuvre.....	281
03.3.2 Des projets communaux et intercommunaux comme fer de lance	282
03.3.3 Des projets urbains impactant peu les déplacements	283
03.3.3.1 Des réflexions sur le lien projets urbains/mobilités	283
03.3.3.2 Une interface transport - urbanisme considérable	284
03.3.3.3 Des zones de circulation apaisées au profit des modes actifs	285
03.3.3.4 L'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite	287
03.3.3.5 Des initiatives en faveur des « nouvelles mobilités ».....	288

01

Un territoire aux spécificités porteuses



01.1

UNE AGGLOMERATION « CONNECTÉE » : UNE LOCALISATION A LA CROISÉE D'AXES STRATEGIQUES

À l'interface entre le littoral et les terres, la Communauté d'Agglomération du Niortais bénéficie d'une position géographique stratégique et d'une accessibilité efficace à l'échelle régionale et nationale. Cette partie a pour objectif d'exposer les atouts du territoire en matière de desserte, tant routière que ferroviaire à l'échelle du grand territoire, de la région et locale. Ce positionnement influence le statut et le rôle de l'Agglomération au sein de l'Ouest français et de l'aire urbaine.

01.1.1 Un positionnement géographique stratégique

Située dans la région Nouvelle-Aquitaine, à l'extrémité sud-ouest des Deux-Sèvres, l'Agglomération du Niortais est composée de 45 communes, dont la ville de Niort, chef-lieu du département, et couvre une superficie de 821 km².

A l'interface de deux régions (Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire), à proximité d'autres agglomérations de ville moyenne (La Rochelle notamment) et limitrophe des départements de La Vendée et de la Charente-Maritime, l'agglomération du Niortais possède une position stratégique. Le territoire est caractérisé par le passage des autoroutes A83 (permettant de rejoindre Nantes) et A10 (Paris-Bordeaux). Ces grandes infrastructures routières marquent particulièrement :

- les communes de Villiers-en-Plaine, Echiré et Saint-Gelais pour l'A83, qui borde le Nord de l'Agglomération,
- les communes de Vouillé, Aiffres, Fors, Granzay-Gript, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, La Foye-Monjault et Prissé-la-Charrière pour l'A10 qui longe la limite Est du territoire.

Plusieurs échangeurs desservent l'Agglomération : Niort Nord (n°10) sur la commune d'Echiré, Vouillé (n°32) et La Rochelle-Niort Sud (n°33) sur la

commune de Fors. Un autre échangeur d'importance est implanté à proximité, mais à l'extérieur de la Communauté d'Agglomération : l'échangeur A10-A83 à La Crèche, commune limitrophe au territoire. La sortie n°9, bien que située hors du territoire (Oulmes, Vendée), permet aussi d'accéder au Marais Poitevin.

Au-delà de la desserte autoroutière, le territoire est également traversé par la D611, la 2X2 voies amenant à La Rochelle (40 minutes).

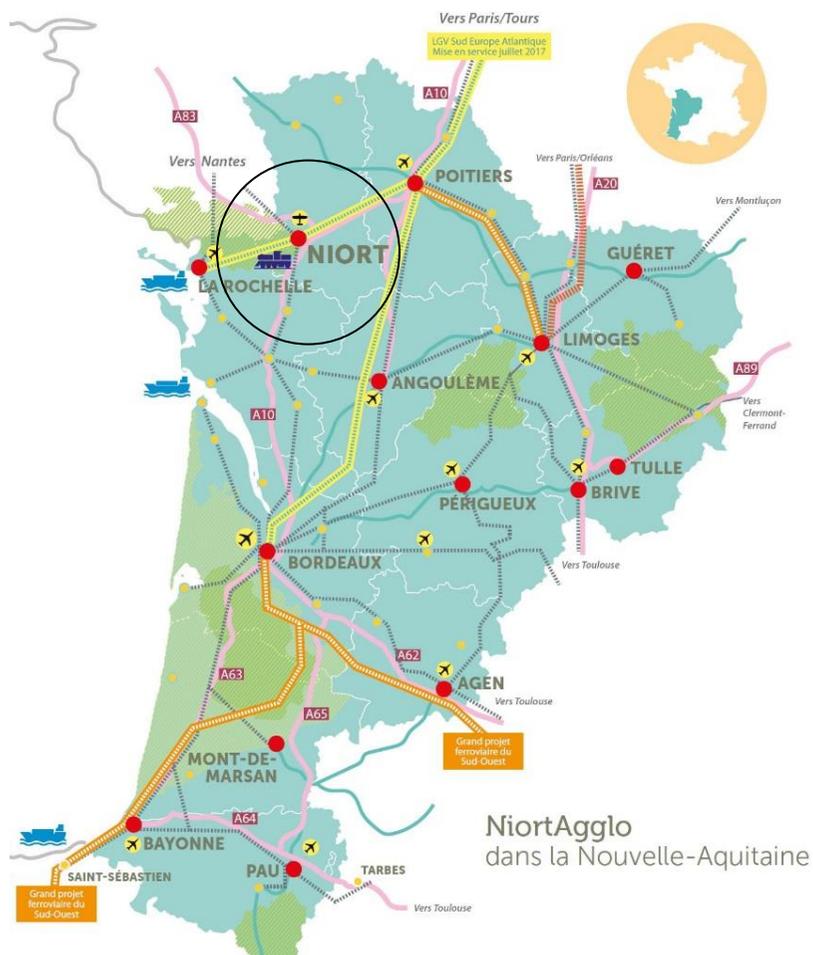
Par ailleurs, de grands équipements permettent également des connexions vers l'extérieur. Deux « petits » aéroports sont situés à proximité (à Poitiers et à La Rochelle) et un aérodrome est implanté à l'est de Niort, au sud de la RD948 (reliant le centre-ville à l'échangeur de Vouillé). Celui-ci est utilisé par des aéronefs, des avions de transport militaire, des avions d'affaires et des avions légers. Il est géré par la ville de Niort depuis 2007.



Situation géographique de l'Agglomération du Niortais - Source : Projet de territoire, CAN, 2017

Le territoire est également desservi par une gare TGV, permettant de rejoindre, entre autres, Paris en 1h50, et neuf gares fret et voyageurs (Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-Sur-Niort, Prissé-La-Charrière, Epannes (fret), Prin-Deyrançon, Mauzé-sur-le-Mignon).

Enfin, le port maritime de La Rochelle est le premier port le plus proche de l'agglomération et le seul en eau profonde de la Région Nouvelle-Aquitaine.



Les grands équipements de déplacement - Source : projet de territoire, CAN 2017

01.1.2 Une accessibilité du territoire d'abord axée sur la voiture

FOCUS SUPRA-TERRITORIAL

Le DOO du SCoT du Pays de Gâtine retient également la mise à 2X2 voies de la RN149, comme poursuite de celle de l'axe Nantes – Poitiers, ainsi que la création d'une bretelle de raccordement du secteur de Coulonges à l'A83. Le rapport de présentation du SCoT d'Aunis (2012) rappelle l'atout important pour le pays que constitue la gare TGV de Surgères, sur l'axe La Rochelle – Niort – Poitiers, ainsi que la bonne accessibilité du pays au réseau autoroutier (A10 Paris – Bordeaux via Niort). Il précise que le projet de l'A831 entre Fontenay-le-Comte et Rochefort améliorera considérablement la desserte du territoire et les liaisons Nord – Sud (projet qui n'est aujourd'hui plus programmé par les services de l'Etat). De même, le passage de la RN11 en régime autoroutier (A830) renforcera l'axe Est – Ouest.

Le PADD du SCoT d'Aunis repose entre autres sur une meilleure exploitation pour le territoire de la ligne TGV, avec le renforcement de la branche TGV Poitiers – La Rochelle (suppression des passages à niveau et vitesse de 120 km/h.).

Le nombre et la longueur des déplacements augmentent ainsi que l'usage de la voiture, mode de transport le plus utilisé. En dépit des récents progrès techniques, les transports motorisés restent la principale source de pollution atmosphérique. Outre la pollution, l'augmentation de la mobilité a des incidences fortes sur les ressources énergétiques, les nuisances sonores, l'insécurité routière, la dégradation des paysages, la consommation d'espace, etc.

Les politiques de déplacement doivent constituer un levier efficace pour répondre à ces enjeux. A cet effet, elles doivent :

- Garantir le droit au transport pour tous et développer économiquement les territoires avec des systèmes de déplacements performants ;

- Favoriser une bonne intégration des infrastructures de transport en préservant les espaces naturels et les paysages et en régulant l'étalement urbain ;
- Renforcer la sécurité des déplacements ;
- Faciliter les échanges de proximité et concevoir un cadre de vie de qualité.

Par ailleurs, les documents de planification urbaine doivent respecter l'article L1214 du Code des Transports suivants :

Rappel des objectifs art.1214 Code des Transports

Le **plan de déplacements** urbains vise à assurer :

- 1° **L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité** et de facilités d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part ;
- 2° Le **renforcement de la cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
- 3° **L'amélioration de la sécurité** [...], un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4° La **diminution du trafic automobile** ;
- 5° Le **développement des transports collectifs** et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la **bicyclette** et la **marche à pied** ;
- 6° L'amélioration de l'usage du **réseau principal de voirie** dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une **répartition de son affectation entre les différents modes de transport** et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7° **L'organisation du stationnement** sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement [...]
- 8° **L'organisation des conditions d'approvisionnement** de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales [...]
- 9° **L'amélioration du transport des personnels** des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité [...]
- 10° L'organisation d'une **tarification et d'une billettique** intégrées pour l'ensemble des déplacements [...]
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation **d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Principal pôle urbain du département des Deux-Sèvres, l'agglomération du Niortais constitue un pôle intermédiaire sur l'axe La Rochelle – Niort – Poitiers – Châtellerault - Tours. L'agglomération se situe en limite d'aire d'influence de Poitiers.

Le maillage routier du territoire, composé d'axes autoroutiers, nationaux et départementaux, permet une connexion rapide de la CAN aux principales agglomérations de l'ancienne Région Poitou-Charentes (Poitiers, La Rochelle) et aux métropoles régionales de l'Ouest de la France (Bordeaux et Nantes).

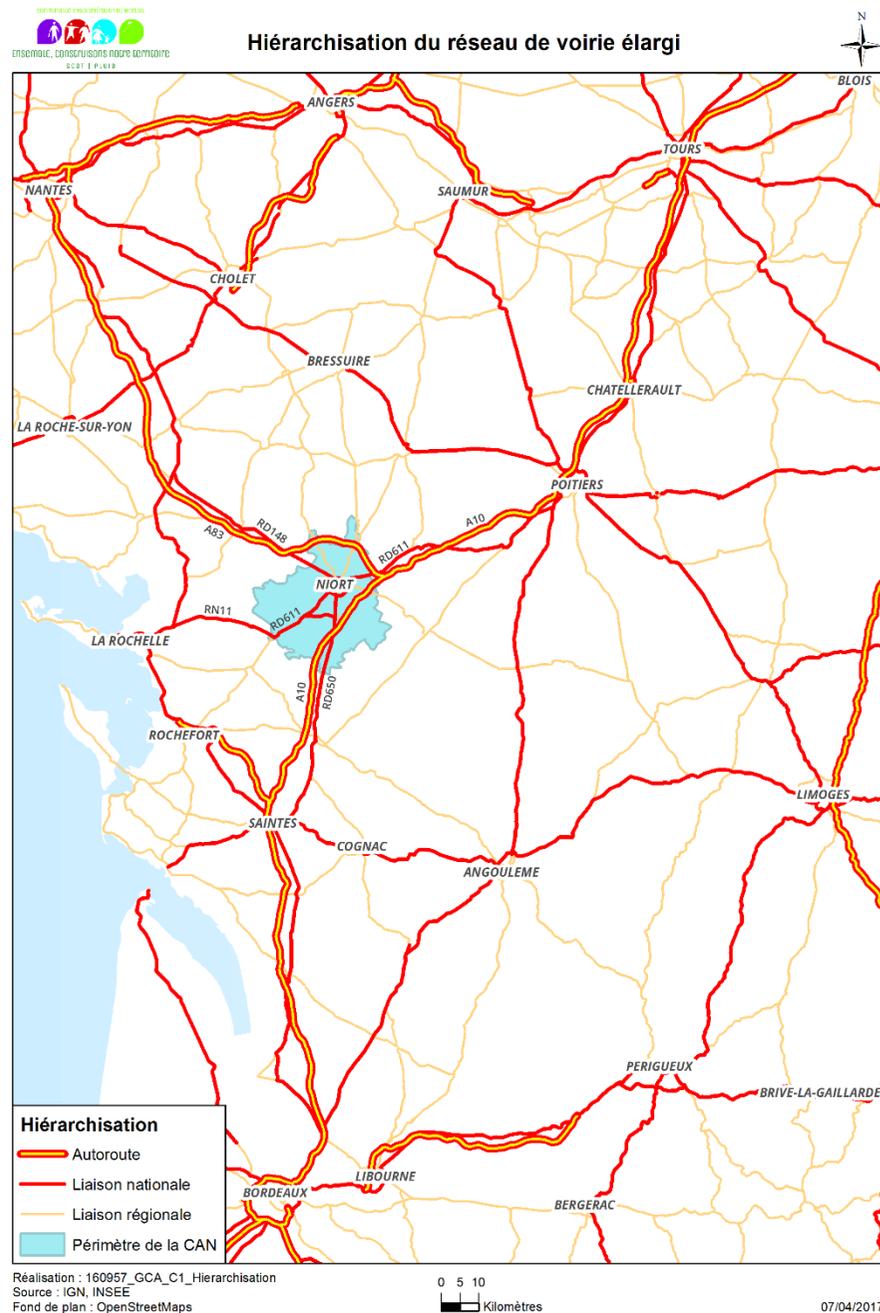
L'accessibilité externe du territoire est facilitée par les axes autoroutiers d'envergure nationale et par les nombreux échangeurs qui le constituent.

L'autoroute A10 permet de relier l'agglomération à Poitiers en 45 minutes de trajet, Bordeaux en 2 heures et Paris en 4 heures. L'autoroute A83 rejoint Nantes en 1h30, la RD611 – RN11 la ville de La Rochelle en 50 minutes (pas de traversées de bourgs et 2*2 voies sur l'essentiel du tracé).

La RD743 relie Niort à Angers.

La RD948 peut être qualifiée de « peu performante » au regard de ses caractéristiques (vitesses max, traversées d'agglomération, 1 voie par sens, caractère parfois sinueux) et repousse la CAN à 1H40 d'Angoulême et à 2H30 de Limoges, pourtant seulement distantes de 117 et 163 km, soit des vitesses 70 et 65 km/h.

Le CPER (Contrat Plan Etat Région) 2015 / 2020 identifie notamment des priorités d'aménagement sur la RN11 et la RN248. La priorité d'aménagement est la sécurisation de la RN248 par la suppression des carrefours plans, ainsi que la mise à 2*2 voies de la RN11 au droit du contournement de Mauzé-sur-le-Mignon.



01.1.3 Des transports collectifs longue distance performants sur certains itinéraires

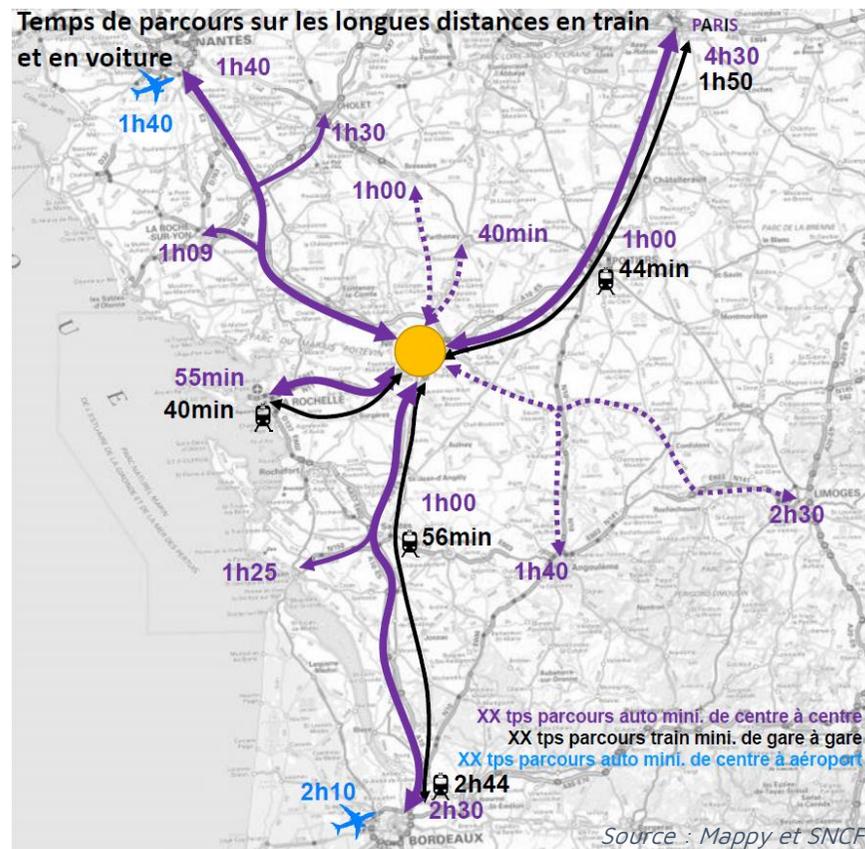
Le territoire de l'Agglomération du Niortais est connecté par plusieurs liaisons ferroviaires de qualité au Nord-est et à l'Ouest, voire au Sud. La ligne Paris – Poitiers – La Rochelle, sur laquelle circulent TER et TGV, permet de rallier Paris en 1h50 après mise en service de la LGV (trajet le plus court), La Rochelle en 40 minutes et Poitiers en 44 minutes environ. 17 dessertes sont assurées quotidiennement par sens en lien avec Poitiers et La Rochelle, pour 6 avec Royan et Saintes.

Desserte ferroviaire en lien avec les principales agglomérations

Ville	Premier départ	Dernière arrivée	Fréquence heure de pointe	Fréquence heure creuse
Saintes	06:06	18:42	01:00	03:00
Poitiers	07:09	22:53	00:45	01:00
La Rochelle	06:13	20:30	01:00	02:00

Source : SNCF

Le territoire est concerné par plusieurs projets ferroviaires qui améliorent l'accessibilité de la CAN, avec notamment la mise à 220 Km/h de la section Niort - La Rochelle pour les TGV (auparavant limitée à 140 Km/h) permettant un gain de 7 minutes sur le trajet entre Niort et La Rochelle. La LGV Paris – Bordeaux, associée à l'ensemble des autres projets de LGV à l'échelle nationale, va rapprocher la CAN des autres agglomérations connectées aux LGV. Le CPER 2015/2020 prévoit également l'électrification de l'« Etoile » de Saintes, incluant la liaison Niort – St-Jean d'Angély – Saintes.



Gare de Niort



Afin de subvenir à un trafic global en gare de Niort passant de 1 090 000 voyageurs/an en 2015 à 1 300 000 estimés en 2022, soit une augmentation de 19%, c'est l'ensemble des accès à la gare (voiture, autobus, deux-roues, piétons, parkings) qui doivent être repensés. Cette démarche positionnera la gare et ses abords au niveau du statut métropolitain particulier de la CAN et identifiera la gare de Niort comme porte d'entrée touristique du territoire. Les études et les travaux en gares et haltes sont éligibles aux fonds d'aides européens, jusqu'à 60% de leur coût. Le Conseil Régional y participe également activement.

En complément du transport ferroviaire, le service de voyage en car longue distance OUIBUS (filiale SNCF) s'est implanté dans la ville de Niort. La liaison directe Bordeaux - Rennes effectuée 1 trajet par jour, 4 jours sur 7 au départ du Sud-ouest de la ville (Pied de Fond) et permet de rejoindre Bordeaux en 2H30, à des prix démarrant à 12€.

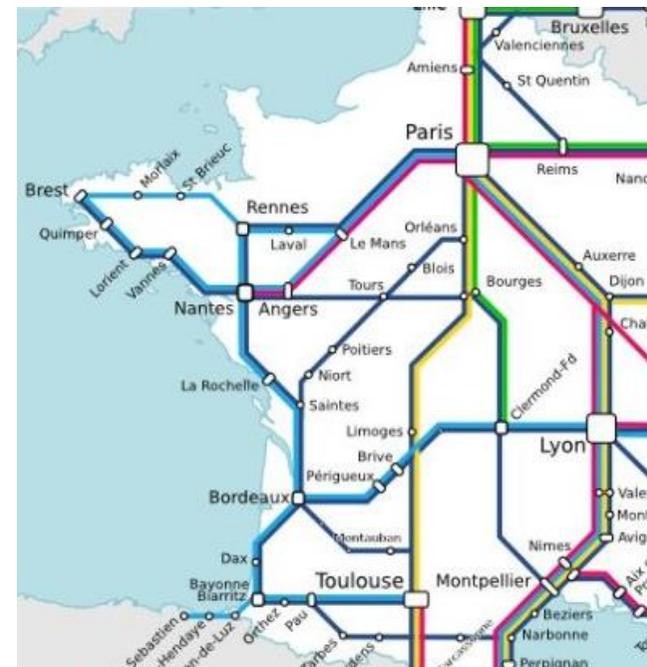
Deux lignes de cars Flixbus passent par Niort pour les trajets Paris – La Rochelle (1 trajet / jour 3 j. / semaine dans un sens, 5 dans l'autre sens) et Rennes – Bordeaux (1 trajet / jour 7 j. / 7). L'arrêt se fait au Pôle des Abattoirs, route de la Rochelle, au Sud-ouest de la ville. Elles permettent de rejoindre Rennes en 4H pour 12€, Nantes en 2H pour 7€, La Rochelle et Poitiers pour 5€.

La SNCF assure également une desserte de Fontenay-le-Comte par car, depuis la gare SNCF de Niort, à raison de 12 à 13 allers-retours du lundi au vendredi.

En car, les temps de parcours depuis Niort sont légèrement plus longs qu'en voiture : 1h50 vers Nantes, 5h55 vers Paris, 1h05 vers La Rochelle et 2h10 vers Bordeaux.



Réseau Ouibus
Source : Ouibus



Réseau Flixbus
Source : Flixbus

01.1.4 Un positionnement qui affiche le rôle de l'agglomération à une plus grande échelle

Le territoire de l'Agglomération du Niortais se situe à proximité de pôles d'attractivité économique comme Nantes ou encore Bordeaux. Afin de s'affirmer comme un pôle d'attractivité à part entière entre ces deux métropoles, des partenariats sont créés. La création du pôle métropolitain Centre-Atlantique, en 2015, en est un exemple. Il regroupe plus de 500 000 habitants répartis en neuf Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) : la Communauté d'Agglomération du Niortais, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan, la Communauté de Communes Val de Gâtine, la Communauté de Communes Aunis Sud, la Communauté de Communes Aunis Atlantique, la Communauté de Communes Haut Val de Sèvre, la Communauté de Communes de Pays de Fontenay-Vendée et la Communauté de Communes Vendée-Sèvre-Autise.

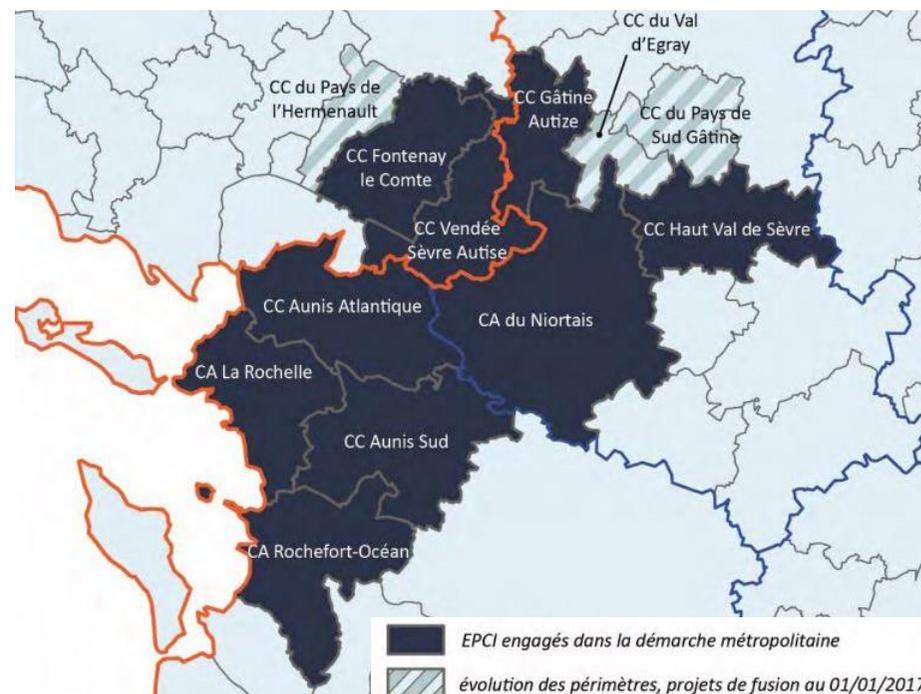
Il a vocation à développer des projets communs, partager des stratégies, en dépassant à la fois les frontières administratives et les schémas habituels de concurrence et de représenter le territoire à l'échelle régionale, nationale et européenne. Une charte métropolitaine a été signée en 2016 et fixe neuf actions prioritaires :

- > Promouvoir les filières d'excellence et les pépites économiques.
- > Favoriser l'innovation, le transfert de technologies, la recherche et leur développement par les filières d'enseignement supérieur territoriales.
- > Garantir l'accès aux territoires (multimodes, passagers et fret).
- > Élaborer un schéma territorial de l'intermodalité.
- > Partager les stratégies de planification et contribuer aux documents régionaux.
- > Proposer un modèle de développement économe en énergie.
- > Préserver, pour le valoriser, le patrimoine naturel.
- > Construire une destination touristique nouvelle en favorisant les itinérances (cyclotourisme, tourisme fluvial et le nautisme) ;
- > Proposer un territoire attractif pour les personnes en formation post-bac.

Les connexions entre la Communauté d'Agglomération du Niortais et la Communauté d'Agglomération de La Rochelle sont particulièrement mises en avant. L'émergence de ce pôle s'explique tout d'abord par l'interdépendance de ces deux territoires dans différents domaines :

- Une continuité naturelle géographique (Marais Poitevin) ;
- Des relations humaines comme les déplacements travail/loisirs ;
- Des flux économiques (Niort Terminal et le Port de La Rochelle).

Cette construction équilibrée a pour objectif d'affirmer le poids de ce nouveau pôle au cœur de la grande région Nouvelle Aquitaine en se basant sur le métropolisation de projets dans un partenariat Atlantique solide.



Le périmètre du pôle métropolitain centre-atlantique - source : Communauté d'Agglomération de La Rochelle

01.1.5 Une inscription centrale dans l'aire urbaine

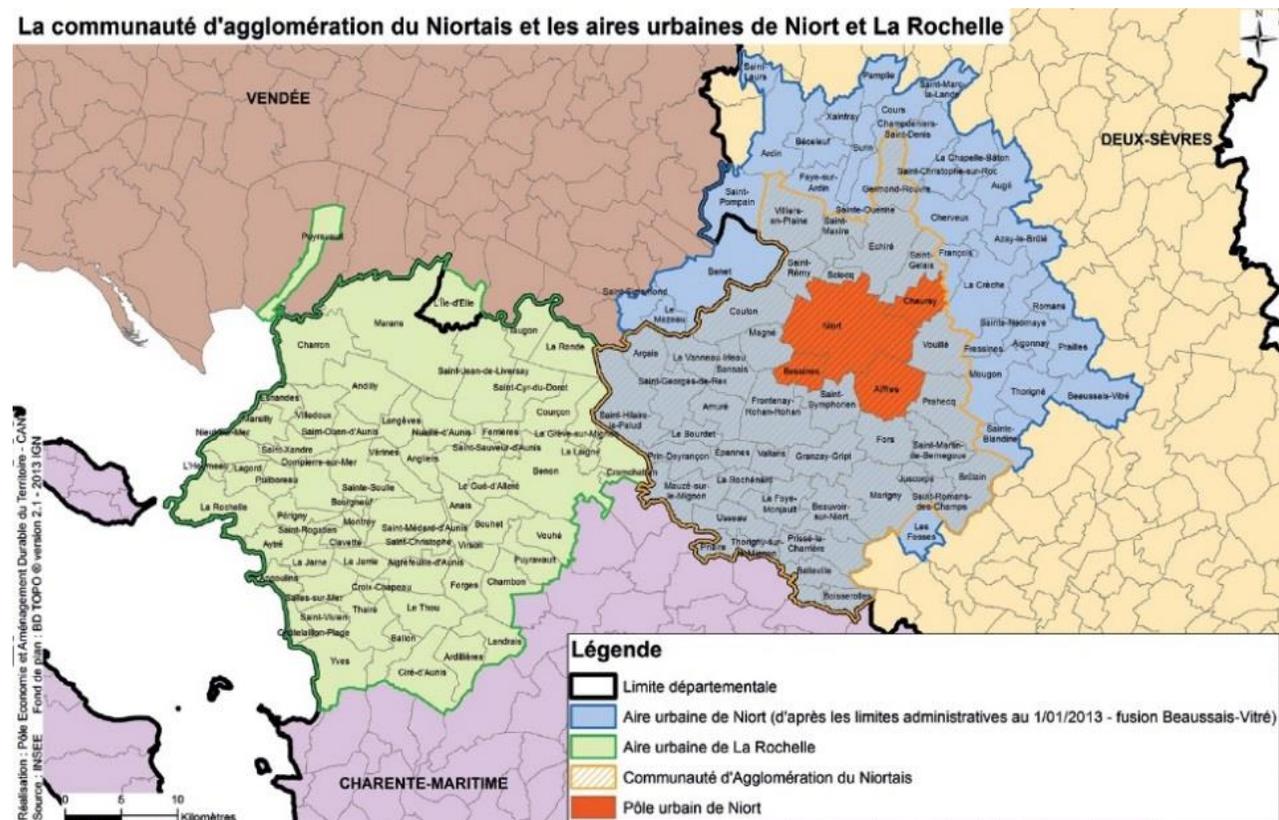
L'Agglomération du Niortais s'inscrit au sein de l'aire urbaine de Niort, chef-lieu du département avec ses 58 311 habitants. L'INSEE définit l'aire urbaine comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ». 77 communes, dont trois vendéennes, composent l'aire urbaine de Niort, qui concentre près de 155 000 habitants.

L'aire urbaine de Niort - Source : CAN, 2016

L'Agglomération du Niortais représente 60% de la surface de l'aire urbaine de Niort. Elle concentre environ 77% de la population avec 118 277 habitants en 2013 et 88% des emplois, soit 63 083 en 2013.

La ville de Niort fait partie du pôle urbain de l'aire urbaine avec trois autres communes : Aiffres, Chauray et Bessines. Ces communes concentrent les équipements structurants, tels que l'offre commerciale, la gare TGV, des établissements de santé, des salles de spectacle, des stades, mais également des équipements sportifs, des services administratifs et des établissements d'enseignement supérieur.

Les autres communes de l'agglomération s'articulent autour de ce pôle principal dans des dynamiques économiques et socio-démographiques consolidées autour d'un niveau intermédiaire de services et d'équipements.



Atouts

- Desserte routière de qualité (A10, A83, RN11 ...)
- Liaisons ferroviaires de qualité avec l'Ouest, le Sud et Paris (effet LGV)

Opportunités

- Projet de sécurisation de la RN248 et de 2X2 voies sur la RN11 (Mauzé-sur-le-Mignon)
- Desserte complémentaire par des liaisons cars, avec le Nord notamment
- Electrification prévue de la voie ferrée Niort - Saintes
- Transformation de la gare de Niort en Pôle d'Echanges Multimodal
- Une croissance attendue de 60% du trafic voyageurs SNCF en gare de Niort entre 2015 et 2022.
- Potentiel de développement d'un pôle métropolitain avec La Rochelle

Faiblesses

- Liaisons routières de mauvaise qualité avec le Sud-est
- Desserte ferroviaire absente avec Nantes et le Sud-Est

Menaces

- Pas de projet de renforcement des grandes infrastructures au Sud-est
- Dysfonctionnements réguliers sur la ligne ferroviaire Niort - Saintes

01.2

UN TERRITOIRE REVELANT D'IMPORTANTES ATOUTS PAYSAGERS, ECOLOGIQUES ET PATRIMONIAUX INTRINSEQUES

01.2.1 Un territoire marqué par l'eau

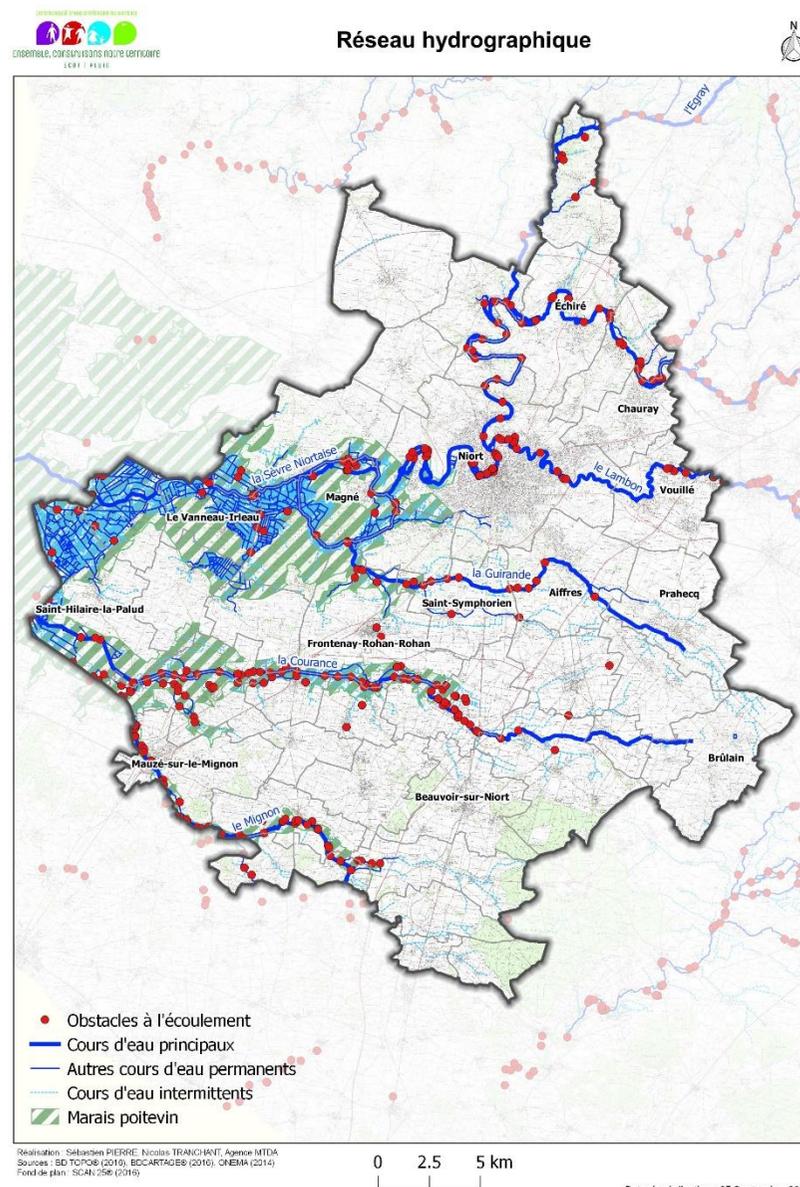
01.2.1.1 Un réseau hydrographique dense

Le territoire présente un réseau hydrographique dense, constitué de rivières et de canaux, pour un linéaire total d'environ 577 km de cours d'eau permanents.

Le réseau hydrographique s'organise principalement autour de la Sèvre Niortaise, dont le bassin versant englobe le territoire de la CAN. Les principaux cours d'eau ; le Lambon, la Guirande, L'Egray, le Mignon et la Courance ; sont ainsi des affluents ou des sous-affluents de la Sèvre Niortaise. En outre, si la Boutonne ne traverse pas le territoire, Brûlain et Saint-Romans-des-Champs sont concernées par la partie amont de son bassin versant.

Le Marais poitevin se démarque d'un point de vue hydrographique du fait de son maillage important en canaux et par son rôle d'exutoire et de stockage des eaux pluviales. Les niveaux d'eau y sont gérés depuis le XIème siècle via un grand nombre de barrages, qui étagent le réseau en biefs et sous biefs. Cette gestion est encadrée par des règlements et de nombreux acteurs, ce qui ne permet pas une connaissance exhaustive des procédés de gestion mais assure une adaptabilité en fonction des besoins locaux quotidiens.

A noter que plusieurs schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE de la Sèvre Niortaise et du Marais poitevin, SAGE de la Boutonne, SDAGE Loire Bretagne, SDAGE Adour Garonne) s'imposent au SCoT et au PLUiD de la CAN avec lesquels ils entretiennent une relation de compatibilité. L'articulation avec ces documents est développée dans l'évaluation environnementale.



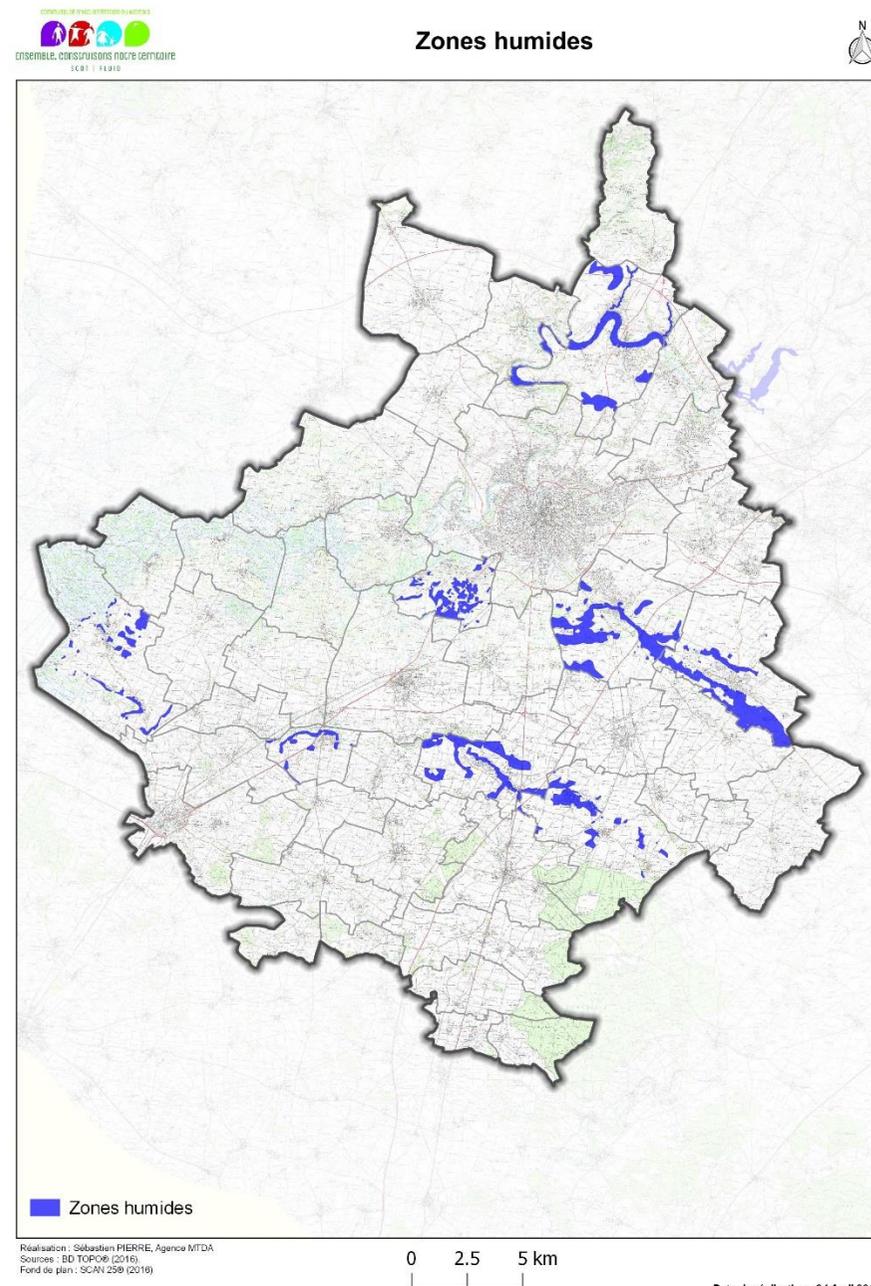
01.2.1.2 Un territoire marqué par les zones humides

Les zones humides sont définies au sein de l'article 211-1 du Code de l'Environnement comme des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Identifiées sur la base de critères pédologiques et floristiques très précis, elles remplissent plusieurs fonctions fondamentales.

Malgré leur utilité, on estime que près de 70% des zones humides ont été détruites en France durant le siècle passé. C'est pourquoi, l'assèchement, le remblaiement ou le drainage de ces zones est aujourd'hui soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article R. 214-1 du Code de l'Environnement.

Plusieurs inventaires ont été conduits sur le territoire à l'échelle des SAGE et à l'échelle de certaines communes pour évaluer de manière plus ou moins précise la localisation et l'intérêt des zones humides. Les inventaires communaux sont actuellement en cours et seront intégrés au PLUiD.

Le Marais poitevin constitue la principale zone humide du territoire mais des potentialités importantes de présence sont également à souligner le long des vallées et des cours d'eau.



Fonctions des zones humides (Source : www.zoneshumides29.fr)

01.2.1.3 Grands aquifères souterrains

Les nappes d'eau souterraines de la CAN appartiennent à **3 grands aquifères** :

- **Le Dogger (Jurassique moyen)** : Situé dans la partie Nord de la CAN (au-delà de Niort), il est sollicité pour l'alimentation en eau potable et l'irrigation. Le toit et le mur de l'aquifère sont respectivement les marnes de l'Oxfordien et les marnes du Toarcien. L'eau de cet aquifère forme la nappe appelée plus communément "nappe Supra-Toarcienne".

Dans sa partie libre (plateau Mellois), elle est alimentée par les eaux de pluie, tandis que sa partie captive (sous l'oxfordien) est alimentée par les pertes de la nappe du Lias. La fracturation des calcaires produit localement des débits très intéressants dans les zones d'affleurement du Dogger. Au Nord du marais, les eaux présentent essentiellement un faciès bicarbonaté calcique. Sous le marais, les eaux présentent un faciès chloruré sodique et potassique.

- **Le Malm (Jurassique supérieur, Oxfordien)** : Cette nappe est localisée dans la partie Sud et Est de la CAN. C'est un réservoir productif, qui est sollicité pour l'irrigation et l'alimentation en eau potable. Tantôt affleurant, tantôt non affleurant, cette nappe présente des eaux bicarbonatées calciques et peu sulfatées. Nappe principalement libre, elle s'alimente grâce aux eaux de pluies. Les eaux de cet aquifère communiquent latéralement avec celles du Dogger par l'intermédiaire de la faille Sud. La productivité est intéressante à proximité des failles et des vallées.
- **Le Lias (Infratoarcien, Domérien)** : Présent de manière plus ponctuelle, cette nappe est localisée principalement au Nord du territoire. Elle est sollicitée au niveau des zones d'affleurement pour l'alimentation en eau potable et pour l'irrigation. Elle s'inscrit dans le socle géologique, surmonté des marnes du toarcien, d'où son appellation de nappe de l'Infra-Toarcien. Les eaux sont de type sulfatées calciques. Cette nappe est principalement captive.

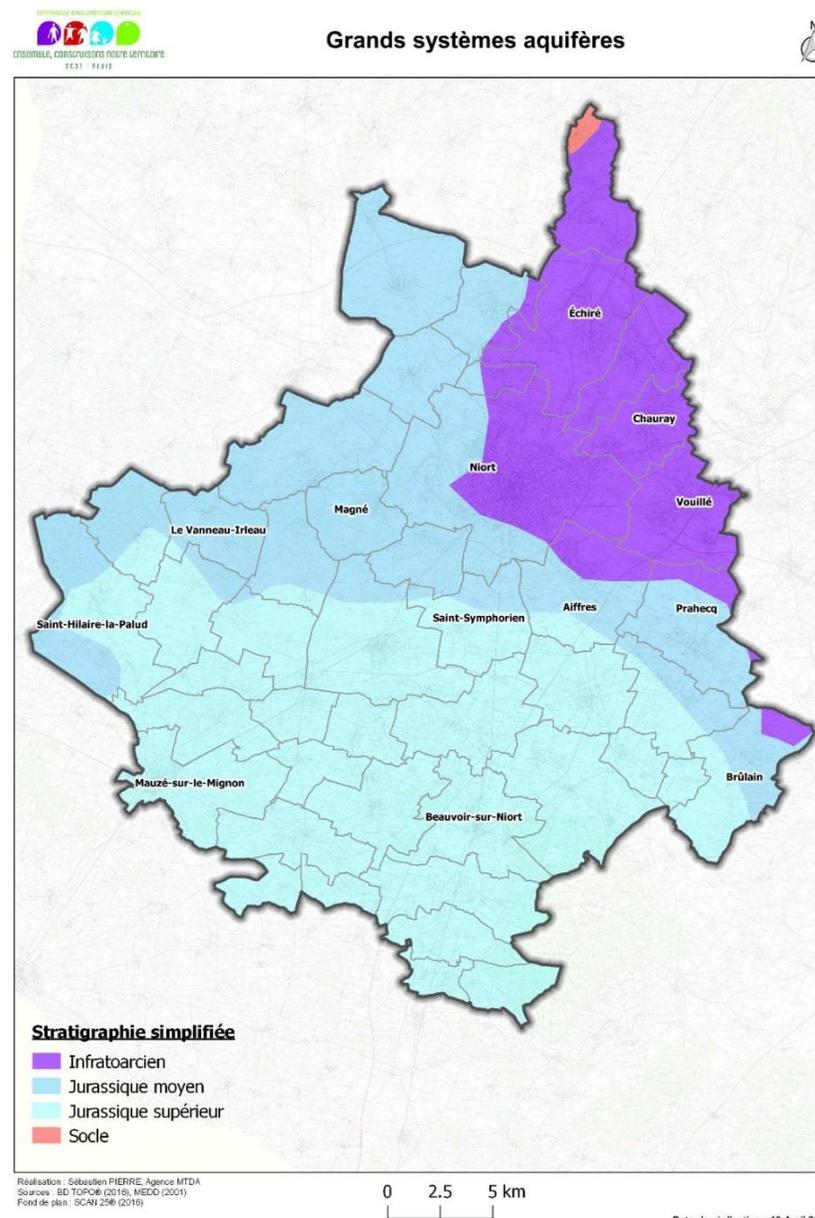
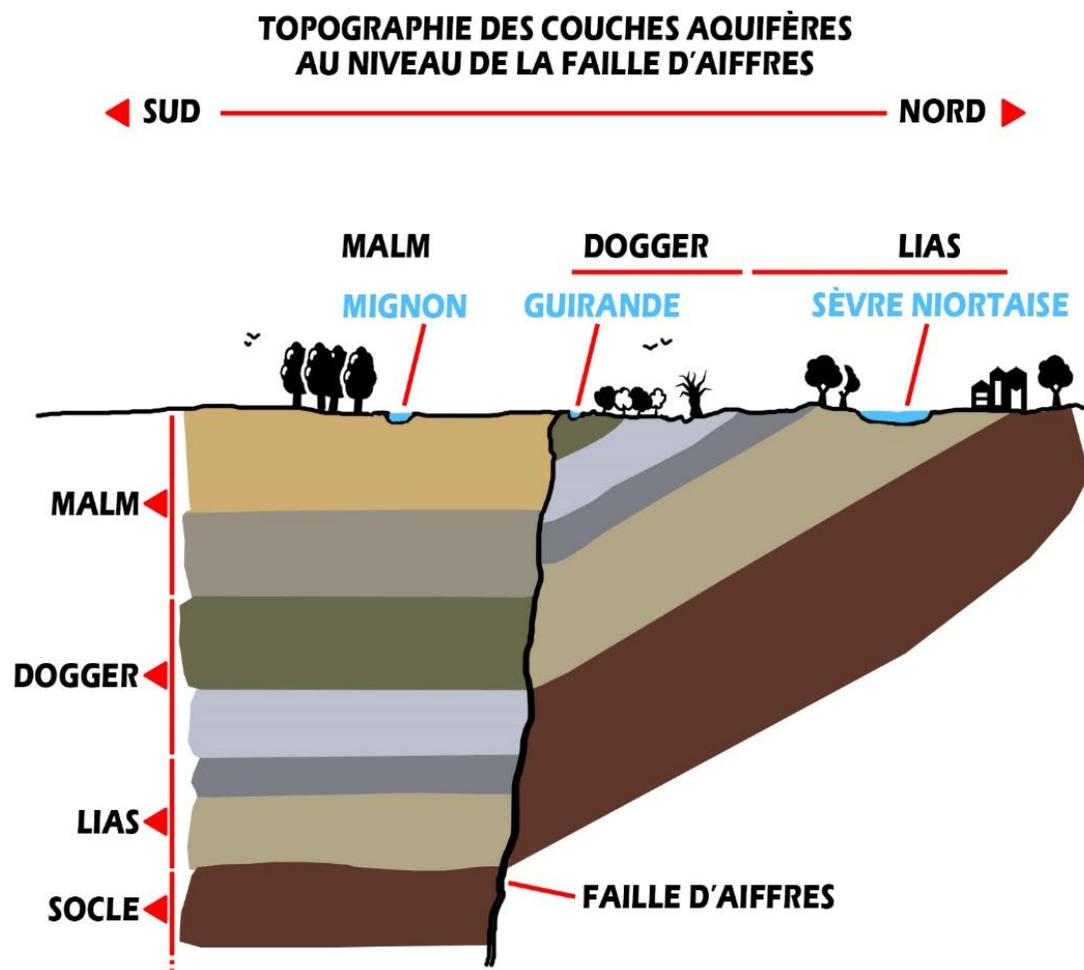


Schéma topographique d'une coupe sud-nord montrant l'empilement des couches aquifères et leur affleurement par le fait des mouvements tectoniques et de l'érosion (BRGM, 2003).



01.2.2 Des sols calcaires et sources d'activités

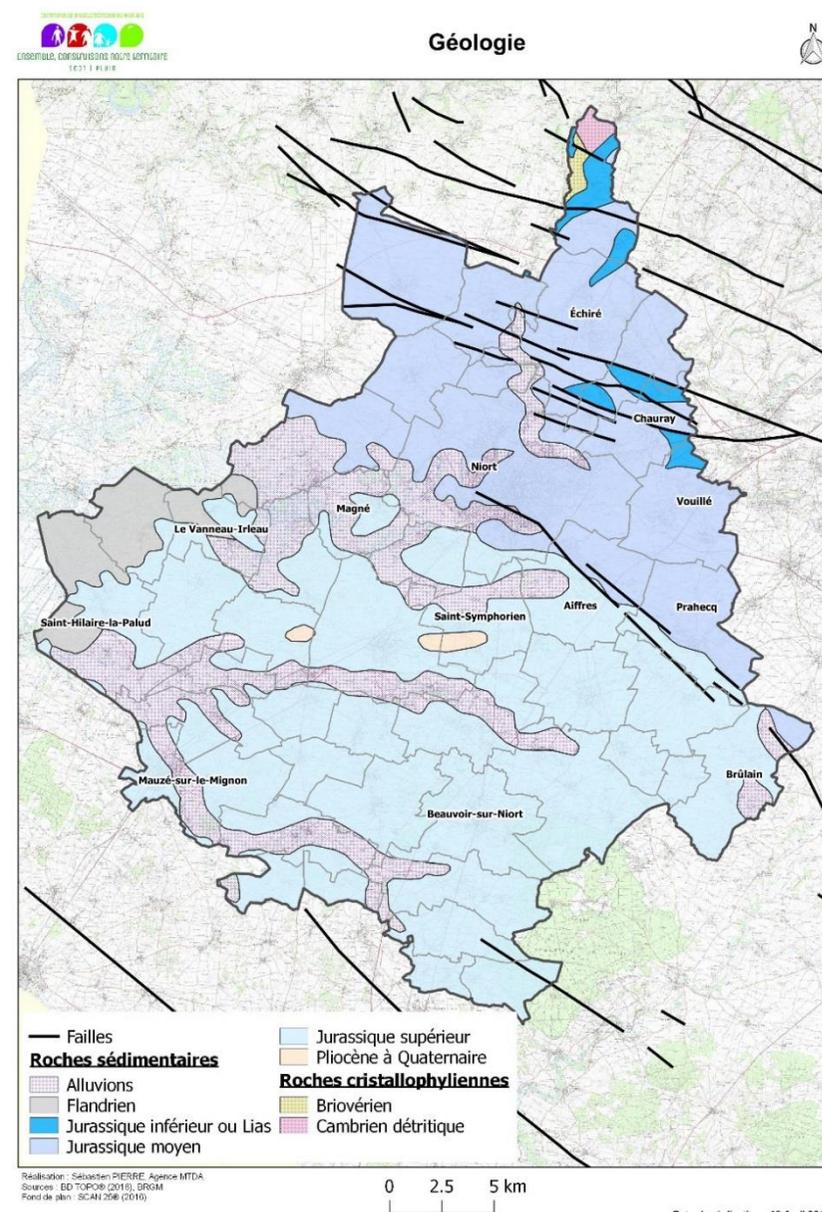
01.2.2.1 Une assise géologique calcaire

L'agglomération niortaise se situe au niveau du « Seuil du Poitou », à l'intersection de quatre grandes unités géologiques : le massif central au Sud-est, le massif armoricain au Nord, le bassin parisien au Nord-est et le bassin Aquitain au Sud. Elle s'intègre plus précisément dans la bordure septentrionale du bassin Aquitain.

La CAN se caractérise par des assises géologiques affleurantes calcaires, d'origine marine : Le jurassique inférieur (Lias moyen) au Nord, le jurassique moyen (Dogger) au Nord et le jurassique supérieur (Malm) au Sud. Le bâti ancien témoigne de la présence de cette roche calcaire dans les sous-sols, qui constitue un matériau de base pour de nombreuses constructions.

D'autres formations plus récentes, datant du Quaternaire, occupent le Marais poitevin et les fonds de vallées. Le Marais est ainsi recouvert de dépôts marins d'argiles marines ou d'eau douce appelées bri. Localement, on observe certaines « îles » jurassiques au-dessus de la surface du Marais poitevin, correspondant à des calcaires plus durs non érodés. Dans les fonds de vallées, on retrouve plutôt des alluvions fluviales et des colluvions. Des formations de pente relativement peu épaisses (grèzes, colluvions et dépôts de pente soliflués) recouvrent localement les talwegs et les bas de reliefs.

A noter enfin l'existence de plusieurs failles géologiques notamment la faille d'Aiffres et les failles du Nord de la CAN, autour d'Echiré.



01.2.2.2 Les carrières encore en activité

Trois carrières à ciel ouvert sont encore en activité sur l'agglomération : il s'agit de deux gisements calcaires et d'une exploitation de schiste (BRGM).

La carrière « Les Rochards », située sur la commune de Germond-Rouvre, exploite un gisement de schiste depuis 1973. Elle est gérée depuis 2011 par « Carrière et Matériaux du Grand Ouest », et possède une autorisation d'exploiter jusqu'en 2023 pour une production moyenne autorisée de 150 kilotonnes par an. Un réaménagement en plan d'eau est prévu à l'issue de cette échéance.

La carrière « Vallée Frelet », située sur la commune de Coulon, est exploitée depuis 1989 par l'entreprise Roche pour la production de concassés de roche calcaire (20 kt autorisées en moyenne par an). Son autorisation d'exploiter prévoit un réaménagement en zone agricole à partir de son échéance prévue en 2026.

La carrière « Les Nouzières », située à cheval sur Granzay-Gript et Fors, exploite depuis 1986 un gisement calcaire pour la production de concassés. Son autorisation d'exploiter comprend une production moyenne autorisée de 50 kilotonnes par an jusqu'en 2018. Passé ce délai, les exploitants (Eurovia) devront la réhabiliter en zone agricole.

Ces carrières sont toutes situées en retrait par rapport aux principales zones urbanisées. Néanmoins, quelques habitations sont présentes à proximité et peuvent être concernées par des nuisances sonores directes (exploitation des matériaux sur place, tir de mines) ou indirectes (transport des matériaux).

Autrefois, plusieurs dizaines d'autres carrières étaient exploitées autour de l'agglomération niortaise. La plupart ont depuis été réaménagées, notamment par comblement avec des matériaux inertes.



Carrière « Les Rochards » à Germond-Rouvre



Carrière « Vallée Frelet » à Coulon



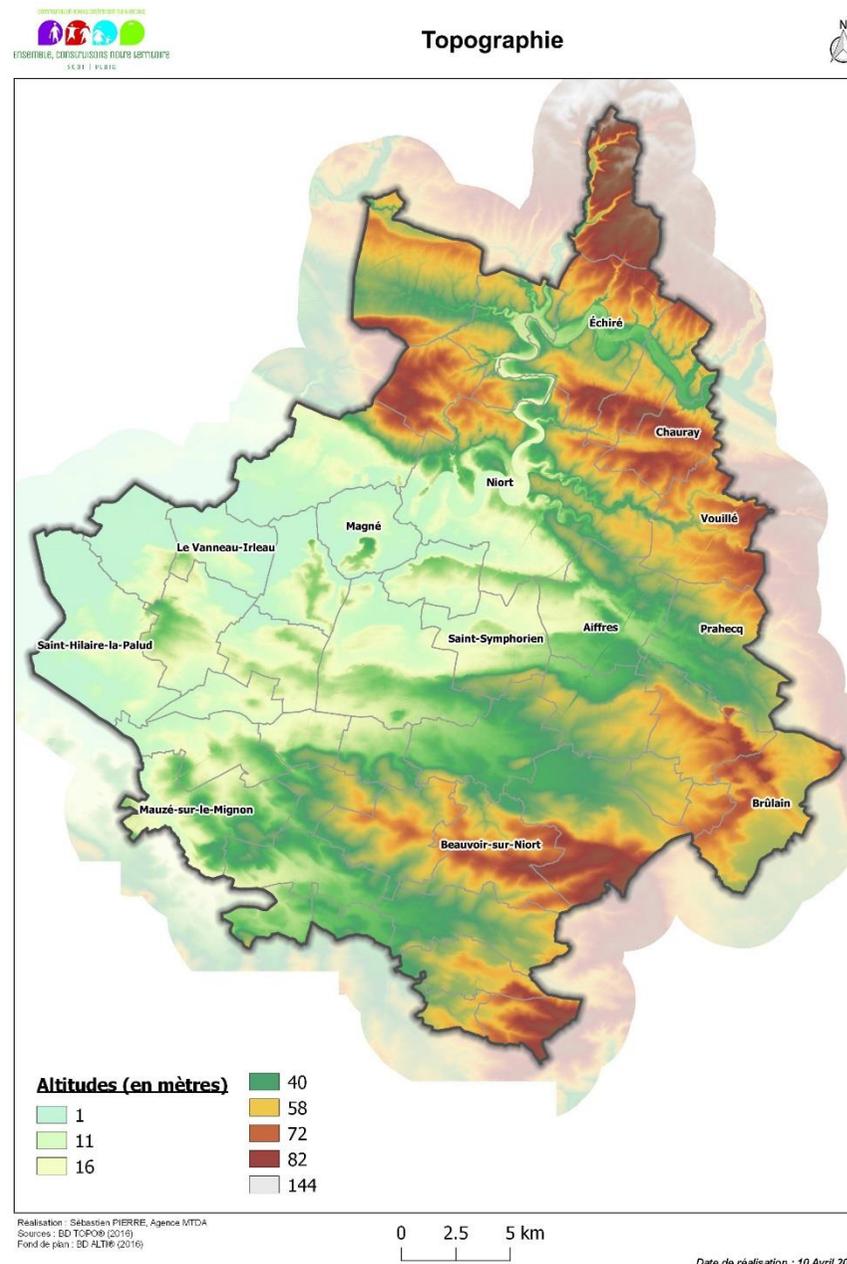
Carrière « Les Nouzières » à Granzay-Gript et Fors

01.2.2.3 Une topographie identifiable

Le territoire se caractérise par un relief doux, modelé par l'eau. L'altitude, comprise entre 1 et 145 mètres au-dessus du niveau de la mer, varie peu. Seuls le Marais poitevin et les vallées forment des discontinuités topographiques plus franches avec des altitudes plus basses.

Le Marais poitevin, tout d'abord, forme une dépression topographique remarquable avec les altitudes les plus basses de la CAN (entre 1 à 3 mètres au-dessus du niveau de la mer). Sur son pourtour, de faibles reliefs de côtes marquent la topographie, notamment à Coulon. Dans la cuvette, se dégagent également de petits îlots à des altitudes légèrement plus importantes (de l'ordre de 40 mètres), notamment à Saint-Georges-de-Rex, le Champ du Château à Sansais ou la Garenne à Magné.

Les vallées modelent également le relief, notamment au niveau de la Sèvre Niortaise, en creusant des sillons dans le substrat calcaire. Entre ces vallées, s'expriment des secteurs aux altitudes plus élevées (Saint-Martin de Bernegoue Marigny, Boisserolles, Germond-Rouvre, Saint-Rémy, Echiré, Chauray, Saint-Gelais...).



01.2.2.4 Une pédologie diversifiée

Les sols sur calcaire dur et marnes jurassiques s'étendent sur la majeure partie des plaines calcaires. Ils sont formés de groies plus ou moins profondes, issues de l'altération des matériaux calcaires du Jurassique. Ces sols sont généralement caillouteux, peu profonds et de couleur rouge. De manière générale, leur rétention en eau est relativement faible. Ces sols calcaires ont une bonne qualité agronomique pour les cultures d'hiver (céréales d'hiver, colza, fourrages...) même si cette qualité varie en fonction de la profondeur des sols, de l'hydromorphie et de sa teneur en cailloux. Les cultures de printemps sont moins bien adaptées (maïs notamment) car les sécheresses précoces ont un impact important sur les cultures (Chambre d'agriculture Poitou Charentes).

On retrouve également quelques plateaux d'argiles rouges non calcaires au Nord notamment sur Germond-Rouvre, Chauray et Saint-Gelais. Ils sont issus d'une altération passée des calcaires sous climat tropical (massif hercyniens) et présentent des textures argileuses, parfois limoneuses, qui favorisent la rétention de l'eau. Ces sols sont donc sensibles à la battance et au compactage. Ils offrent de bons rendements sur les cultures d'hiver et présentent davantage de potentialités pour les cultures de printemps que les groies, en lien avec leur pouvoir supérieur de rétention des eaux. Les cultures de printemps restent néanmoins sensibles aux sécheresses printanières, même si leur effet est plus tardif sur ce type de sol.

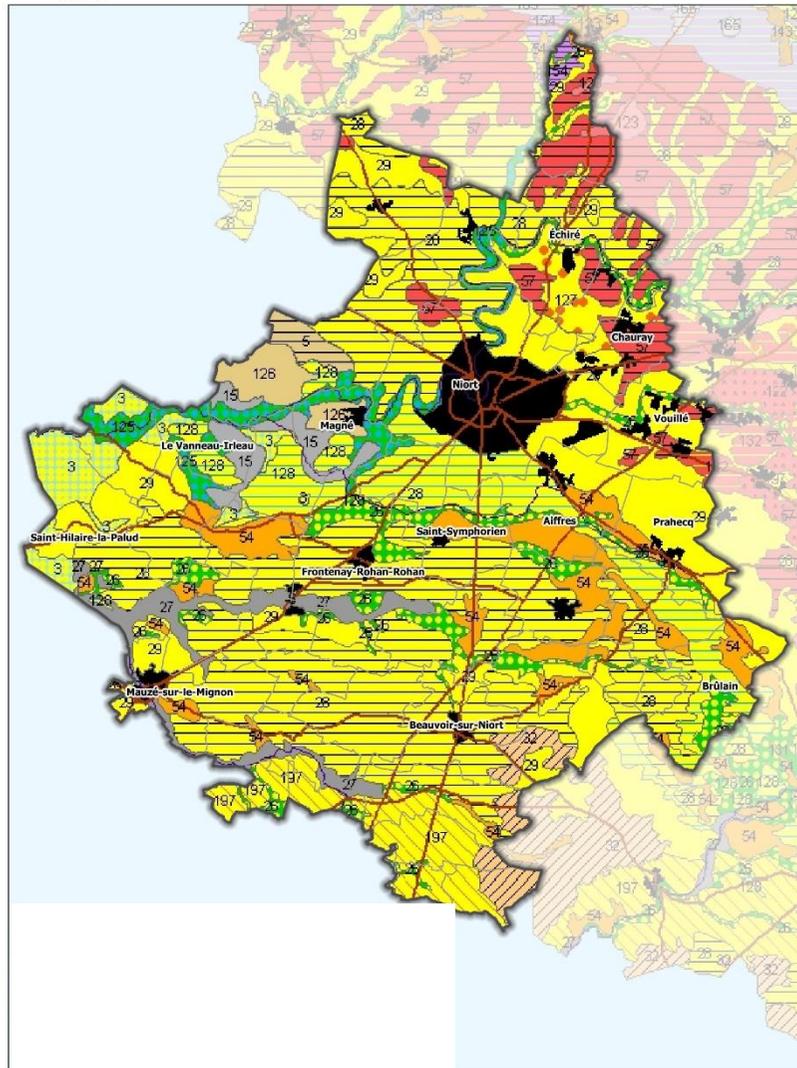
Les vallées modèlent le relief, notamment au niveau de la Sèvre Niortaise, en creusant des sillons dans le substrat calcaire. On y distingue les terrasses anciennes, les moyennes terrasses et les alluvions récentes. Ces sols sont le plus souvent hydromorphes et sont composés d'une suite de dépôts argileux calcaires et tourbeux. L'hydromorphie du sol conditionne les cultures possibles. Les secteurs les plus humides sont valorisables pour les cultures de printemps, les prairies permanentes, les peupleraies tandis que les terrasses plus hautes et moins humides peuvent produire de bons rendements en blé, maïs et tournesol.

Enfin, le Marais poitevin sur le territoire de la CAN correspond à un marais ancien, calcaire et peu salé, issus de dépôt argileux anciens de couleur gris olive, bri ancien du Marais poitevin. On y trouve aussi des dépressions tourbeuses ou sableuses, très humides du marais « mouillé ». Ces sols partagent plusieurs points communs avec les sols des vallées et peuvent accueillir des cultures similaires, selon l'hydromorphie des sols. On peut y trouver aussi du maraichage.

Les caractéristiques pédologiques du territoire sont présentées sur la cartographie de la page suivante.

A noter que, de manière générale, certains sols font état d'une composition argileuse. Cette présence d'argile peut provoquer un phénomène de retrait/gonflement des sols, le gonflement se produisant en hiver quand l'eau est « absorbée » par les argiles, et le retrait en été, quand l'eau est plus rare. Cet aléa est responsable de fissuration dans le bâti : il est détaillé et cartographié dans la partie risque du présent rapport.

Pédopaysages



Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence MTD
Sources : BD TOP06 (2016), Chambre Régionale d'Agriculture de Poitou-Charentes (2007)
Fond de plan : Assur

0 2.5 5 km

Date de réalisation : 10 Juillet 2017

Marais et dunes littorales

- UC 3, 12, 25 - Marais anciens calcaires
- UC 15, 23 - Marais tourbeux

Vallées et terrasses alluviales

- UC 5 - Terrasses de la Sèvre
- UC 19, 24, 27, 36, 51,
- UC 26, 35, 43, 50, 98, 135 - Vallées calcaires
- UC 61, 188 - Terrasses calcaires de la Charente
- UC 67, 140, 166 - Vallées étroites et encaissées
- UC 100, 126 - Terrasses alluviales
- UC 125 - Vallée de la Sèvre aval
- UC 131 - Vallées argileuses du Pays Mellois
- UC 136 - Terrasses du Thouet et de ses affluents
- UC 167 - Terrasses de la Sèvre Nantaise

Plaines calcaires

- UC 4, 16, 29, 101 - Groies moyennement profondes
- UC 28, 115, 116, 117, 137 - Groies superficielles
- UC 31, 54, 102, 117 - Groies profondes

Plateaux du Seuil du Poitou

- UC 69, 133, 138, 141 - Argile à silex peu profonde
- UC 70, 134, 142 - Argile à silex profonde
- UC 71, 120, 113 - Bomais
- UC 112, 119, 130 - Terres fortes
- UC 129 - Colluvion sur calcaire
- UC 143 - Argile à silex peu profonde sur socle
- UC 144 - Argile à silex profonde sur socle

Collines et plateaux des massifs anciens

- UC 89, 146, 168 - Sols sur diorites
- UC 90, 124, 169 - Sols sur granite rose
- UC 91, 147, 170 - Sols sur granite à deux micas
- UC 92, 148, 171 - Sols sur leucogranite
- UC 94, 152, 174 - Sols sur gneiss et cornéenne
- UC 149 - Sols sur granite porphyroïde
- UC 150 - Sols sur granite porphyroïde rose
- UC 151 - Sols sur granite de Moncutant
- UC 153 - Sols sur schistes verts
- UC 154 - Sols sur schistes pourprés

- UC 32 - Plaine forestière
- UC 33, 114, 128 - Groies hydromorphes
- UC 55 - Groies marneuses
- UC 56 - Terres de groies
- UC 127 - Groie plus ou moins profonde
- UC 197 - Groie moyenne de la Saintonge vallonée

Collines calcaires

- UC 37, 46, 58, 108 - Champagnes ou aubues
- UC 109 - Tuffeau blanc

Plateaux des terres rouges

- UC 57 - Terres rouges moyennement profondes
- UC 122 - Terres rouges peu profondes
- UC 123 - Terres rouges profondes
- UC 132 - Terres rouges sur calcaire

Collines et dépressions des bordures du Bassin Parisien

- UC 107 - Argilo-calcaire sableux
- UC 139 - Plaines sableuses
- UC 189 - Sols argileux sur grès verts

- UC 155, 177 - Sols sur schistes et grès verts
- UC 156, 178 - Sols sur rhyolite schisteuse
- UC 157, 175 - Sols sur schistes granulisés
- UC 158, 172 - Sols sur quartzite
- UC 159 - Sols sur schistes bleus
- UC 160, 179 - Sols argileux sur socle
- UC 161, 180 - Sols profonds sur schistes
- UC 162, 182 - Sols sableux
- UC 163, 185 - Sols limoneux profonds
- UC 164, 186 - Sols limoneux sur altérite de granite
- UC 165, 187 - Sols limoneux sur altérite de schiste
- UC 173 - Sols sur migmatite
- UC 176 - Sols sur micaschistes
- UC 181 - Sols profonds sur granite
- UC 183 - Sols limoneux sur granite
- UC 184 - Sols limoneux sur rhyolite

01.2.3 Un climat océanique en mutation

01.2.3.1 Le climat actuel

Le relief n'étant pas suffisant sur la CAN pour altérer l'influence de l'océan atlantique, le territoire de l'agglomération s'inscrit dans un climat océanique. Les printemps sont donc précoces et cléments, les hivers sont doux et pluvieux et les étés tempérés par la brise de mer. Les printemps et les étés sont relativement secs.

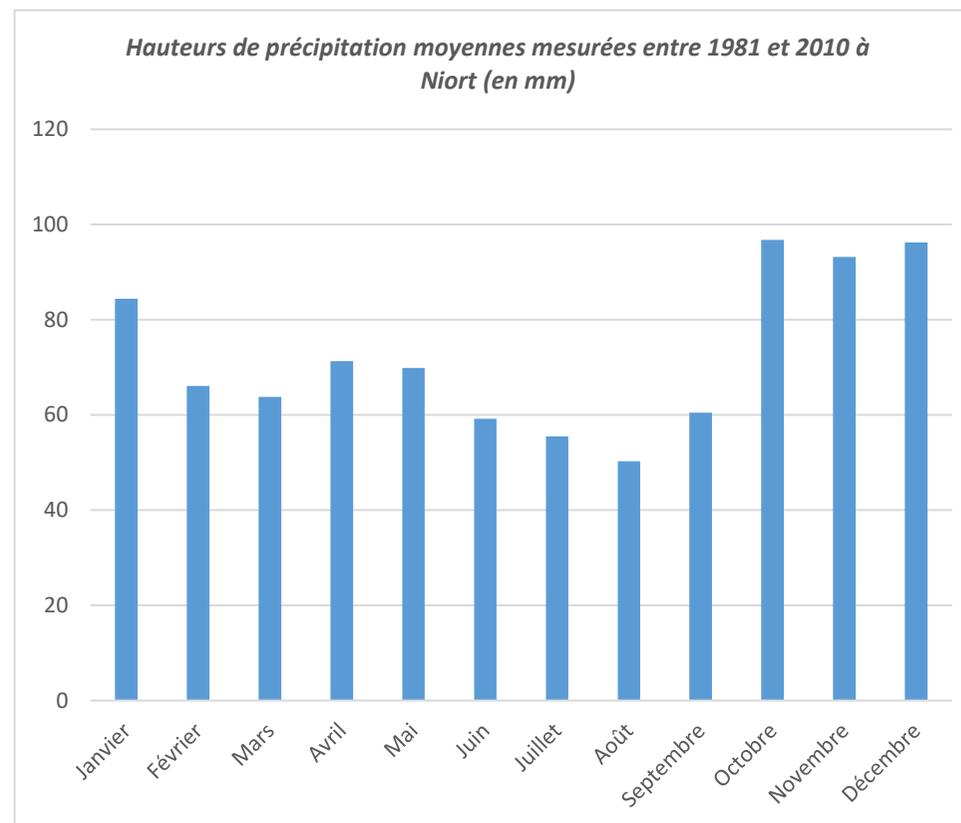
A l'intérieur des terres, ce climat est influencé progressivement par la tendance continentale avec des hivers plus rigoureux et des étés plus chauds. Le marais mouillé bénéficie, quant à lui, d'un microclimat moins arrosé, avec une température en moyenne légèrement supérieure et des amplitudes thermiques atténuées. Les brouillards y sont fréquents, de l'ordre de 50 jours par an (Météo France).

Précipitations

Sur la CAN, les précipitations sont d'importance moyenne, avec 120 jours de pluie par an et une pluviométrie moyenne annuelle de l'ordre de 860 mm, soit légèrement supérieure aux moyennes annuelles nationales (800 mm) et régionale (839 mm). C'est une pluviométrie plutôt abondante pour une région de plaine, notamment sur la partie Nord, Nord-est.

Les chutes de neige sont plutôt rares.

On note une présence régulière de pluie tout au long de l'année, avec une saison plus humide d'octobre à janvier (370 mm en cumulé) et une saison plus sèche de juin à septembre (225 mm en cumulé). Les vents Nord-Ouest et Sud-Ouest sont à l'origine de plus fortes pluies.



Source : Météo-France

Températures

Les températures sont plutôt douces en hiver et tempérées en été. Le nombre de jours de gelées est donc plutôt faible, de l'ordre de 44 jours sur Niort et de 20 sur le Marais poitevin. La moyenne annuelle des températures sur le Poitou-Charentes se situe entre 10,5°C à l'intérieur des terres, à 13°C le long de la côte atlantique. Sur Niort, les moyennes annuelles se situent entre 12°C et 13°C. Les mois les plus chauds sont juillet et août alors que les mois de décembre et janvier sont les mois les plus froids.

La température minimale moyenne mesurée entre 1981 et 2010 est de 7,8 °C et la température maximale moyenne de 17,2°C. La température maximale atteinte à Niort est de 40°C en août 2003 ; la température minimale recensée est de -16°C en janvier 1987.

L'amplitude thermique, soit la différence entre la moyenne minimale et maximale, s'abaisse régulièrement à mesure que l'on se rapproche de l'océan. Elle est de l'ordre de 14°C sur la CAN.

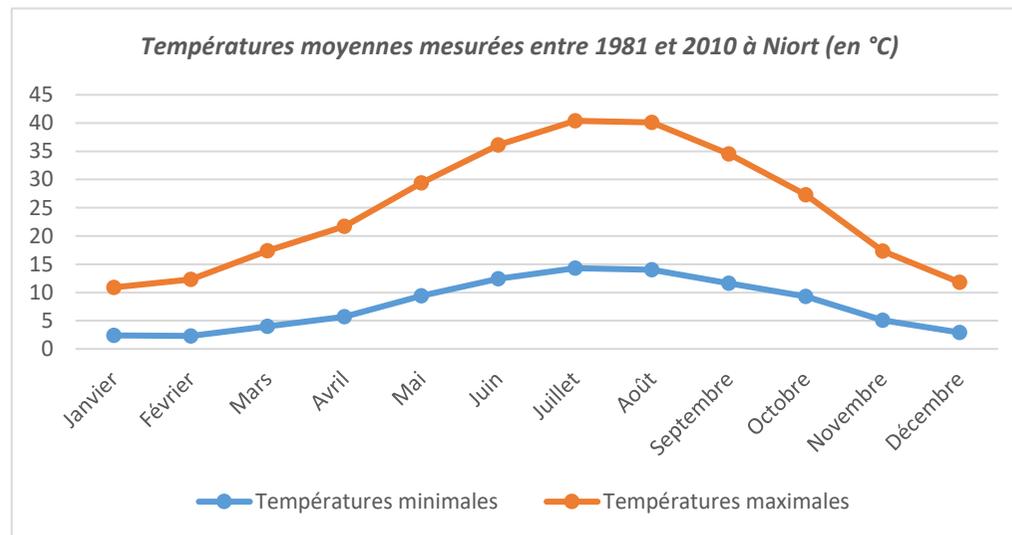
Ensoleillement

L'influence du climat océanique conduit à un ensoleillement important, qui diminue progressivement lorsqu'on s'éloigne de la façade atlantique. A Niort, on compte en moyenne 77 jours ensoleillés par an et la durée d'insolation se situe aux alentours de 1980 heures annuelles, contre environ 2250 heures de soleil par an sur la Rochelle et la côte charentaise et 1890 heures sur Poitiers.

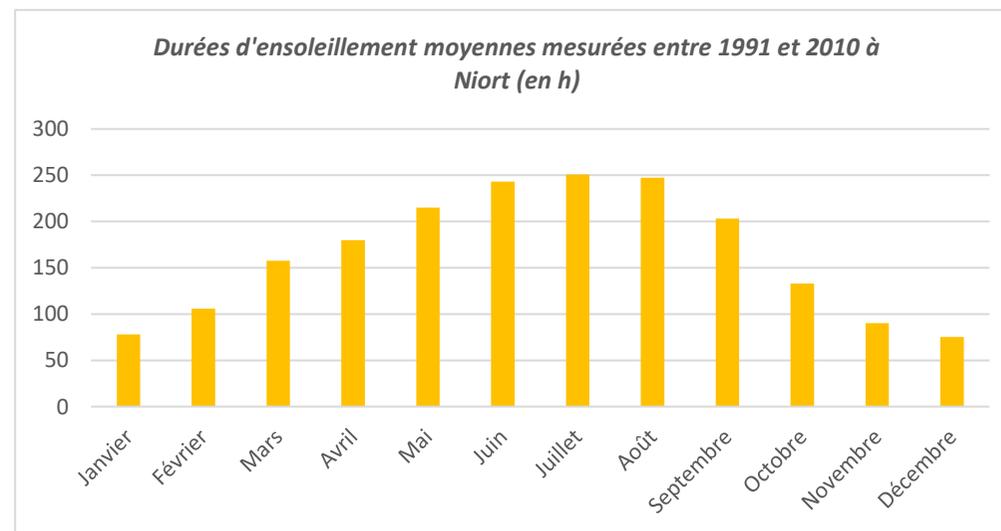
Les mois les plus ensoleillés sont les mois de juin, juillet et août tandis que les mois les moins ensoleillés sont les mois de décembre et janvier.

Vents

L'analyse des roses des vents met en évidence des vents océaniques dominants d'Ouest et de Sud-Ouest. La brise de mer pénètre jusqu'à 15 à 20 km à l'intérieur des terres et se fait ressentir jusqu'au marais de la Sèvre niortaise. Néanmoins, la force du vent est rapidement atténuée à l'intérieur des terres.



Source : Météo-France



Source : Météo-France

01.2.3.2 Vulnérabilité au changement climatique

Evolutions constatées du climat

La manifestation du réchauffement climatique en Poitou-Charentes correspond essentiellement à une élévation des températures moyennes (0,3°C par décennie sur la période 1959-2009) avec une accentuation depuis les années 1980 et un réchauffement plus marqué au printemps et en été (SRCAE Poitou-Charentes, 2013).

Le schéma ci-après illustre ce phénomène avec une augmentation de plus en plus marquée des écarts positifs à la moyenne (notamment à partir des années 90).

On observe également une forte augmentation du nombre de journées chaudes, entre 3 et 5 jours par décennie sur la période 1959-2009. A noter en parallèle une diminution des journées de gel, de l'ordre de -2 à -3 jours par décennie.

En outre, l'évolution de la moyenne décennale montre une hausse des sécheresses depuis les années 1980. On observe ainsi un assèchement de l'ordre de 6 % sur l'année, concernant principalement le printemps et l'été. Pour les cultures irriguées, cette évolution se traduit potentiellement par un accroissement du besoin en irrigation. On note que les événements récents de sécheresse (2012, 2011, 2005) correspondent aux records de sol sec depuis 1959 pour les mois de mai à septembre.

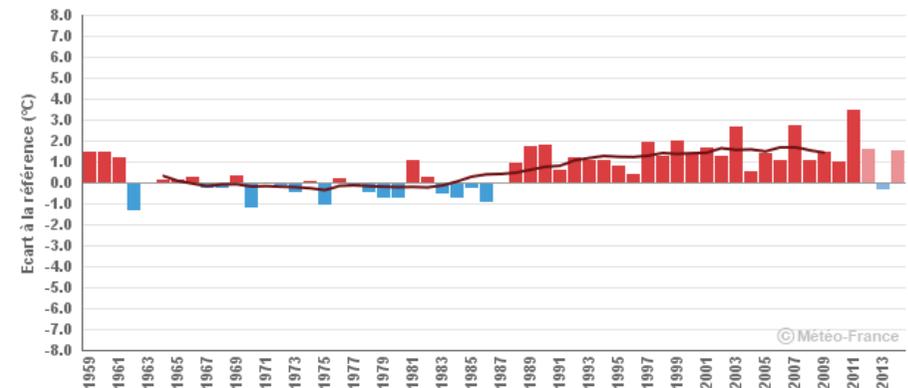
A contrario, les données de Météo France n'indiquent pas ou peu d'évolution en termes de précipitations.

Projections climatiques

En région Poitou-Charentes, les projections climatiques montrent une poursuite du réchauffement annuel.

L'évolution de la température moyenne annuelle diffère néanmoins selon le scénario considéré¹. Le seul qui stabilise le réchauffement est le scénario RCP2.6. Selon le RCP8.5, le réchauffement pourrait atteindre 4°C à l'horizon 2071-2100.

Température moyenne printanière : écart à la référence 1961-1990 sur la station de Niort (Source : Météo France)



¹ RCP2.6 : scénario intégrant une politique climatique visant à faire baisser les concentrations en CO₂

De même, les prévisions mettent en lumière une poursuite de la diminution du nombre de jours de gel et de l'augmentation du nombre de journées chaudes, quel que soit le scénario. Les analyses de Météo France montrent aussi un assèchement des sols de plus en plus marqué au cours du XXI^e siècle, et ce, quelle que soit la saison. On note que l'humidité moyenne du sol en fin de siècle pourrait correspondre aux situations sèches extrêmes d'aujourd'hui.

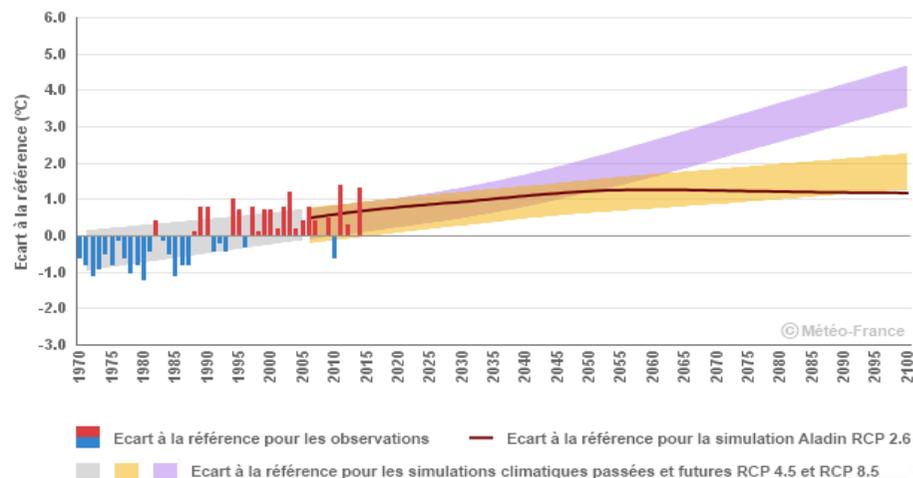
A contrario, quel que soit le scénario considéré, les projections climatiques montrent peu d'évolution des précipitations annuelles d'ici la fin du XXI^e siècle. Néanmoins, des disparités saisonnières peuvent se manifester (réduction des précipitations hivernales et augmentation des précipitations automnales).

Répercussions

Les répercussions de ces changements climatiques sont nombreuses et concernent des thématiques très diversifiées :

- Les **usages de la ressource en eau** sont multiples sur le territoire : l'approvisionnement en eau potable, l'équilibre des écosystèmes aquatiques, l'irrigation des cultures, le tourisme et les loisirs, la production énergétique (barrage), etc. Avec le réchauffement climatique, les déficits chroniques en eau, déjà observés sur le territoire, devraient s'aggraver en intensité et en durée et entraîner une exacerbation des conflits d'usages. Cette problématique sera particulièrement prégnante pendant la période estivale, avec des répercussions non négligeables sur les activités agricoles. L'apport d'eau du Marais, bien que régulé aujourd'hui par le barrage de la Touche Poupard, peut se trouver périclité (Plan Climat Energie Territorial de la CAN, étude de vulnérabilité, 2012). La diminution en quantité de la ressource peut également participer à la concentration des polluants et donc à une dégradation de la qualité de l'eau. Les plus fortes chaleurs peuvent aussi favoriser la prolifération de bactéries dans les lieux de baignade et de loisirs.

Température moyenne annuelle en Poitou-Charentes : écart à la référence 1976-2005 – Observations et simulations climatiques pour trois scénarios d'évolution (Source : Météo France)



- Le changement climatique représente une pression supplémentaire sur **la biodiversité** qui s'exerce directement (augmentation des températures...) et indirectement sur les milieux naturels et les espèces (disponibilité de l'eau...). Les écosystèmes de la CAN sont souvent liés à l'eau et sont donc particulièrement fragiles face à la raréfaction de cette ressource. En effet, la diminution en eau impacte en premier lieu le réseau hydrographique et les zones humides. De nombreuses plantes et animaux dépendent également de l'eau. Le Marais poitevin est donc un point particulièrement sensible du territoire face au changement climatique : il est déjà en proie à des pénuries en eau et son alimentation en aval dépend de la Sèvre Niortaise. Le glissement des aires de répartition vers le Nord ou en altitude est un autre impact du réchauffement et nécessite une perméabilité du territoire pour le déplacement des espèces concernées.

Ce procédé d'adaptation peut ne pas être assez rapide pour les espèces à faible capacité de déplacement et pour la flore, qui risque de disparaître. A noter également l'augmentation des espèces invasives, souvent mieux adaptées aux températures chaudes. Le réchauffement climatique peut également impacter les mouvements migratoires, les dates de floraison, les processus d'hibernation...

- **Les risques naturels** seront amenés à s'intensifier notamment le retrait-gonflement des argiles, les risques de feux de forêt et les risques d'inondations fluviales. Avec la montée des eaux pressentie, le Marais poitevin pourrait être concerné par le risque de submersion marine, qui n'est aujourd'hui pas d'actualité sur le territoire.
- En matière **d'économie**, le changement climatique devrait impacter plus ou moins fortement les différentes branches d'activités de la région, avec une prédominance dans les secteurs de l'agriculture et du tourisme. En effet, concernant l'agriculture, les changements climatiques vont nécessiter une adaptation en matière de cultures et de pratiques agricoles. Les impacts sur l'agriculture sont liés aux changements de dates de floraison et de récoltes, à la raréfaction de l'eau, à l'augmentation de certains bio-agresseurs, à des chaleurs plus importantes pour le bétail... Le tourisme sera également concerné par les évolutions du climat qui engendreront une modification des saisons touristiques. Les structures d'accueil des touristes devront être adaptées aux fortes chaleurs.
- De même, la diminution des ressources en eau en période estivale impactera certaines activités de loisir (golf, piscines, sports aquatiques) et le tourisme fluvial. La clientèle touristique est aussi plus vulnérable aux risques car moins bien informée, mobile et accueillie dans des infrastructures souvent situées dans des zones vulnérables. Les impacts sur le Marais poitevin à cause de la diminution de la ressource en eau pourraient aussi avoir de graves répercussions sur

l'attractivité du territoire, ce site étant l'un des pôles touristiques majeurs de la CAN.

- En matière **d'énergie**, on anticipe une diminution des consommations d'énergie en hiver, en raison de la réduction des besoins en chauffage mais une hausse des consommations en été, liée à l'augmentation des besoins en rafraîchissement. Cette augmentation des besoins, combinée à l'épuisement des ressources fossiles² et à la diminution de la production, vont concourir à l'augmentation du coût de l'énergie. Aussi faut-il s'attendre à une augmentation de la précarité énergétique qui frappe en premier lieu les ménages aux revenus modestes.
- En matière de **santé**, les événements extrêmes liés au climat (feux de forêt, inondations, canicule etc.) peuvent entraîner des conséquences sanitaires significatives. La population âgée du territoire est particulièrement fragile face à la multiplication des journées chaudes et des phénomènes de canicule. Les modifications climatiques seront aussi responsables de plus fortes concentrations en ozone, en pollens et en CO₂ dans l'air. Selon l'ONERC³, on doit ainsi s'attendre à une augmentation des maladies infectieuses, des allergies, à une modification du comportement des espèces et à des impacts sanitaires liés à la dégradation de la qualité de l'eau. Les zones urbaines sont particulièrement concernées par ces risques, du fait de la présence d'îlot de chaleur urbain⁴ et d'une pollution atmosphérique plus importante.

² Ressources produites à partir des roches issues de la fossilisation des êtres vivants : pétrole, gaz naturel et houille.

³ Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique

⁴ Les îlots de chaleur correspondent à des microclimats spécifiques aux villes caractérisés par un excès de température au sol en comparaison aux zones rurales qui l'entourent.

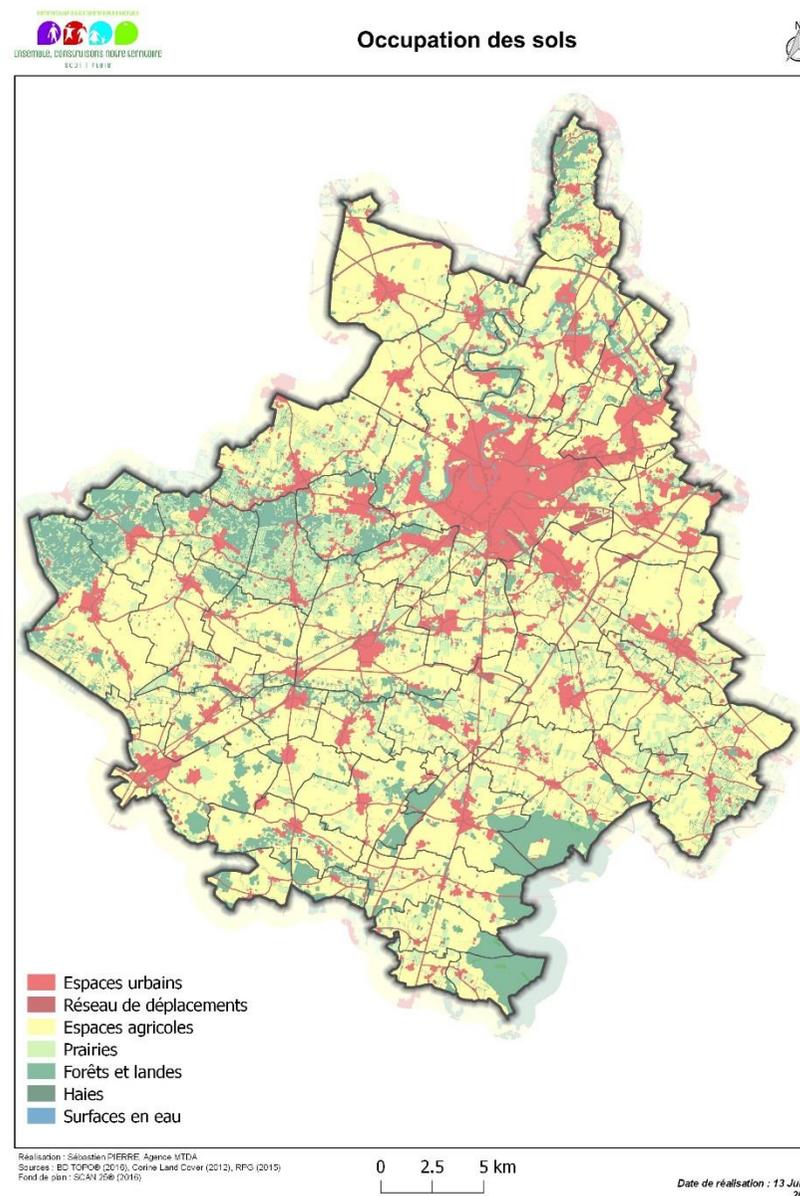
01.2.4 Un patrimoine naturel et paysager exceptionnel

Le territoire de l'agglomération est riche en milieux naturels et agricoles diversifiés, couvrant de grandes surfaces et accueillant une biodiversité importante et des espèces rares. Ainsi, 14% de la CAN est couvert par des espaces naturels et 76% par des espaces cultivés (dont 13% par des prairies) contre 10% d'espaces urbains.

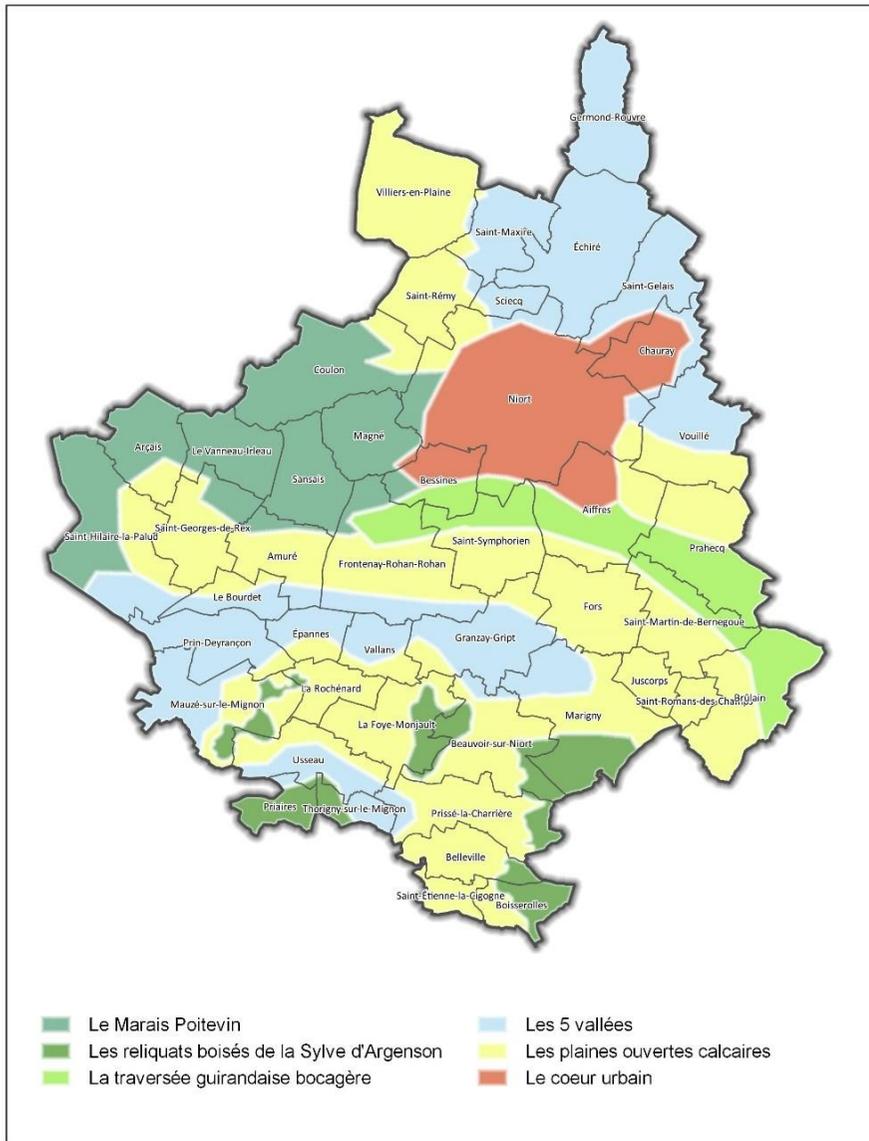
Cette richesse est reconnue au niveau local, national et européen et se traduit par plusieurs zonages réglementaires de protection de la biodiversité et de zonages d'inventaire des espèces. On compte ainsi une cinquantaine de zonages de protection et d'inventaires de la biodiversité sur le territoire.

Ce patrimoine naturel forge en partie l'identité du territoire et compose les paysages et le cadre de vie de l'agglomération. Le territoire bénéficie ainsi de paysages diversifiés, de très grande qualité. Le Marais poitevin a d'ailleurs été labellisé Grand Site de France en 2010 par le Ministère de l'écologie, de par sa « grande notoriété et sa forte fréquentation et la mise en œuvre d'un projet de préservation, de gestion et de mise en valeur du site, répondant aux principes du développement durable ». Au-delà de cet intérêt patrimonial, les milieux naturels et les espèces sont à l'origine de nombreux services pour l'homme (économiques, sociaux, culturels...) qu'il convient de pérenniser pour les générations actuelles et futures.

Les paysages et la biodiversité font l'objet d'une approche combinée par une analyse des unités éco-paysagères. Ces unités éco-paysagères ont été identifiées en se basant sur l'atlas des paysages de Poitou-Charentes, les zones de protection et d'inventaires de la biodiversité et les inventaires terrain réalisés en avril 2017 par l'agence MTDA. Elles rendent compte des grands paysages observés sur le territoire qu'ils soient naturels, urbains ou agricoles.



Unités paysagères



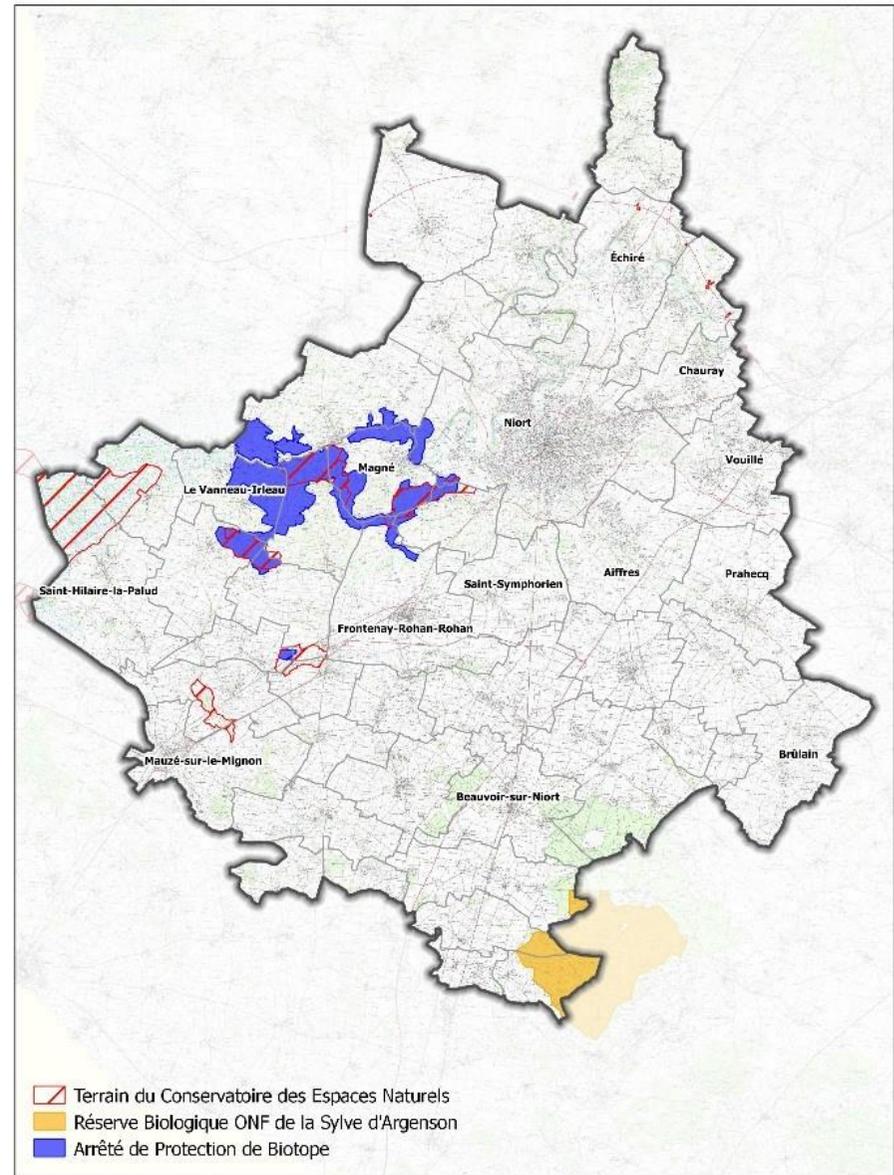
Réalisation : Sébastien PIERRE, Nicolas TRANCHANT, Agence MTD

 Sources : BD TOPO® (2016), Agence MTD (2017)

0 2.5 5 km

Date de réalisation : 25 Septembre 2017

Protections réglementaires



Réalisation : Sébastien PIERRE, Nicolas TRANCHANT, Agence MTD

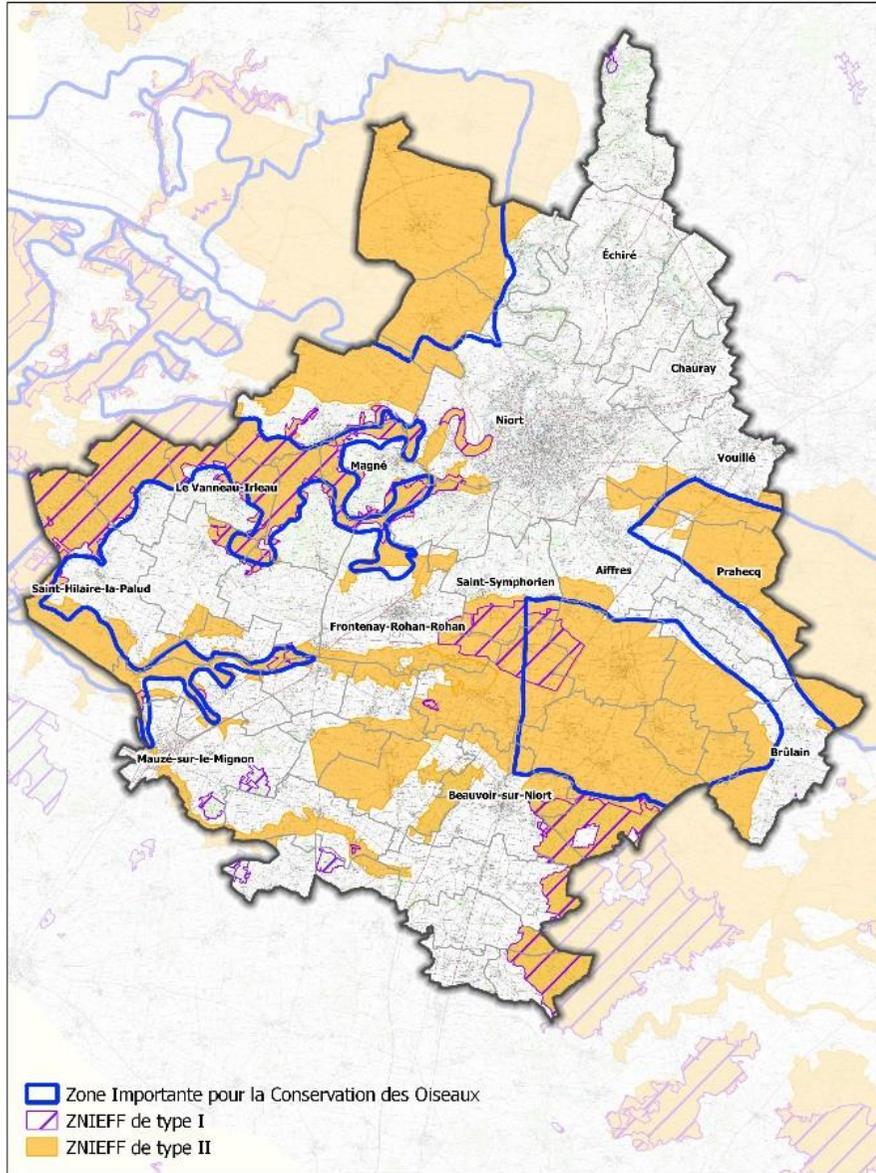
 Sources : BD TOPO® (2016), DREAL (2016), CEN (2016)

 Fond de plan : IGN (2016)

0 2.5 5 km

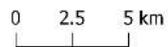
Date de réalisation : 18 Mai 2017

Inventaires du patrimoine naturel



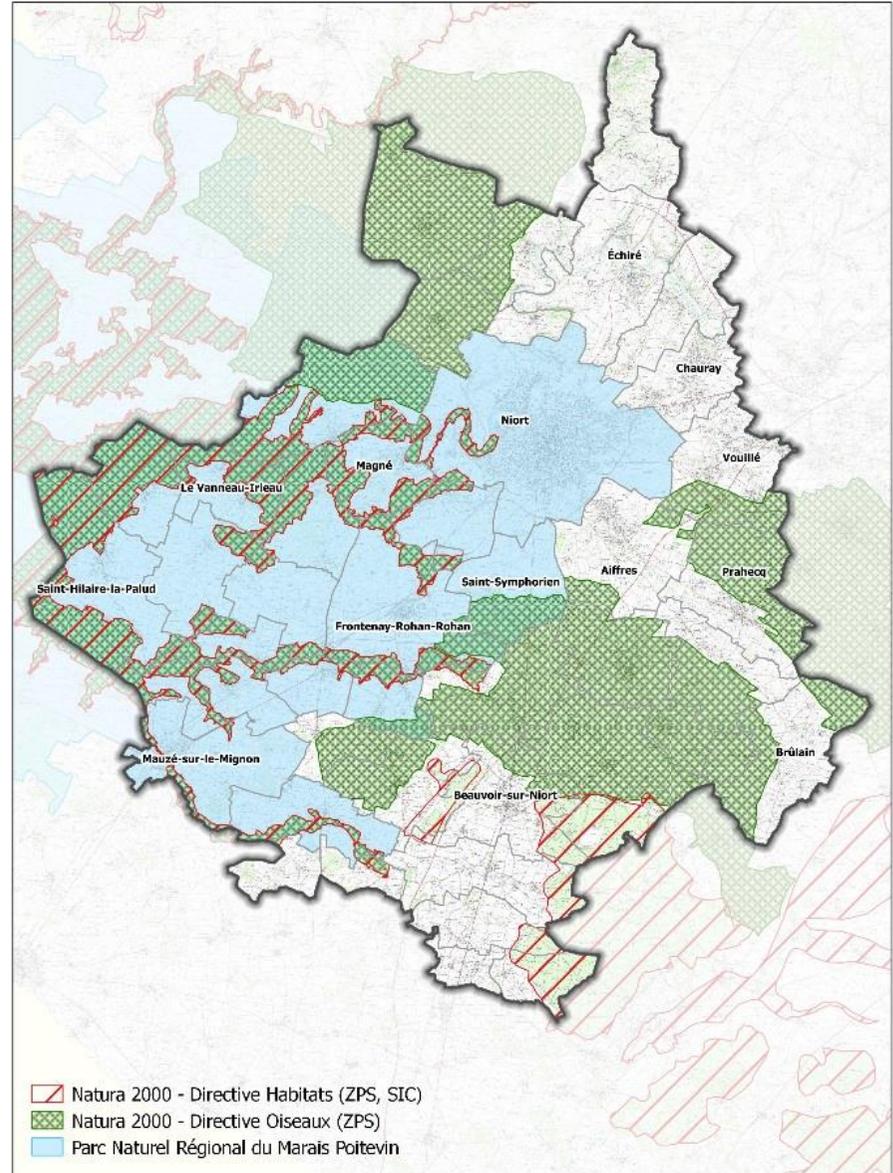
-  Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
-  ZNIEFF de type I
-  ZNIEFF de type II

Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence M.L.J.A.
 Sources : DD 773026 (2016), DREAL (2016),
 Fond de plan : IGN (2016)



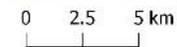
Date de réalisation : 18 Mai 2017

Protections contractuelles



-  Natura 2000 - Directive Habitats (ZPS, SIC)
-  Natura 2000 - Directive Oiseaux (ZPS)
-  Parc Naturel Régional du Marais Poitevin

Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence M.L.J.A.
 Sources : DD 773026 (2016), DREAL (2016),
 Fond de plan : IGN (2016)



Date de réalisation : 18 Mai 2017

01.2.4.1 Le Marais Poitevin

Localisation

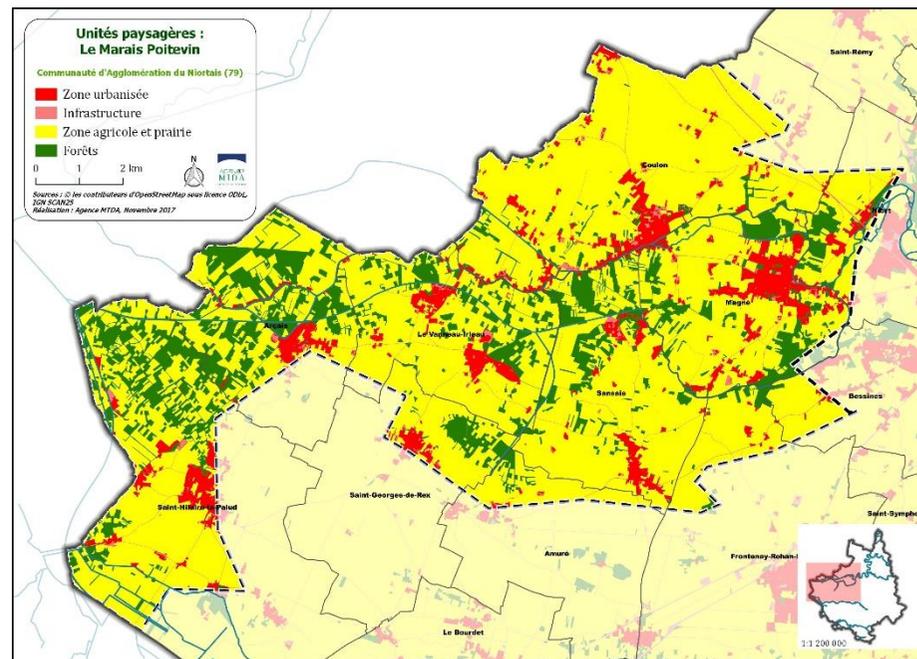
Le Marais poitevin, situé à l'Ouest de la Communauté d'Agglomération du Niortais, est un site emblématique du territoire. Il représente, par sa superficie, le premier des marais littoraux de l'Ouest est à cheval sur 3 départements et 2 régions. Gigantesque zone réceptacle des eaux des bassins amont, avant leur évacuation vers l'Océan Atlantique, il constitue aussi une réserve d'eau importante.

Au sein de cette vaste zone humide, le territoire de la CAN s'inscrit plus précisément dans les marais mouillés et la Venise verte qui se caractérisent par des réseaux hydrauliques, bocagers et boisés denses en zone humide inondable. Ses caractéristiques lui confèrent un rôle de « poumon vert » pour les populations de l'agglomération niortaise, et notamment pour les habitants de Niort, situés à seulement quelques kilomètres du marais.

Paysage

Ce paysage singulier est associé dans les représentations à l'image de la maison maraîchine aux volets colorés et aux barques transportant soit des touristes, soit des animaux (vaches, chèvres).

Omniprésente, l'eau des canaux est au cœur des paysages. Ce réseau dense de canaux se décline entre les conches navigables et les rigoles plus étroites qui définissent une trame de parcelles, petites ou grandes. Beaucoup sont en prairies ou en friches, mais certaines accueillent peupleraies, élevage ou potager. Tous ces éléments contribuent à définir une ambiance de labyrinthe végétal. Maraîchins et visiteurs se déplacent en barques plates, à coup de rames ou en poussant sur la pigouille, évoquant les gondoles vénitiennes.



La végétation et le vert sont aussi des composantes majeures de ce paysage et justifient très justement l'image de cathédrale verte qui y est souvent associée. Les arbres en voûtes, du fait de l'étroitesse des canaux, instaurent une ambiance où même la lumière est verte. L'eau s'accorde à cette ambiance végétale en reflétant les arbres et en se couvrant de lentilles d'eau d'un vert saturé (Atlas des paysages Poitou-Charentes).

La structure arborée du marais est constituée de frênes têtards le long des rives, emblèmes du marais mouillé, suivi le plus souvent par un rang de peupliers. Etêter régulièrement les troncs est une ancienne pratique de taille effectuée par les maraîchins afin de récolter du bois de chauffage et donne une silhouette facilement identifiable aux frênes têtards. Dans les parcelles, les prairies et les friches dominent, quelquefois supplantées par une plantation de grands peupliers blancs. Les vues sont donc très intimistes, le regard ne portant jamais très loin du fait de la présence importante de végétation qui quadrille les paysages.

Îlots et avancées de terre caractérisent également cette unité en produisant des paysages très spécifiques, comme le Tertre à Sansais, le mont de la Chapelle Sainte-Macrine à Magné, l'Île de Sazais à Saint-Hilaire-la-Palud, l'Île Bapaume au Bourdet.

La structure villageoise dominante correspond au village-rue en pierre calcaire en frontière du marais même si des variantes et exceptions existent. Cette implantation permettait un accès à l'eau pour le transport des marchandises et des animaux par barque et la possibilité de cultiver sur les coteaux et le plateau calcaire. Les exemples les plus significatifs sont : Irleau et la Belette au Vanneau, la Garette à Sansais, Chanteloup à Bessines et l'Ouchette à Magné, la Garenne à Arçais, etc. Le bâti villageois aggloméré est complété par un habitat isolé de fermes et de hameaux implantés au pied du marais. Les villages-rues, les façades préservées et la maison traditionnelle du marais font partie du patrimoine remarquable de cette unité. A ce patrimoine villageois s'ajoute le petit patrimoine lié à l'eau et à l'exploitation des marais (production agricole, piscicole, forestière, etc.) : moulins, lavoirs, fontaines, ponts, passerelles, ports, cales, cabanes... On trouve également de petits potagers boisés, typiques de cette unité.



Le Marais poitevin (@Communauté d'agglomération du Niortais)

La perception de ces paysages dépend du mode de déplacement. Une promenade en voiture et en petit train est possible (et même balisée) mais se restreint aux rares routes sillonnant le secteur, construites sur les zones émergées, côtes et îles. Si elle ne permet donc pas de pénétrer le sanctuaire du réseau des canaux, elle donne cependant accès aux vues sur les villages et les maisons. La découverte par bateau reste le moyen de prédilection pour découvrir le réseau de canaux.

Biodiversité

Le Marais poitevin abrite une grande richesse écologique, à la fois par la diversité des milieux qui le composent et surtout par ses spécificités de zones humides. Ce fort intérêt écologique se matérialise par une superposition de nombreux zonages d'inventaires et de protections de la biodiversité (ZPS, ZSC, ZNIEFF de type I et II, ENS, ZICO, sites du CREN, site classé et APPB). Il fait par ailleurs l'objet d'un parc naturel régional.

On y observe une grande diversité floristique en lien avec le gradient salin et des espèces endémiques des grands marais littoraux centre-atlantiques. Des formations plus ponctuelles mais d'un grand intérêt (dunes, tourbières alcalines, pelouses calcicoles à orchidées) contribuent par ailleurs à la biodiversité globale du site. Les marais représentent aussi une zone de très grande importance mammalogique (loutre, vison d'Europe, chauves-souris), batracologique (triton crêté) et entomologique avec un riche cortège d'invertébrés. La CAN abrite plusieurs marais (marais de Galuchet, de la Grève, de Saint Georges de Rex...) ainsi que des tourbières alcalines (tourbières des fontaines, du Bourdet et des vieilles herbes).

Le Marais poitevin est en outre un site majeur de migration, de nidification et d'hivernage pour une grande diversité d'oiseaux notamment pour les oiseaux d'eau. On peut y observer la Barge à queue noire, le Courlis corlieu, la Guifette noire, le gorgebleue à miroir blanc de Nantes, le Vanneau huppé, la Spatule blanche ainsi que de nombreux anatidés et limicoles.



Loutre d'Europe (©INPN)



Triton crêté (©INPN)

Continuités écologiques

Au vu de sa surface et de ses caractéristiques, le Marais poitevin constitue un réservoir de biodiversité majeur à l'échelle du territoire mais également aux échelles régionales et nationales. Il est constitué d'un cœur fortement maillé en canaux, qui délimitent de petites parcelles de prairies et de bois.

Ce cœur est ceinturé d'une zone de transition avec la plaine, qui ne dispose pas du maillage hydrographique de la zone cœur mais présente un réseau de haies dense, qui compartimente des zones de prairies et plus souvent de cultures au fur et à mesure que l'on se rapproche de la plaine agricole.

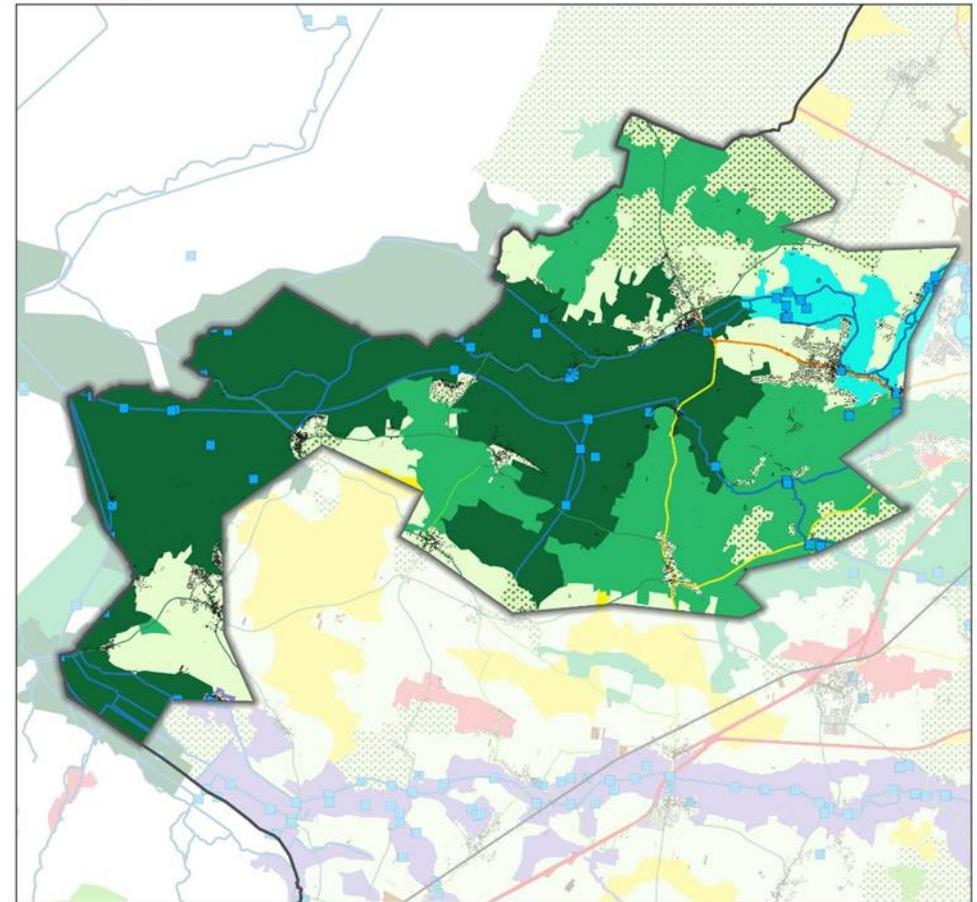
Le marais et sa périphérie forment un véritable nœud écologique à l'Ouest de la CAN entre la Sèvre Niortaise, la traversée bocagère le long de la Guirande, la vallée de la Courance et la vallée du Mignon. Il assure donc une connectivité entre les autres ensembles naturels du territoire, permettant ainsi un maintien des fonctionnalités écologiques. Le marais connaît par ailleurs quelques dégradations dues aux difficultés d'entretien, à la qualité de l'eau et à la fréquentation touristique et les risques associés de propagation des espèces invasives.

Menaces et Fragmentation

Les espaces du Marais poitevin sont très convoités, pour le tourisme (environ 850 000 visiteurs par an), le résidentiel (espace densément peuplé et attractif) mais aussi pour l'agriculture (la qualité agronomique des sols est bonne).

L'attractivité touristique met les communes sous la pression de nouveaux équipements de loisirs, dont la consommation d'espaces et l'intégration dans le paysage peuvent parfois poser des difficultés. Néanmoins, les nouveaux aménagements sont fortement encadrés dans le marais pour préserver sa biodiversité et ses paysages.

Par ailleurs, la modernisation de l'agriculture a conduit à des travaux de drainage, à des modifications des systèmes culturaux et à un développement de l'irrigation en périphérie de la zone humide. Ainsi, une partie des prairies naturelles a été reconvertie en cultures céréalières avec des effets indirects d'altération de la ressource en eaux (qualité/quantité) et d'appauvrissement



Réservoirs de biodiversité

- Coeur du marais mouillé
- Transition du marais
- Vallée de la Sèvre Niortaise
- Vallée du Mignon
- Pelouses sèches
- Ceinture verte urbaine
- Plaines agricoles calcaires

Cours d'eau

Corridors écologiques

- Pelouses sèches
- Corridors diffus
- Espace perméabilité

Fragmentation

- Bâti
- Obstacles à l'écoulement
- Réseau ferré

Réseau routier selon le fréquentation

- Très forte
- Forte
- Moyenne
- Modérée
- Faible
- Très faible

de la végétation aquatique. Néanmoins, on assiste aujourd'hui à une prise de conscience collective du monde agricole qui s'investit dans la replantation de haies et la préservation du marais.

L'apparition de la chararose, une maladie du flétrissement du frêne, est également un très fort enjeu avec un risque réel de disparition de ce repère emblématique du paysage du marais. L'arrivée de la chararose vient en effet d'être confirmée dans le Marais poitevin par le Centre Régional de la Propriété Forestière. Le PNR pour faire face à cette menace a d'ailleurs lancé un appel à projet « Plantons les arbres têtards de demain », qui dans le cadre d'une démarche participative, propose de diversifier les essences (<https://pnr.parc-marais-poitevin.fr/chararose-appel-projet-renouveler-arbres-tetards>).

La question de l'entretien des canaux se pose également avec l'observation d'une détérioration au fil des années, liée en partie à la multiplicité d'acteurs assurant la gestion du marais mais également à un phénomène de déprise agricole marquée depuis plusieurs années sur le territoire. Des obstacles à l'écoulement (seuils en rivière, digues, obstacles induits par les ponts, etc.) sont par ailleurs identifiés dans le marais et peuvent nuire aux déplacements de certaines espèces.

L'extension de la populiculture et de la déprise agricole de certaines parcelles difficiles d'accès sont également un sujet de préoccupation, et menacent de fermeture des zones de prairies auparavant ouvertes. De même, la prolifération récente d'espèces exotiques animales (Ragondin) ou végétales (*Ludwigia peploides*) est une menace sérieuse à prendre en compte.

Enfin, le marais, du fait de son caractère humide, est tout particulièrement sensible au réchauffement climatique, dont les effets doivent être anticipés pour limiter au mieux ses impacts sur les milieux, la faune et la flore.

La fragmentation de ce réservoir de biodiversité reste donc limitée, les hameaux étant de taille réduite et bien intégrés dans le bocage et les réseaux routiers étant peu développés à l'intérieur de la zone humide.



Canaux et bocage au Vanneau Irleau (©Agence MTD)

01.2.4.2 Les 5 vallées

Localisation

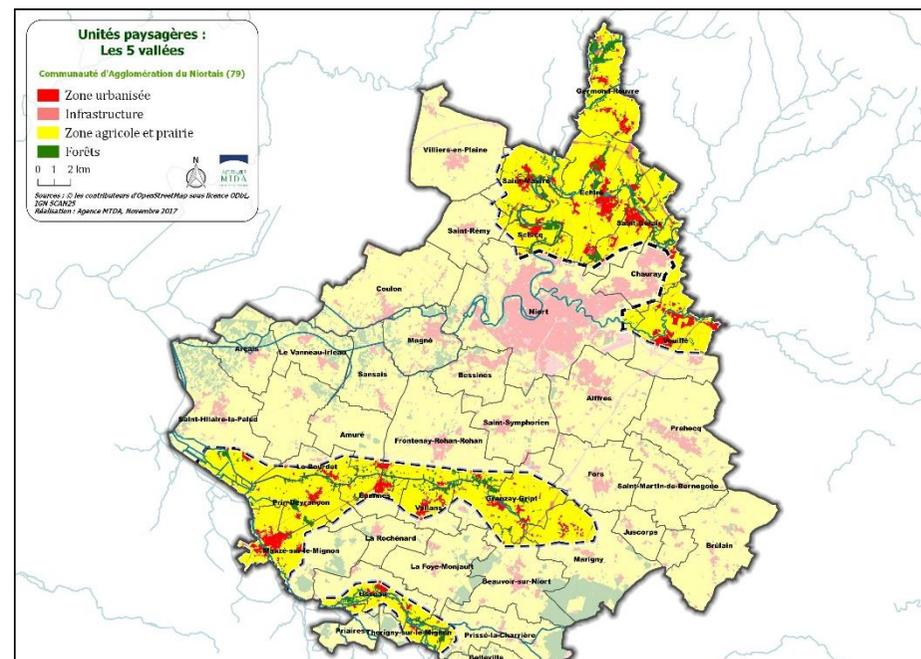
5 vallées traversent le territoire : la vallée de la Sèvre niortaise, du Lambon, de l'Egray, de la Courance et du Mignon. Elles ont été incluses dans une seule unité paysagère au vu de leurs nombreux traits communs.

Paysage

Ces vallées forment de véritables coupures vertes et bleues dans les plaines et les bourgs qu'elles traversent. Par endroits, elles creusent le relief et permettent de dégager des panoramas particulièrement intéressants. Elles condensent le plus souvent plusieurs paysages et réunissent l'eau, la végétation, le patrimoine bâti et les habitants.

Dans la majorité des cas, la présence d'eau est discrète mais reste décelable grâce à la ripisylve qui accompagne le réseau hydrographique ou par les bandes bocagères qui ont été préservées de part et d'autre du cours d'eau (vallée de l'Egray et de la Courance notamment). La présence d'eau se dévoile de manière ponctuelle lors du franchissement du cours d'eau par des ponts et via quelques tronçons en rives.

La Sèvre niortaise est la vallée la plus emblématique de cette unité paysagère et structure fortement le paysage. Sa partie amont se caractérise par des méandres et un fond de vallée large et plat où prairies, bois humides et peupleraies se côtoient et se succèdent. Cette vallée s'accompagne de plusieurs vallées sèches peu profondes (vallée de Vigon, de Périgny, de Guignerole...) qui correspondent à d'anciens bras de la Sèvre, aujourd'hui asséchés et cultivés. De Sciecq jusqu'aux portes Sud-Ouest de Niort, la Sèvre se resserre et le cours d'eau devient moins accessible physiquement et visuellement. Les versants courts et pentus sont principalement boisés, sauf dans la traversée de Niort.



Il y a peu d'accès direct à la Sèvre pour le promeneur du fait de la forte concentration des parcelles agricoles autour de la rivière. De petites parcelles bordées de haies restent accessibles par des chemins agricoles étroits. L'agriculture joue d'ailleurs un rôle très important dans le maintien de ce paysage et prend différentes formes : maïsiculture, pâturage, peupleraies, prairies fauchées, etc.

Les autres vallées s'inscrivent dans un paysage alternant cultures, prairies, haies, friches et bois. Dans la plaine, elles s'accompagnent aussi de peupleraies.

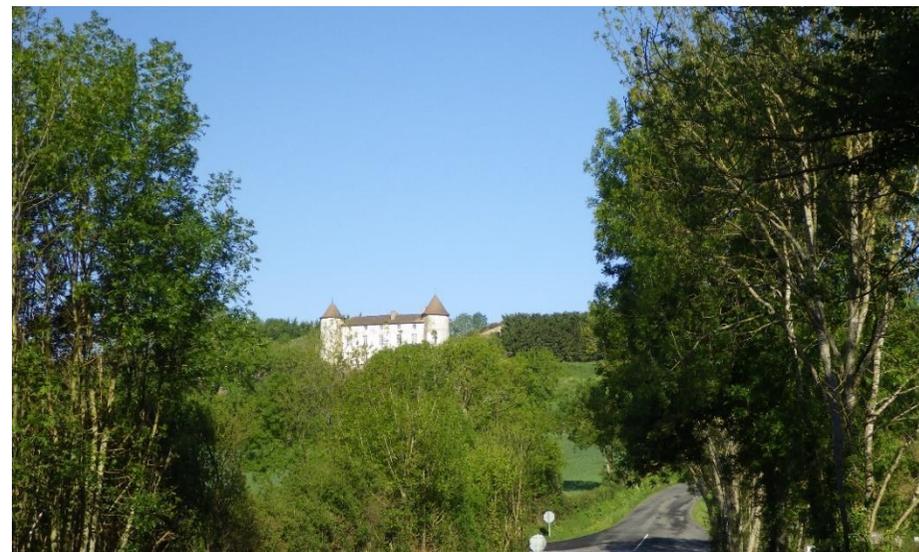
Plusieurs villages se sont implantés historiquement le long du réseau hydrographique, au sommet de petites falaises (Chauray, Sciecq, etc.) ou à proximité d'un passage de franchissement (Echiré, Saint-Gelais), afin de profiter des ressources associées et d'une situation stratégique.

Les routes et chemins marquent eux aussi le paysage des 5 vallées qu'il s'agisse de ponts, de gués, d'écluses ou de passerelles. Ces points de franchissement permettent de révéler le paysage lié au cours d'eau. La perception n'est pas globale mais ponctuelle et irrégulière.

On retrouve également dans cette unité un bâti patrimonial non négligeable : fermes, châteaux en position défensive (Coudray-Salbart), domaines, manoirs et châteaux des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles (Taillée, Gaillard), moulins, ponts, barrages... qui est parfois laissé à l'abandon. Les bois qui composent en grande partie la vallée de la Courance sont les sièges de châteaux et de domaines privés.



La vallée de la Sèvre Niortaise (©Agence MTDA)



La vallée de l'Egray (©Agence MTDA)

Biodiversité

Aux milieux aquatiques de ces cours d'eau s'associent des milieux alluviaux comme les roselières, les ripisylves, les forêts alluviales (peupleraies, saulaies, aulnaies-frênaies...) ou les prairies. La formation aulnaies-frênaies représente un fort enjeu à l'échelle du territoire au vu de son intérêt européen.

Malgré l'intérêt certain de ces milieux, aucun zonage de protection n'est associé aux principaux cours d'eau du territoire et seul un zonage d'inventaire est recensé sur le vallon des rochers de la chaise (ZNIEFF de type 1 sur la commune de Germond-Rouvre) au vu de l'intérêt floristique de ce site (Hellébore vert, Corydale à bulbe plein, Véronique des montagnes...).

Les cours d'eau représentent pourtant des habitats pour plusieurs espèces de poissons mais aussi des corridors pour plusieurs poissons migrateurs notamment l'anguille, la lamproie marine et la grande alose. Plusieurs frayères à saumons, truites de mer, lamproie marine et alose sont recensées sur la Sèvre niortaise et le Mignon. La Loutre d'Europe, l'Azuré du serpolet, la Rosalie des Alpes et la Fritillaire pintade sont également des espèces à fort intérêt présentes au niveau du réseau hydrographique du territoire.

Les vallées sèches et les coteaux calcaires parfois associés abritent des habitats calcicoles rares notamment des pelouses sèches, des boisements calcicoles ou encore ourlets thermophiles. On y trouve de nombreuses espèces d'orchidées des coteaux secs ainsi que des papillons (Azuré du Serpolet), des orthoptères et des oiseaux (Bondrée apivore, Alouette des champs, Faucon crécerelle, Huppe fasciée). L'ensoleillement et la présence de pierriers sont également favorables aux reptiles (couleuvre verte et jaune, vipère aspic...).



© F. Mel'ri / Biotope

Anguille d'Europe (©INPN)



© F. Serre Collet

Couleuvre verte et jaune (©INPN)

Continuités écologiques

Les vallées du territoire forment à la fois des réservoirs et des corridors écologiques et ce, pour des espèces aquatiques comme terrestres.

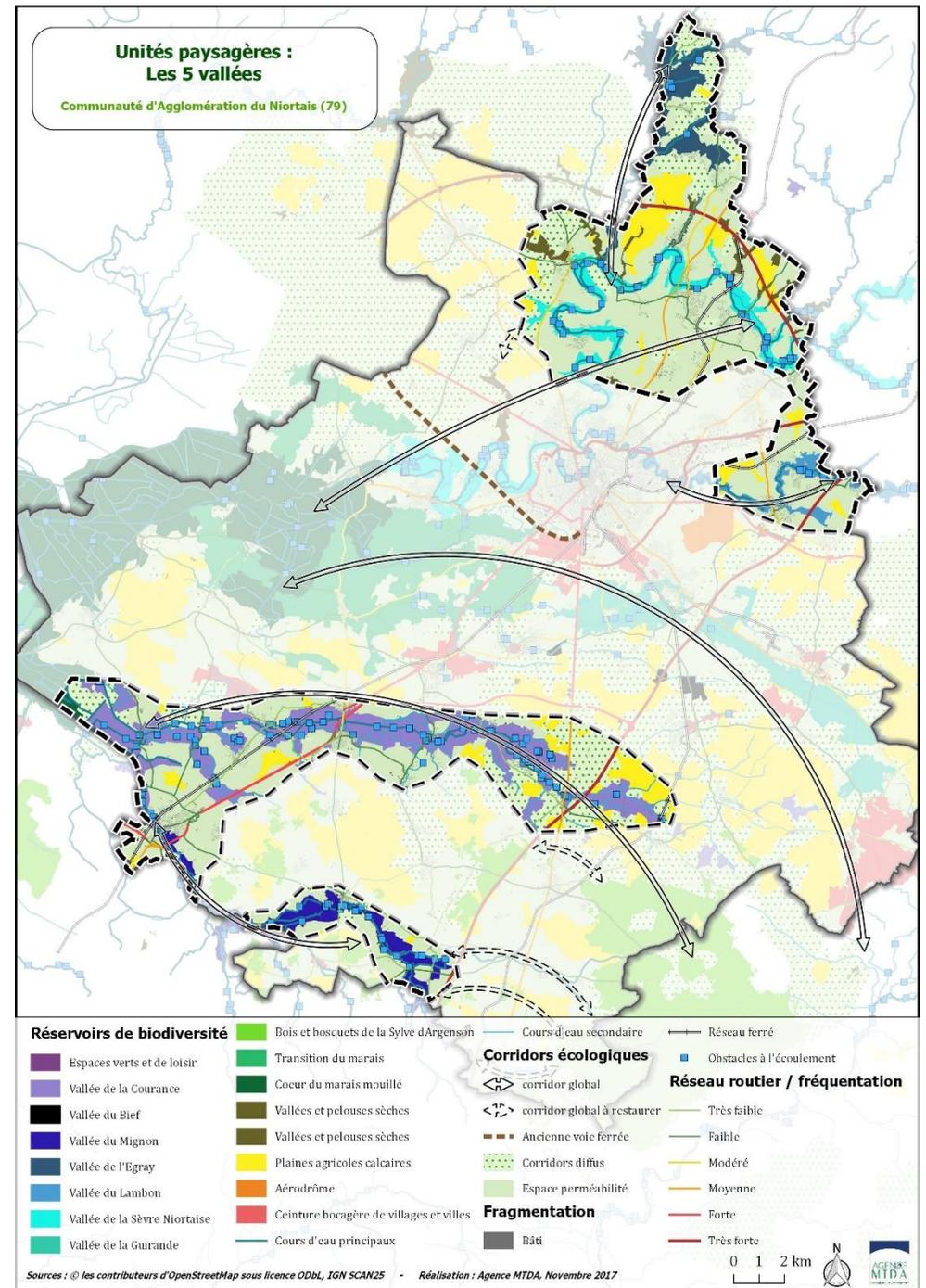
La présence d'une mosaïque de milieux favorise en effet une biodiversité plus riche et la présence d'espèces inféodées aux milieux humides et aquatiques, qui ne se retrouvent pas ailleurs sur le territoire. Elles participent également au maintien de l'état de conservation des espèces en leur permettant de se déplacer entre les différents habitats pour l'accomplissement de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, refuge...).

Les pelouses sèches et les vallées sèches ont également été recensées et ajoutées en tant que réservoirs à partir de la bibliographie disponible (notamment des études de Deux-Sèvres Nature Environnement sur les pelouses sèches) et d'une interprétation de la photographie aérienne. Ce choix se justifie par l'enjeu écologique important représenté par ces milieux.

Menaces et Fragmentation

La pollution des eaux est une pression à prendre en compte sur les milieux aquatiques et humides. Différents types de rejets occasionnent ces problèmes de pollution : les rejets d'eaux usées (problèmes d'assainissement), les rejets d'origine agricole (pesticides) ou encore des dépôts illégaux de matériaux de construction, gravats et autres déchets sauvages en bordure de cours d'eau.

Une pression foncière s'exerce sur cette unité notamment à proximité de Niort (Sainte-Pezenne, Saint-Liguairé) et d'Echiré, et ce malgré les risques inondation. L'artificialisation du territoire mais également le développement d'usages de loisirs impactent la qualité paysagère et l'intérêt écologique de l'unité. La topographie implique par ailleurs une sensibilité plus forte des paysages en lien avec la visibilité des aménagements entre eux et depuis la plaine. Les bords des canaux (Mignon) et de la Sèvre Niortaise sont particulièrement vulnérables au mitage du fait de leur attractivité pour l'installation de résidences secondaires et autres habitats légers de loisirs. Les routes D102, D123 et le chemin de halage en rive droite de la Sèvre entre Irleau et Arçais sont des axes d'accroche de ce type d'urbanisation. L'implantation



non contrôlée de ces petites constructions pose un problème d'aménagement du territoire et dégrade la qualité des paysages.

La privatisation des bords des cours d'eau entraîne des difficultés de gestion et de mise en valeur des paysages du territoire liés à l'eau. La présence importante d'obstacles à l'écoulement nuit également à la continuité écologique des cours d'eau et peut mettre en danger la faune qui se déplace le long du lit majeur en entraînant des collisions routières.

La déprise agricole est également un enjeu fort de cette unité car elle engendre une fermeture des fonds de vallées, préjudiciable aux dégagements visuels. A l'inverse, sur les secteurs plats de fonds de vallée, plus favorables à l'agriculture, l'intensification agricole se développe au détriment des prairies, du bocage et de la ripisylve vers une mise en culture monospécifique. Le développement des peupleraies représente également un facteur de mutation des paysages en bordure de cours d'eau.

On note également la présence d'espèces invasives à la fois floristiques (Renouée du Japon, Jussie, Myriophylle du Brésil, Balsamine de l'Himalaya, Erable negundo) et faunistiques (ragondin, rats musqués, écrevisse américaine...) qui causent des perturbations aux milieux aquatiques et humides et colonisent plus particulièrement la trame bleue du territoire. Ces espèces peuvent également entraver certains usages comme la navigation ou la pêche et engendrer des dégâts (effondrement de berges, récolte agricole...).

Concernant les vallées sèches, les principales pressions sont liées à l'intensification de l'agriculture et à la mise en culture de certaines parcelles ou au contraire à leur abandon, induisant une fermeture des pelouses et ourlets thermophiles en l'absence d'activités pastorales. Localement, il existe d'autres menaces notamment l'exploitation de matériaux calcaires, la pratique de loisirs motorisés ou encore le dépôt de matériaux et déchets.

Plusieurs routes fragmentent les vallées (A10, A83, D1, D169, D174, D611, D648, D650, D743, D744, D850, N11...) ainsi que les voies ferrées et peuvent entraîner des collisions avec la faune. On note aussi une profusion d'obstacles à l'écoulement qui touche de manière différenciée les 5 vallées de l'unité paysagère. Ainsi, la Courance, Le Mignon et la Sèvre sont plus fortement concernés, ce qui est beaucoup moins le cas du Lambon et de l'Egray. Ces

obstacles représentent une problématique pour les espèces aquatiques mais aussi pour des espèces terrestres comme la loutre qui sont parfois obligées de passer par la route pour franchir l'obstacle, renforçant le risque de collision.



© C. Fournier

Ragondin (©INPN)



Renouée du Japon (©INPN)



Dépôt de déchets dans la vallée de la Sèvre Niortaise (©MTDA)

01.2.4.3 Les plaines agricoles calcaires de Niort

Localisation

Les plaines agricoles de Niort représentent l'unité éco-paysagère la plus étendue de la CAN et couvrent le Nord et le Sud-ouest du territoire.

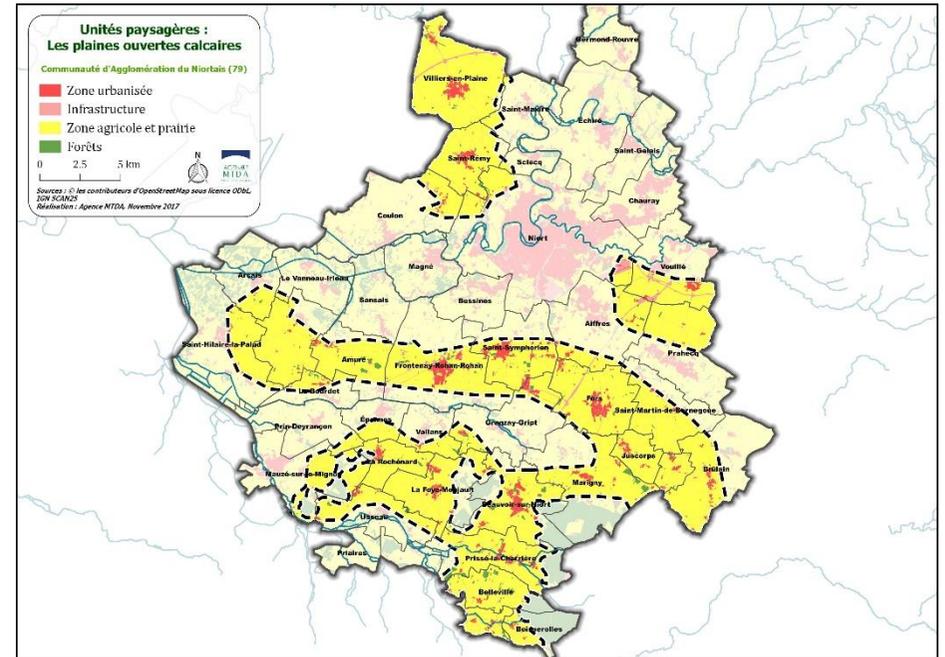
Traversée par d'autres unités paysagères, ces plaines se manifestent davantage par de vastes clairières agricoles plutôt que par une vaste plaine agricole d'un seul tenant. Elles partagent néanmoins les mêmes caractéristiques, d'où leur regroupement sous la même appellation.

Au Sud, les limites de la plaine sont marquées par des rebords de plaine assimilés aux événements de côtes mortes au-dessus du Marais poitevin, de Frontenay-Rohan-Rohan jusqu'aux portes de Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon. La perception depuis ces franges est celle d'un paysage agricole en balcon qui surplombe un paysage à dominante boisée et fermée.

Paysage

Cette unité paysagère se caractérise par un paysage de plaine ouverte et plane, cultivée en grand parcellaire de céréales et dans une moindre mesure de tournesol et de maïs. La culture généralisée des sols procure des perspectives lointaines et offre une succession de matières et de couleurs selon les cultures et les saisons. Au Sud, les perspectives visuelles sont davantage bornées par des linéaires bocagers dans les vallées et des massifs boisés en points hauts.

En raison de la quasi-absence de relief, les clochers, les châteaux d'eau, les hangars et silos agricoles et les alignements d'arbres se repèrent de loin. Le réseau électrique de haute tension, peu qualitatif, est ainsi particulièrement visible dans le paysage, de même que le parc éolien de Benet, situé en limite Nord-ouest de la CAN. Il en est de même pour les aménagements urbains, commerciaux et industriels notamment au niveau de la périphérie de Niort, qui se développe aujourd'hui au-delà de la cuvette où la ville s'était implantée historiquement.



Quelques talwegs, vallées et côtes viennent ponctuellement moduler le relief et offrir des panoramas intéressants sur la plaine et les unités paysagères voisines. Il s'agit notamment de la côte « Bellevue » à Villiers-en-Plaine, des Chaumes de Niort à Saint-Gelais et Echiré, des coteaux d'Aiffres et de Coulon et des vallées de La Guirande et du Lambon.

La présence d'eau est discrète mais se devine par les variations du relief et par les peupleraies et les ripisylves qui les bordent. Elles apportent une diversité dans les ambiances paysagères et agricoles, les cours d'eau étant souvent accompagnés d'une végétation de haies et de bois qui quadrillent des parcelles de prairies. Le passage encore bien méandreux des cours d'eau de la Guirande et du Lambon est associé à des systèmes de bocage plus denses et plus diversifiés en fond de vallée. Ces éléments structurent fortement les villages d'Aiffres et de Vouillé. L'eau est aussi bien présente au Sud, avec le passage de la Courance et du Mignon.

Les villages forment des entités urbaines où le bâti est traditionnellement regroupé (Villiers-en-Plaine, Saint-Rémy...), même si certaines communes sont touchées par de l'urbanisation diffuse (Aiffres, Chauray...). On retrouve davantage de hameaux et de bâti diffus agricole et artisanal dans la plaine Sud que dans la plaine Nord.

Les villages sont souvent associés à davantage de végétation que les plaines cultivées qui les jouxtent ; haies le long des routes et en limite de parcelles, chemins creux et bocage, jardins... ; qui forment des coupures et des lisières vertes favorisant la lisibilité et l'intégration du bâti dans la plaine.

Quelques hameaux (Gascougnolles à Vouillé, Champbertrand à Villiers-en-Plaine, Est de Petit Breuil Deyrançon, Nord de La Rochénard, Sud de Saint-Georges-De-Rex) présentent des façades urbaines patrimoniales, mises en valeur par ces espaces non construits végétalisés. On note également un patrimoine bâti en marge des centres villageois qui participe à la qualité et à l'identité des villages : corps de ferme, château d'Allerit, château du Grand Breuil, château Gaillard.... Des sites ponctuels et isolés comme la Chapelle de Notre Dame de Day sont des atouts pour le paysage rural et agricole de cette unité. On recense cependant plusieurs bâtiments patrimoniaux à l'abandon.



La plaine agricole calcaire Nord à Villiers en Plaine (©MTDA)



La plaine agricole calcaire Sud à Beauvoir-sur-Niort (©MTDA)

Les routes, nombreuses et fréquentées, sont des axes importants de découverte du territoire, d'autant plus que certaines surplombent en partie les unités paysagères voisines. Sur la partie Nord, ce sont principalement l'autoroute A83 et A10, la RD 744, la ligne TGV Poitiers-La Rochelle. Sur la partie Sud, la D611 (ancienne N11 Niort-La-Rochelle) est l'axe routier majeur de découverte de cette unité avec l'autoroute A10 et la RN 150. Il faut y ajouter la liaison par la RD 950 de St-Jean d'Angély à Melle.

Les alignements de grands arbres le long de certains axes routiers participent à l'animation de ces grands espaces dégagés.

Biodiversité

La plaine Nord-ouest et la plaine Sud-est de Niort constituent des zones de plaine ouverte où les champs de céréales et d'oléoprotagineux côtoient encore des prairies dédiées à l'élevage. Il en résulte une mosaïque de milieux diversifiés qui rend ces plaines particulièrement attrayantes pour l'avifaune. Ces plaines s'inscrivent d'ailleurs dans les huit zones de plaines à Outarde canepetière en région Poitou-Charentes et combinent 8% des effectifs régionaux. On y trouve aussi l'oedicnème criard et les busards des roseaux, cendré et Saint-Martin. A ce titre, elles sont couvertes par des sites Natura 2000 « oiseaux » (ZPS, ZICO) et par des zonages d'inventaire de la biodiversité (ZNIEFF de type 2). Une entomofaune messicole est également à souligner au niveau des bords de champs et de routes.

Plusieurs bâtiments d'habitation et d'élevage ainsi que des murets sont constitués de pierres calcaires issues de la géologie locale et laissent ouvertes des petites cavités favorables à la nidification d'espèces cavernicoles.

D'un point de vue floristique, on trouve encore plusieurs espèces des moissons (miroir de Vénus, peigne de Vénus, adonis d'été, violette des champs, bleuets, etc.) qui tendent à se raréfier avec l'intensification des pratiques agricoles (DSNE, 2009).

La Plaine de Frontenay, classée en ZNIEFF de type 1, présente un profil et des enjeux identiques aux deux plaines de Niort.



© J. LAIGNEL

Outarde canepetière (©INPN)



J.P. Siblet

Oedicnème criard (©INPN)

Continuités écologiques

Certaines zones de plaines cultivées ont été retenues comme réservoirs de biodiversité en raison de leur sensibilité vis-à-vis de l'outarde et du busard cendré. Ces zones sont pour la plupart incluses dans les zones de protection spéciale du dispositif Natura 2000. On peut donc supposer que ces zones sont également intéressantes pour l'ensemble du cortège avifaunistique protégé par ces ZPS. Le reste de ces zonages ont été par ailleurs pris en compte sous la forme d'espaces à corridors diffus.

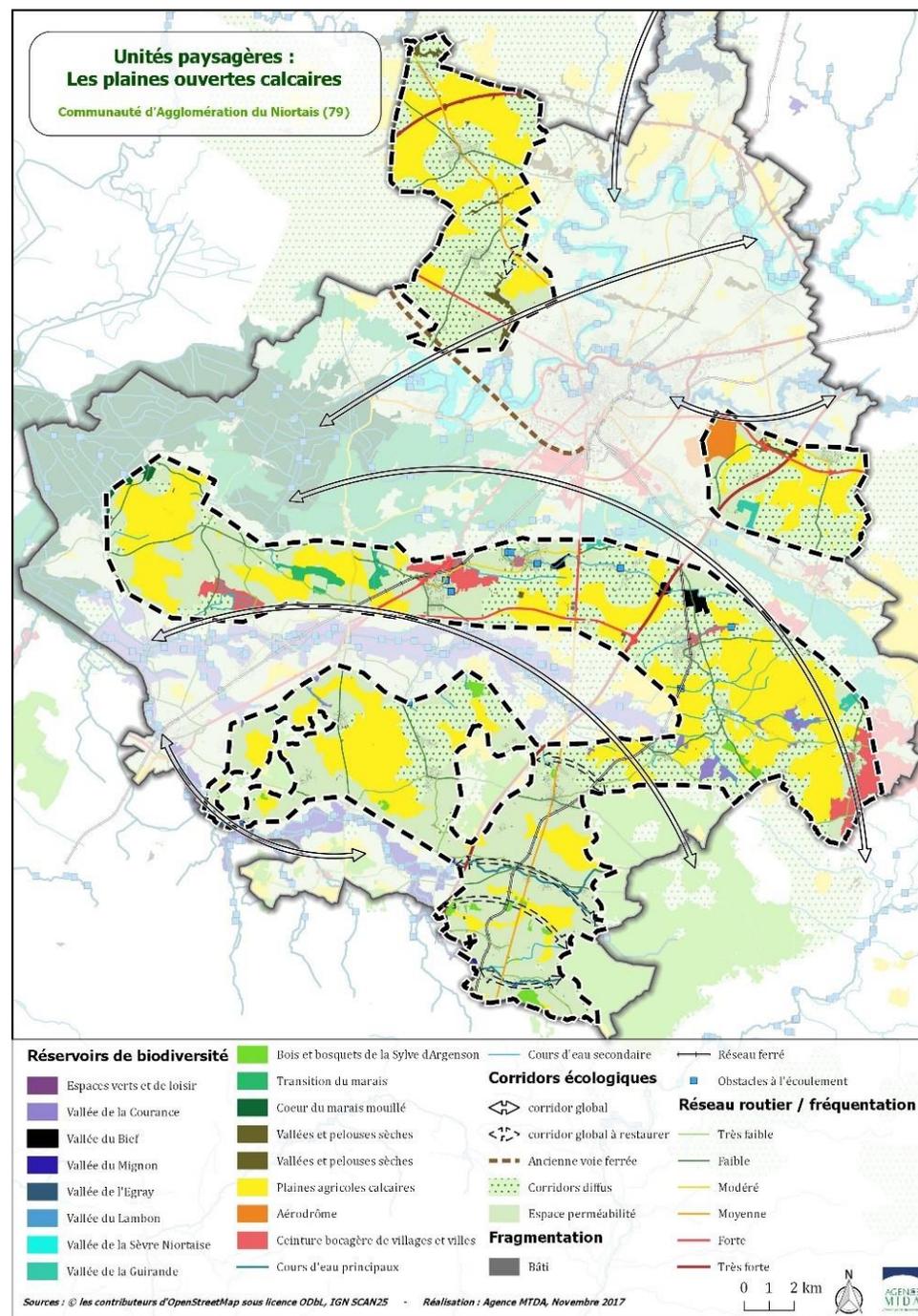
Les pelouses sèches et les vallées sèches les plus intéressantes ont également été recensées et ajoutées en tant que réservoirs de biodiversité à partir de la bibliographie disponible (notamment des études de Deux-Sèvres Nature Environnement sur les pelouses sèches) et d'une interprétation de la photographie aérienne. Les secteurs de pelouses plus ponctuels ou dégradés ont été intégrés à la trame verte et bleue via la couche de corridors ponctuels en pas japonais dédiée.

Menaces et Fragmentation

La survie de l'Outarde canepetière et des autres espèces faunistiques comme floristiques est menacée par l'intensification des pratiques agricoles : augmentation de l'homogénéité parcellaire, disparitions des surfaces "pérennes" : prairies, luzernes, jachères, haies, etc.

A noter également l'augmentation des infrastructures routières (autoroutières en particulier) qui fragmentent les espaces agricoles et naturels. Leur implantation a considérablement modifié les paysages en induisant du remembrement agricole et une modification de l'organisation spatiale des communes. La pression industrielle et commerciale en bord de route crée une artificialisation linéaire particulièrement fragmentante pour les espèces (Mauzé-sur-le-Mignon, Epannes...).

Le développement rapide des jachères fleuries (flore non autochtone) induit des risques d'invasion par des espèces exotiques et une dénaturation du principe de flore des champs (DSNE, 2009).



Les extensions urbaines et le mitage s'exercent dans toutes les communes mais de manière plus significative le long des axes autour de Niort. Ce phénomène conduit à une urbanisation linéaire le long des axes routiers, à la banalisation des entrées de ville et à des transitions abruptes entre campagne et espaces urbains. Ces extensions provoquent des phénomènes de co-urbanisation avec les communes périphériques de Niort (Chauray et Aiffres).

A contrario, les centres villes et villageois semblent touchés par une vacance et un abandon du patrimoine bâti plus marquants qu'ailleurs.

L'évolution des pratiques agricoles peut également avoir des impacts directs sur les paysages (agrandissement des parcelles, homogénéisation des cultures, banalisation du paysage, destruction des haies, des alignements d'arbres...). Par exemple, les bandes bocagères en fonds de vallons de la Courance et du Mignon se déstructurent et le maillage de haies s'agrandit au profit d'une intensification agricole et d'une maïsiculture importante.

Certaines bassines (ou réserves de substitution) peuvent également être mal intégrées d'un point de vue paysage. Des alignements d'arbres favorisent parfois cette intégration.

Les châteaux d'eau et les lignes électriques aériennes ont aussi été identifiés comme des éléments peu qualitatifs dans les paysages très ouverts de cette unité, d'autant plus que certains châteaux d'eau ne sont plus en fonctionnement.

Les éoliennes situées à proximité du territoire et des plaines sont aussi des éléments de fragmentation pour certaines espèces et peuvent également avoir un impact négatif sur les paysages.



Eoliennes visibles depuis Germond-Rouvre (©MTDA)



Château d'eau à Coulon (©MTDA)

01.2.4.4 La traversée guirandaise bocagère

Localisation

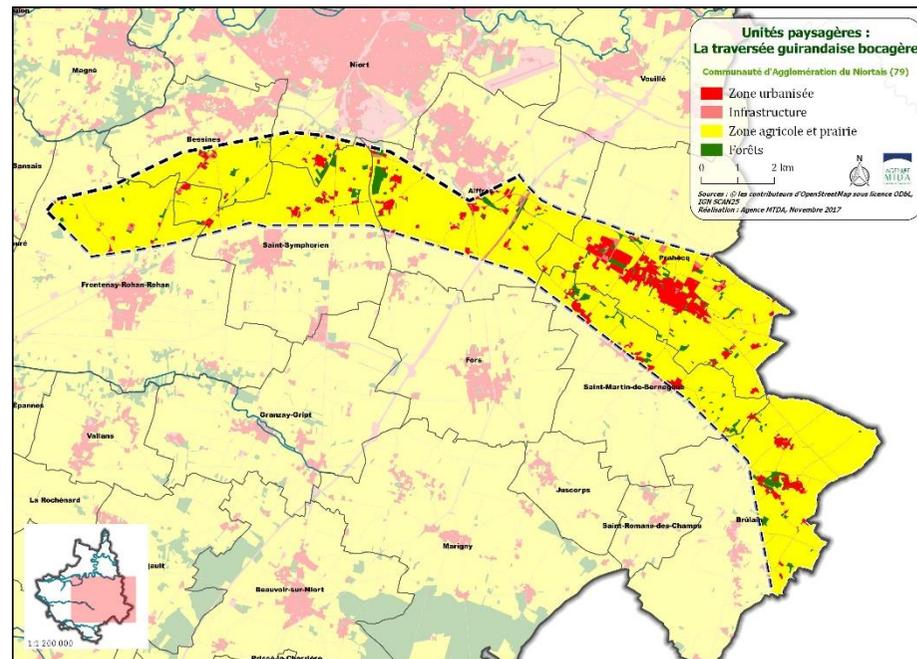
Il s'agit d'une écharpe bocagère, qui s'étire au sein de la plaine de Niort dont elle limite les horizons. Elle s'inscrit dans une légère dépression du relief associée à la vallée de la Guirande. La traversée guirandaise s'étend du Marais poitevin (elle encadre la partie de Marais mouillé) jusqu'à la vallée de la Boutonne.

Cette unité se dévoile principalement par la R.D. 740, qui se trouve à la lisière de la bande bocagère et de la plaine depuis Niort jusqu'à la Boutonne.

Paysage

La traversée bocagère se caractérise par un paysage cloisonné et arboré, dont la haie constitue tant l'emblème que le principal élément de structuration de l'espace et sa composante la plus visible. La vocation première d'élevage et de pâturages a été favorisée par les sols plus humides, moins aptes aux grandes cultures et a façonné l'occupation du sol. Ce réseau de haies permet une approche intime de l'espace et un isolement aujourd'hui très apprécié. Les chemins creux, les arbres, les prairies pâturées, représentent une campagne aimable, aux espaces variés, très appréciée pour les promenades à pied ou à cheval. Mais le paysage bocager reste d'une accessibilité et d'une visibilité difficiles du fait de la privatisation des lieux et des chemins, des écrans visuels parfois trop importants et de l'absence de relief.

Par ailleurs, la traversée bocagère fait aussi contraste avec la plaine par la répartition du bâti : aux villages fortement regroupés de la plaine s'oppose la dispersion des établissements humains du bocage. Le cloisonnement de l'espace fait que les villages et bourg apparaissent et disparaissent subitement. Pour les mêmes raisons, une grande partie des installations agricoles et industrielles sont protégées des regards par le réseau dense des haies.



Les villages de Prahecq et de Saint-Symphorien sont placés à cheval sur les rivières et les coteaux qui les bordent sont occupés par des cultures diverses : potagers, vignes, vergers. Ces vallées douces s’aplanissent vers l’aval jusqu’à rejoindre le Marais poitevin.

Cette dispersion du bâti combinée à l’ancienneté du parcellaire conduisent à un réseau dense de petites routes et d’innombrables chemins, qui contribuent au sentiment d’enfouissement que procure le bocage. Par contraste, les routes récentes semblent appartenir à un autre territoire.

Un système paysager et rural très spécifique et identitaire se découvre au gré et en lisière de certains marais : il s’agit de jardins-potagers qui diversifient le paysage et assurent une transition entre les espaces bâtis et le marais très boisé.

Biodiversité

La traversée bocagère est principalement constituée par la Guirande, affluent de la Sèvre niortaise, sa ripisylve plus ou moins fragmentée et les milieux attenants. On y retrouve également des prairies inondables et des boisements alluviaux naturels qui sont parfois localisés à proximité directe de zones agricoles ou urbaines. Ces prairies inondables sont ceinturées par des systèmes bocagers faisant le lien avec le Marais poitevin et permettant ainsi l’accueil d’une faune diversifiée.

Malgré l’intérêt écologique de cette traversée bocagère, on notera l’absence de zonage écologique réglementaire ou d’inventaire. Cet intérêt n’en est pas pour le moins bien représenté avec la présence de la Rosalie des Alpes, que l’on retrouve au niveau des frênes têtards qui jalonnent la vallée de la Guirande. Cette dernière abrite également de belles stations de Fritillaire pintade.



La vallée de la Guirande (©MTDA)



Réseau bocager enserrant des parcelles cultivées à Prahecq (©MTDA)

Continuités écologiques

La traversée bocagère est constituée de plusieurs réservoirs de biodiversité reliés entre eux grâce à la continuité créée par la vallée de la Guirande. Elle forme une passerelle entre le marais et la vallée de la Boutonne, qui présente un grand intérêt écologique.

L'Ouest de cette traversée est marqué par le marais et sa zone de transition, dont le bocage se maintient le long de la vallée de la Guirande ou en ceinture autour de zones urbanisées (dont Niort au Sud de la ville).

Plusieurs réservoirs de biodiversité ont donc été identifiés : les zones bocagères du marais, celles de la vallée et les ceintures bocagères de villes et de villages. Des corridors écologiques diffus permettent la connectivité de ces zones entre elles.

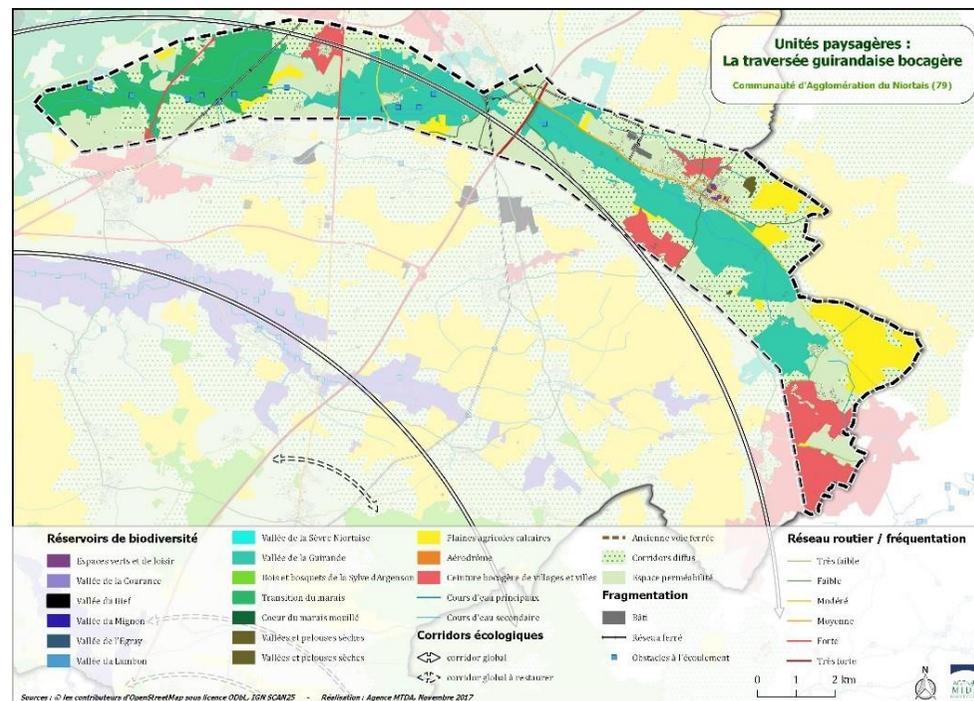
Menaces et Fragmentation

En matière de menace, la commune de Bessines est particulièrement soumise à des pressions urbaines de Niort. Ses entrées urbaines et les axes routiers qui les relie (D611, D3) sont très vulnérables au développement de l'urbanisation et des zones d'activités.

En outre, un début de mutation de la composition traditionnelle des haies s'opère dans les espaces péri-urbains avec l'apparition des haies de résineux aux abords des habitations et en ceinture de parcelles privatisées de loisirs, en incohérence totale avec le réseau de haies « traditionnel ».

Plusieurs routes à grande circulation fragmentent cette traversée bocagère (A10, D104, D611, D650) ainsi que des voies ferrées.

On note également une présence non négligeable de seuils qui fragmentent le cours d'eau de la Guirande.



01.2.4.5 Les reliquats d'Argenson

Localisation

Les massifs de la sylviculture d'Argenson constituent encore un des plus vastes ensembles forestiers de Poitou-Charentes et présente un fort intérêt écologique. Il constitue l'héritage d'un gigantesque ensemble forestier, qui se poursuit à l'Est du territoire, morcelé au fil des âges et des défrichements. En effet, lors du peuplement celtique, deux grands groupes se sont partagés le territoire régional, au Nord les Pictons (Poitiers et le Poitou) et au Sud les Santons (Saintes et la Saintonge). Entre eux deux, une zone de marche reste boisée, la forêt d'Argenson. Cette forêt marque toujours la limite entre les départements poitevins et charentais même si elle ne constitue plus un massif unique mais plutôt une série de massifs boisés qui alternent avec des clairières et des espaces ouverts, cultivés en céréales.

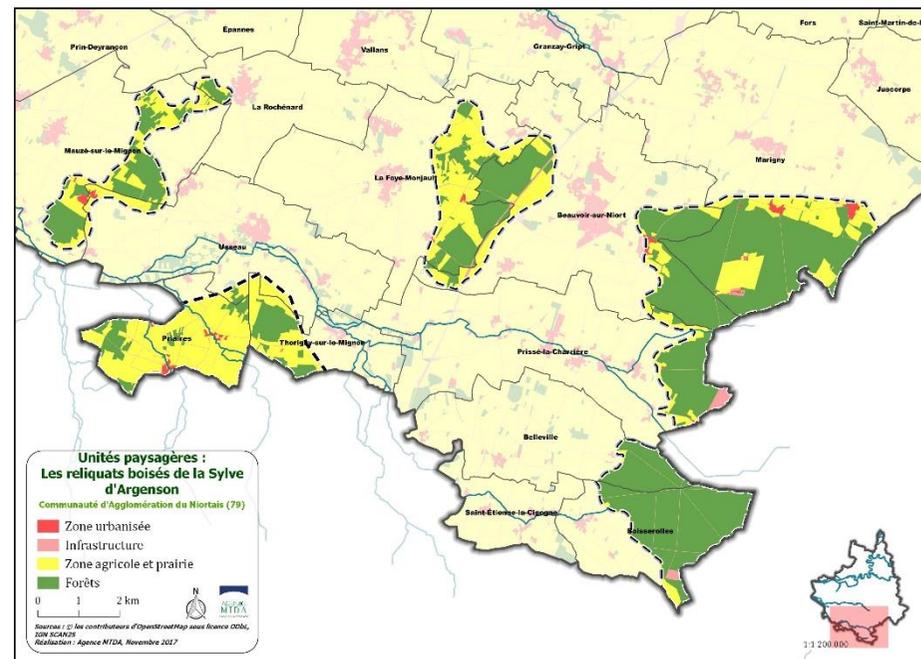
Ces massifs font l'objet d'un site Natura 2000 et d'une réserve biologique qui visent à protéger l'intérêt écologique de ce site et sont couverts par plusieurs zonages d'inventaires de la biodiversité (ZNIEFF de type 1 et 2)

Paysage

Cette unité se caractérise par des boisements de toute taille qui dominent les paysages et compte notamment quelques forêts domaniales (Chizé, Chef-Boutonne, Aulnay). Les chênes et les hêtres sont les espèces les plus représentées.

La forêt abrite de nombreuses sources de ruisseaux venant alimenter la Boutonne et la Couture. Les vallées assez plates forment les axes de clairières enchaînées les unes aux autres. Elles accueillent les principales agglomérations et de vastes peupleraies, magnifiées en hiver par les inondations.

L'alternance des forêts et de secteurs plus dégagés définit un très grand nombre de lisières qui constituent une composante paysagère forte. Outre leur richesse écologique, les lisières présentent en effet un intérêt paysager particulier car elles animent et structurent les horizons des plaines agricoles.



Plus ou moins proches de l'observateur, elles déterminent plus fortement l'ambiance du secteur que l'intérieur même des massifs, peu accessibles.

Il n'y a pas de villages dans les forêts. Ils se situent au centre des clairières, de préférence au bord d'un cours d'eau.

Biodiversité

Les massifs de la Sylve sont principalement des forêts caducifoliées sur calcaires dont l'espèce dominante est le chêne pubescent accompagné parfois du chêne pédonculé. Le site comprend également des surfaces non négligeables de hêtraie calcicole sud-occidentale.

Il abrite ainsi un remarquable cortège floristique associé à la hêtraie avec des populations importantes d'espèces rares ou en station unique au niveau régional (Belladone, Orge d'Europe).

Le site héberge également des espèces intéressantes d'invertébrés, de mammifères (chiroptères, genette, chevreuil, sanglier, blaireau) et d'amphibiens (salamandre, triton). Des études récentes menées par le département et l'association Deux Sèvres Nature Environnement (DSNE) ont montré la présence de 16 espèces de chauves-souris dont 6 inscrites à l'Annexe II de la Directive Habitat-Faune-Flore. Le réseau d'allées, de mares, de lisières et de layons forestiers forme en effet des terrains de chasse favorables pour certaines espèces de chiroptères. Le bâti (granges, linteaux, volets, caves, greniers) constitue des gîtes attractifs pour les espèces anthropophiles identifiées. Les arbres à cavités ou fissurés, les écorces décollées sont des habitats indispensables aux chauves-souris arboricoles.

Par ailleurs, des pelouses et des ourlets calcicoles thermophiles subsistent au sein des chênaies pubescentes ou au milieu des zones céréalières (pelouses calcaires du bois de la Noue sur la commune de Granzay-Gript). Ces milieux sont associés à un très riche cortège d'espèces notamment le séneçon du Rouergue, la sabline des chaumes, le scorsonère hirsute, l'inule à feuilles de spirée...



Vue sur la forêt de Chizé à Boisserolles (©MTDA)



Barbastelle d'Europe (©INPN)



Genette commune (©INPN)

Continuités écologiques

Les réservoirs de biodiversité identifiés sur cette unité paysagère correspondent à de petits boisements disséminés dans la plaine agricole aux alentours de la forêt de Chizé, elle-même identifiée comme un réservoir de biodiversité majeur. Ces boisements ont été retenus du fait de leur ancienneté, du caractère rare des boisements sur le territoire de la CAN et de leur association régulière à des ourlets thermophiles.

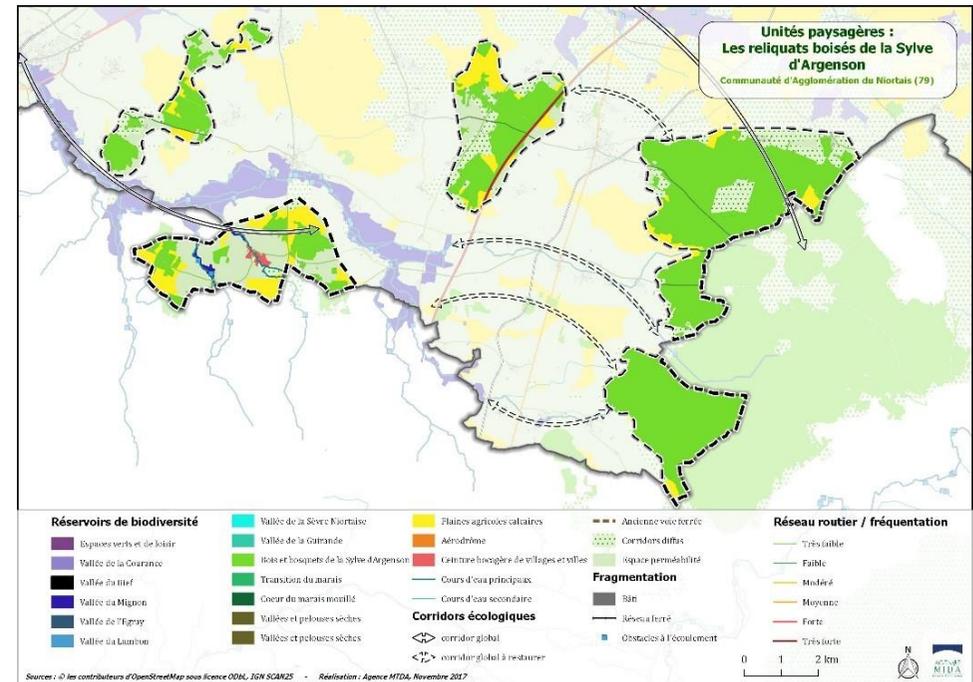
Des reliquats bocagers peuvent faire la liaison entre ces réservoirs et ont été identifiés en tant qu'espaces de corridors diffus afin de préserver les liens fonctionnels existants entre les réservoirs de biodiversité. Le fonctionnement écologique de cette entité repose sur des déplacements en pas japonais des espèces entre les réservoirs boisés. L'intérêt des boisements repose donc sur leur nombre et leur proximité pour maintenir ces échanges fonctionnels.

Ces corridors en pas japonais permettent de créer des liens écologiques entre la vallée de la Courance et la vallée du Mignon. Plusieurs corridors à restaurer ont été identifiés sur la partie Est de cette unité paysagère, de manière à recréer un lien écologique entre la vallée du Mignon et la forêt de Chizé.

Menaces et Fragmentation

La principale menace pesant sur ces noyaux boisés est liée à leur enrésinement voire à leur défrichement qui induirait une modification des habitats des espèces. La conduite sylvicole moderne limite également la présence de futaie irrégulière et âgée avec des arbres sénescents ou morts qui sont plus favorables aux chauves-souris sylvicoles et aux invertébrés.

Les changements climatiques provoquent par ailleurs un dépérissement des hêtraies. La mise en place d'essences de remplacement entraîne souvent une banalisation de l'habitat. Concernant les pelouses et les ourlets thermophiles, leur maintien dépend des modalités de gestion et notamment de la lutte contre leur embroussaillage. Le bocage entre ces unités boisées est également menacé de destruction du fait d'une évolution possible des pratiques agricoles. Quelques routes (A10 et D650) et les voies ferrées peuvent fragmenter les continuités écologiques de cette unité.



01.2.4.6 Le cœur urbain

Localisation

Au bord de la Sèvre Niortaise et aux portes du Marais poitevin, Niort et sa périphérie forment un noyau urbain à l'interface des paysages du reste du territoire. La perception de cette unité se fait sur ses franges via le réseau routier et autoroutier qui converge ou contourne la ville.

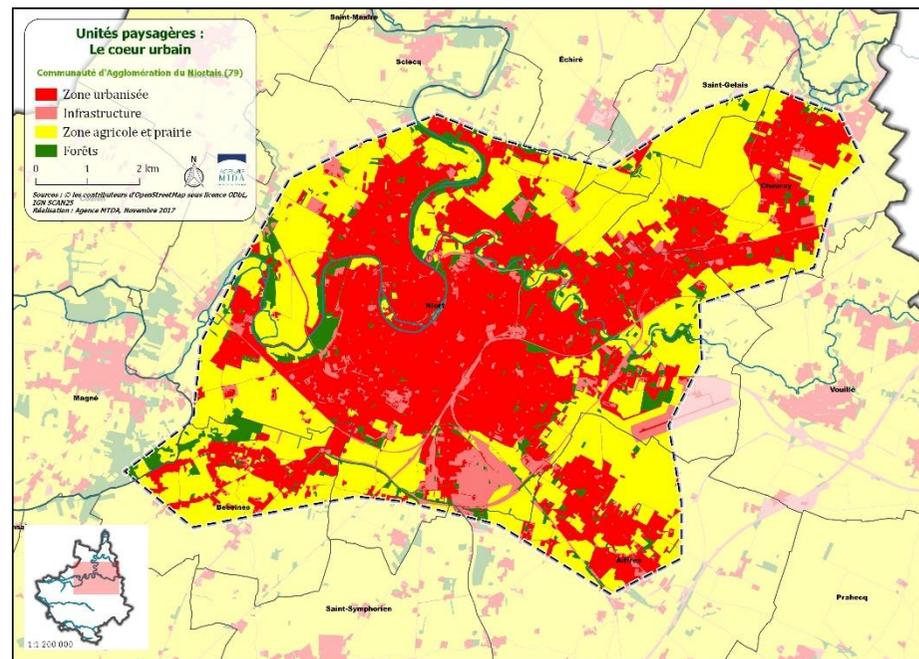
Paysage

Du fait de sa position centrale, cette unité bénéficie de la diversité paysagère qui l'entoure et n'a pas connu d'extension trop destructrice. Le donjon occupe une place privilégiée dans l'évocation des paysages de cette unité.

La Sèvre constitue un élément structurant de Niort : elle est le siège de l'implantation historique de la ville et a fait l'objet d'aménagements paysagers en coulée verte. Avec le Lambon, elle forme une ceinture verte qui constitue un atout paysager majeur de l'unité. Elle met particulièrement en valeur le patrimoine qu'elle longe et les façades intra-urbaines. Elle est aussi le lieu privilégié des jardins et des espaces verts urbains (prairies inondables, parcs...), qui permettent une ouverture paysagère. Pourtant, le réseau hydrographique se réduit parfois au cours d'eau et à un simple alignement d'arbres et la privatisation des bords de Sèvre réduit la visibilité des paysages liés à l'eau et les leviers pour les mettre en valeur.

Les bandes bocagères présentes autour de la ville (Marais poitevin à l'Ouest, bande bocagère au Sud) participent également à cette ceinture verte et permettent une transition et une intégration de Niort dans son environnement.

La topographie est également une caractéristique identitaire de cette unité, la ville de Niort formant un « amphithéâtre ». Cette structure en pallier permet de mettre en valeur le patrimoine historique de la ville et de dégager des perspectives intéressantes. Les églises Saint-André et Notre-Dame ainsi que le château d'eau constituent des repères importants dans le paysage de Niort.



Enfin, les alignements d'arbres le long des principales routes qui convergent vers Niort font aussi partie des atouts paysagers de cette unité. Ils guident le visiteur, apportent ou prolongent une trame verte dans le contexte urbain, agrémentent les entrées de villes, participent à la qualité du cadre de vie des niortais et aident également à composer et organiser la lisibilité de la ville et de ses extensions urbaines.

Biodiversité

La ville n'est pas exempte de biodiversité, au contraire. De nombreux inventaires témoignent de la valeur écologique de la biodiversité sur ce secteur (APPB, sites Natura 2000, ZNIEFF, ZICO, sites inscrits et sites classés, AVAP, etc.). Les parcs et les espaces verts, les jardins « partagés » ou non, les zones maraichères, les haies, les bordures de routes, les murs végétalisés, les trottoirs et balcons fleuris peuvent accueillir de nombreuses espèces animales et végétales. On parle de nature en ville. La nature en ville participe à l'amélioration du cadre de vie des habitants et permet la pratique d'activité de loisirs. Elle est également à l'origine de nombreux services pour l'homme. Elle permet en effet une meilleure gestion de l'eau en permettant son infiltration. Elle assure aussi une meilleure régulation des températures en ville et permet de limiter le phénomène d'îlot de chaleur.

Enfin, les espaces de nature en ville accueillent une biodiversité adaptée et peuvent donc participer à la trame verte et bleue du territoire. Certaines espèces remarquables peuvent s'y trouver (Grosbec casse-noyau, Moineau souldie, Rougequeue à front blanc, chauves-souris, insectes...). Certains jardins, parcs et autres espaces végétalisés peuvent donc constituer des refuges et concentrer un nombre non négligeable d'espèces. La mise en place de la politique « 0 phyto » sur Niort va dans le sens de leur protection.

De façon localisée, l'aérodrome de Niort présente un intérêt écologique important, avec la présence de plus de 30,8 ha de pelouses sèches jamais retournées, caractérisé par une avifaune remarquable (busards, alouettes), une grande diversité d'orchidées et de nombreux insectes patrimoniaux d'intérêt européen (source : DSNE) ; ainsi que 31,6 hectares de prairies maigres de fauche. Un plan de gestion a été mis en œuvre par la ville de Niort sur l'aérodrome pour maintenir cette richesse écologique.

Nature en ville à Niort (©MTDA)



Continuités écologiques

Plusieurs espaces verts intra-urbains classés comme réservoirs de biodiversité dans le cadre du PLU de la ville de Niort ont été pris en compte dans la TVB intercommunale (24 au total, dont 6 réservoirs aquatiques), à savoir :

- Les marais niortais : marais de Galuchet et de la Plante, marais de Saint-Rémy grand marais de Bessines,
- La Sèvre niortaise : méandres de la Sèvre amont, méandres de la Sèvre avale, plan d'eau de Noron.
- Le bois de la Tranchée, le boisement de Surimeau,
- La rivière du Lambon (secteur amont)
- L'aérodrome

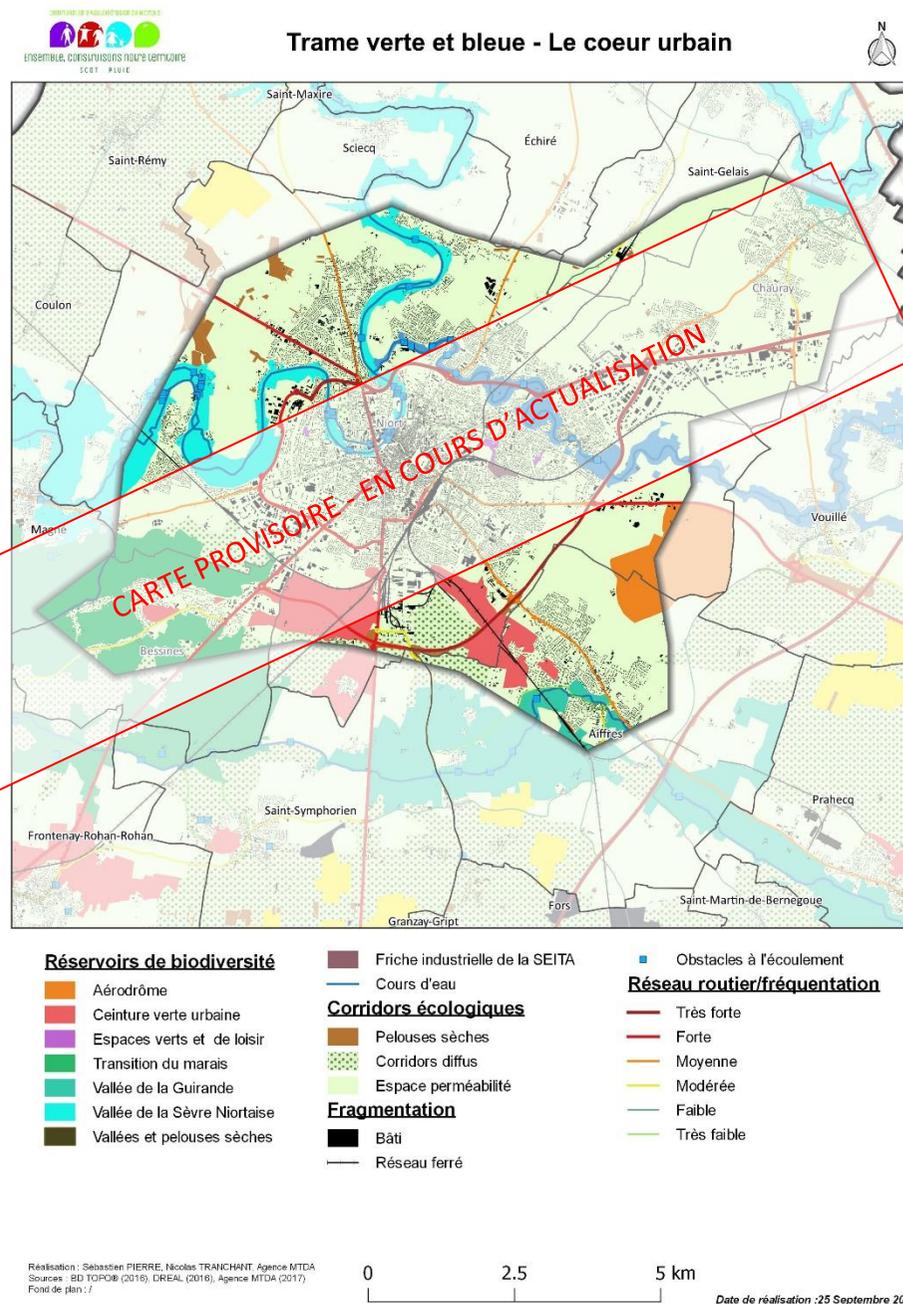
- Les deux vallées sèches : la vallée de Buffevent-Torfoeu et la vallée de Vignon,
- Les secteurs bocagers : la Coudraie, dans la vallée du Lambon plus largement le secteur bocager de la commune de Niort.
- La plaine céréalière de la Goupillière,
- Les friches industrielles : ancien dépôt de tabac de la Seita, le long de la voie ferrée Niort-Poitiers.

Plusieurs de ces sites ont fait l'objet d'une analyse par photo-interprétation et d'inventaires naturalistes précise pour identifier les espaces qui participent à ce réservoir et corridor écologique (Sèvre et ses abords, Lambon, etc.). Les grandes continuités écologiques qui se dessinent sur cette unité paysagère sont à associer aux cours d'eau qui traversent le centre-ville et à la bande bocagère au Sud du noyau urbain, le long de la Guirande.

Menaces et Fragmentation

Les principales pressions qui s'exercent sur les paysages sont liées au développement urbain, industriel et commercial, exercées principalement le long des axes routiers et qui remet en question les contours de la ville. Ce phénomène est d'autant plus problématique que ces axes s'inscrivent parfois en entrée de ville ou dans des reliefs en points hauts et sont donc particulièrement visibles. La principale « entrée de ville » de l'agglomération s'inscrit ainsi dans un ensemble commercial peu qualitatif avec la présence singulière de sociétés d'assurance. En outre, des co-urbanisations se créent par agglomération de noyaux urbains autrefois séparés. La continuité urbaine qui se forme avec Saint-Maixent est une parfaite illustration de ce phénomène.

Vers les plaines, l'instauration d'une limite franche et lisible reste à établir pour faciliter l'articulation de la ville avec les paysages d'« openfields » et une valorisation mutuelle. On retrouve également des pressions de densification et d'extension urbaine au niveau des trames vertes portées par les cours d'eau et les bandes bocagères ainsi qu'une problématique de fragmentation par les réseaux routiers. Les milieux anthropisés sont souvent plus fortement touchés par les espèces invasives (notamment au niveau des friches), qui font concurrence aux espèces locales et peuvent poser des problèmes sanitaires. En outre, le caractère favorable des espaces de nature en ville à la biodiversité dépend de la gestion appliquée (utilisation d'insecticides, tontes répétées...).



01.2.5 La trame verte et bleue

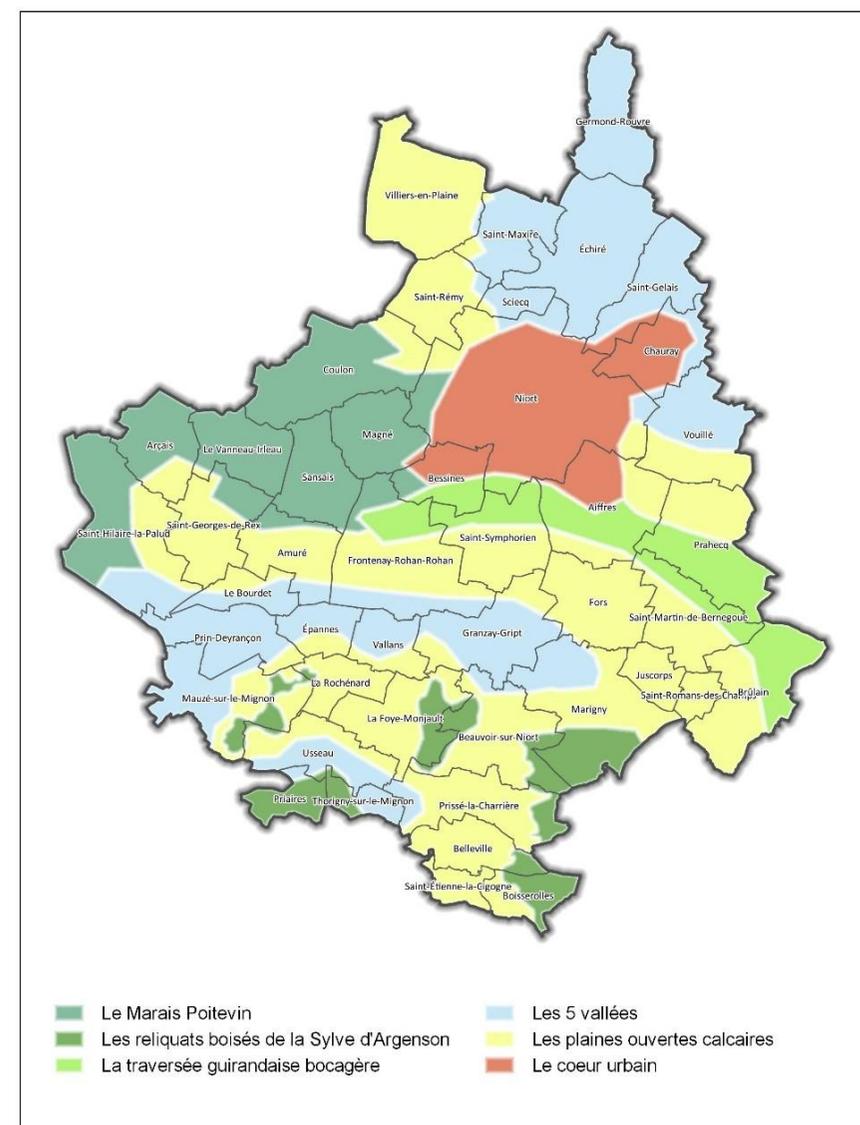
A l'issue de l'analyse des différentes unités éco-paysagère du territoire, il apparaît que les paysages et la trame verte et bleue sont fortement imbriqués sur la CAN. Les continuités écologiques constituent ainsi des motifs paysagers fondateurs des paysages et des refuges de grande importance pour protéger la biodiversité et assurer ses déplacements et ses cycles de vie.

La Trame Verte et Bleue a donc été identifiée à l'échelle de la CAN par une approche « éco-paysagère » en se basant sur l'analyse de l'occupation des sols enrichie, au regard des caractéristiques de chaque entité paysagère (voir note méthodologique TVB).

Les données régionales du SRCE Poitou-Charentes, ainsi que les informations disponibles à l'échelle du SCoT et des communes disposant d'un PLU Grenellisé approuvé⁵ ont été prises en compte pour l'analyse de la TVB de la CAN.

En complément des analyses TVB déjà conduites sur le territoire, des secteurs ont également été identifiés comme contribuant à la trame verte et bleue (à dire d'experts, atelier de mai 2017). Enfin, un passage de terrain a été réalisé en avril 2017 pour conforter les résultats de ces analyses et finaliser la cartographie des continuités écologiques.

La méthode détaillée d'élaboration de la TVB est présentée dans une notice méthodologique consultable en annexe 1 (en cours de rédaction).



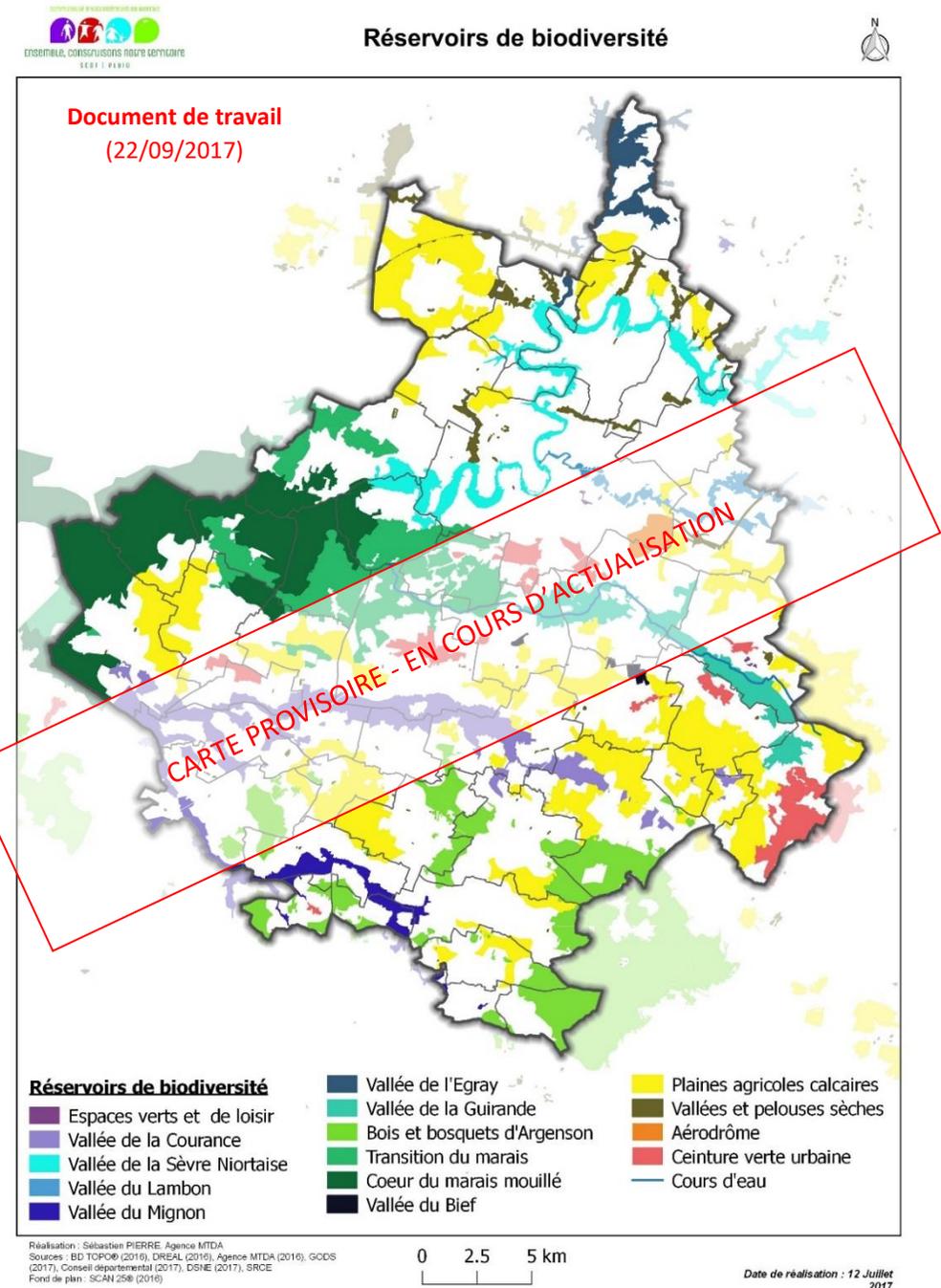
⁵ Echiré, Niort, Aiffres, Saint-Hilaire-La-Palud, Epannes, Mauzé-sur-le-Mignon, Granzay-Gript, Marigny.

01.2.5.1 Réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité ont été définis à partir d'une analyse multicritère de l'occupation des sols et en fonction des unités paysagères. Ils ont ensuite été affinés visuellement par photo-interprétation de la photographie aérienne.

La trame verte et bleue de la CAN s'organise ainsi autour de **8 grands types de réservoirs de biodiversité** :

1. Le Marais poitevin et sa zone bocagère de transition,
2. Les vallées des principaux cours d'eau du territoire : vallées de la Courance, de la Sèvre Niortaise, du Lambon, du Mignon, de l'Egray, de la Guirande,
3. La traversée bocagère formée par le bocage alluvial de la Guirande,
4. Les ceintures bocagères au Sud de Niort et autour de certains bourgs,
5. Les vallées et les pelouses sèches,
6. Les zones à forte sensibilité « avifaune » dans les plaines agricoles calcaires,
7. Les boisements de l'ancienne Sylve d'Argenson,
8. Les espaces verts et de loisirs de Niort. Certains espaces verts urbains peuvent en effet constituer dans certains cas des réservoirs de biodiversité ou des zones relais pour la biodiversité (généralement ordinaire, parfois remarquable).





01.2.5.2 Corridors écologiques

Le territoire présente, au-delà de ces zones refuges, une bonne connectivité écologique puisque plusieurs corridors relient ces réservoirs entre eux.

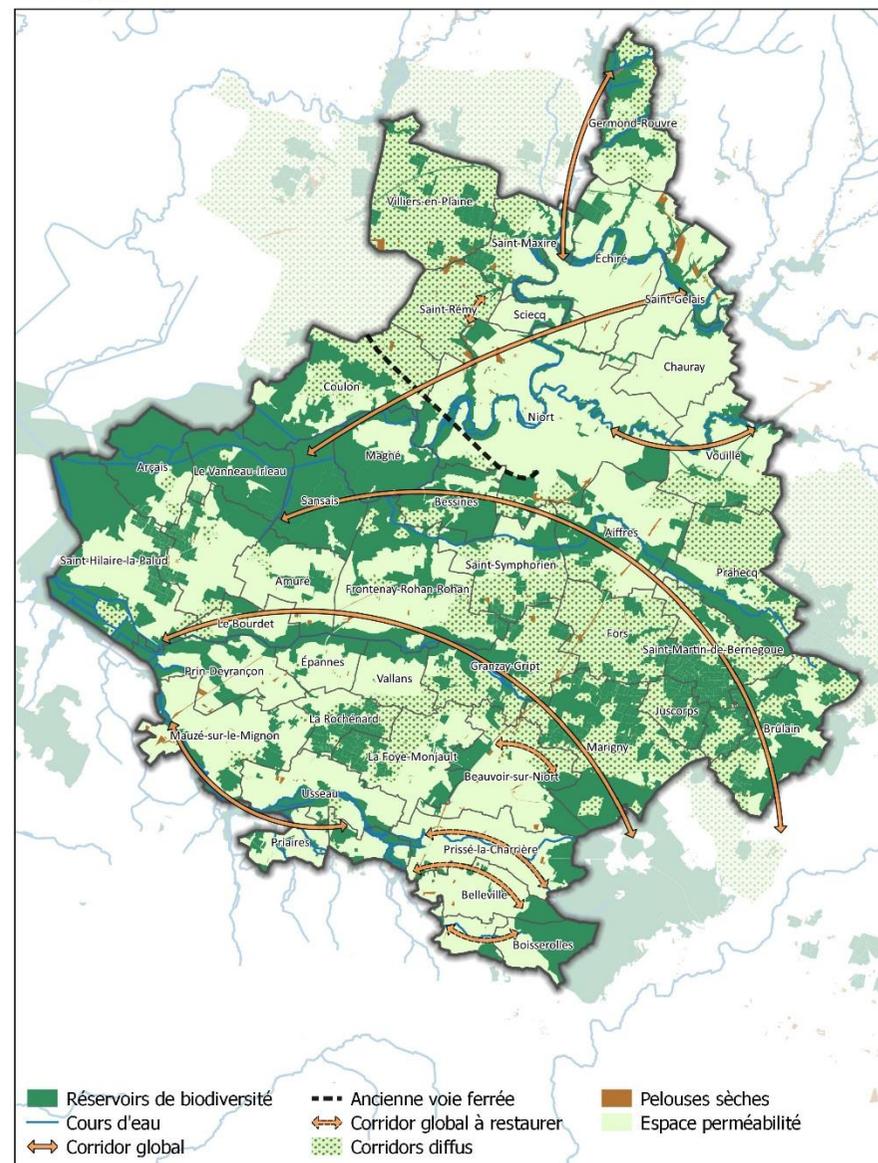
Plusieurs types de corridors ont été identifiés à l'échelle de la CAN⁶.

Les **corridors linéaires** correspondent à des corridors de largeur réduite et constitués d'un seul type de milieu, ce qui permet une représentation cartographique sous la forme de ligne, d'où son appellation de « corridors linéaires ». Sur la CAN, ce sont principalement les cours d'eau qui constituent les corridors linéaires les plus remarquables. Les chemins ruraux ont aussi été identifiés comme des corridors locaux linéaires car ils peuvent appuyer les déplacements de certaines espèces dans les plaines agricoles.

Les **corridors paysagers** correspondent à des espaces dont les milieux constitutifs sont plus diversifiés. Ces espaces de déplacements sont également plus diffus et sur des largeurs plus importantes que dans le cas des corridors linéaires. Ils sont identifiés en fonction de leur caractère attractif pour les espèces et en prenant en compte leur capacité de dispersion.

Sur la CAN, ce sont principalement les vallées qui forment les continuités écologiques les plus remarquables puisqu'elles quadrillent véritablement le territoire. Ces vallées englobent à la fois le corridor linéaire formé par le cours d'eau mais aussi les milieux associés tels que la ripisylve, les prairies, les zones humides, les milieux bocagers...

Des corridors paysagers sont également associés à des zones bocagères qui font le lien entre des réservoirs bocagers ou des forêts. On y retrouve des haies, des bosquets, des mares, des prairies et des cultures, qui forment une mosaïque de milieux intéressants et diversifiés, et qui sont très attractifs pour de nombreuses espèces animales et végétales.



Réalisation : Sébastien PIERRE, Nicolas TRANCHANT, Agence MTD
Sources : BD TOPO® (2016), CREAL (2016), Agence MTD (2016), GOC6 (2017), Conseil départemental (2017), DSI (2017), SRCE
Fond de plan : SCAN 258 (2016)

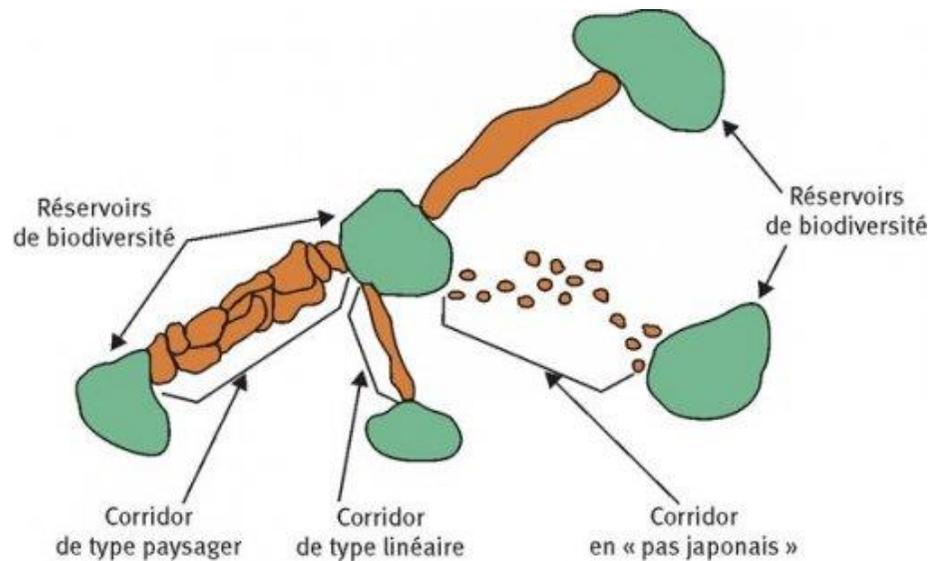
0 2.5 5 km

Date de réalisation : 25 Septembre 2017

⁶ Cette approche sur l'analyse de la perméabilité des milieux de la sous-trame identifiés pour le cortège d'espèces indicatrices retenues (espèces sensibles à la fragmentation), voir note méthodologique TVB en annexe (en cours de rédaction).

On trouve enfin plusieurs **corridors en pas japonais** sur le territoire. Ces corridors sont constitués de taches de milieux attractifs, séparés par des milieux qui le sont moins, mais dont la proximité permet un déplacement des espèces via ces zones refuges temporaires. C'est notamment le cas pour les pelouses sèches, qui, au vu de leur caractère rare et sensible, ont toutes été intégrées à la trame verte et bleue en tant que corridors en pas japonais. Les plus remarquables d'entre elles ont été retenues en tant que réservoirs de biodiversité : il s'agit notamment des prairies de l'aérodrome de Niort, des vallées sèches et des pelouses le long de certaines autoroutes.

Sur la partie Sud-est, on retrouve également un fonctionnement similaire sur les boisements dont la densité et la proximité permettent une connectivité globale en pas japonais.



Exemple d'éléments de la Trame verte et bleue : réservoirs de biodiversité et types de corridors terrestres (Cemagref, d'après Bennett 1991)

01.2.5.3 Fragmentation de la trame

La fragmentation de la CAN est essentiellement due au passage de plusieurs infrastructures de transports à grande circulation notamment l'autoroute A10 et A83 ainsi que la voie ferrée. Plusieurs routes départementales et nationales font aussi l'objet de collisions avec de la faune et présentent donc un caractère fragmentant pour la trame verte et bleue du territoire. Le déploiement de ce réseau a fortement modifié les paysages et les milieux et a notamment accéléré le phénomène de remembrement. Le caractère fragmentant de ces réseaux de transports dépend de plusieurs critères notamment de la fréquentation, des limitations de vitesse, de la présence d'enrillagement et de barrières centrales, du nombre de voies et de l'emplacement de ces réseaux par rapport aux continuités écologiques.

L'urbanisation peut également représenter un facteur de fragmentation. Sur le territoire, c'est surtout Niort et les noyaux urbains de la première couronne qui représentent les éléments les moins perméables à la faune. Les petits hameaux sont en effet souvent associés à du bocage, des jardins, des haies et sont de taille suffisamment réduite pour ne pas impacter fortement les déplacements des espèces. Néanmoins, les phénomènes d'urbanisation le long des axes et de co-urbanisation peuvent renforcer le caractère fragmentant de l'urbanisation.

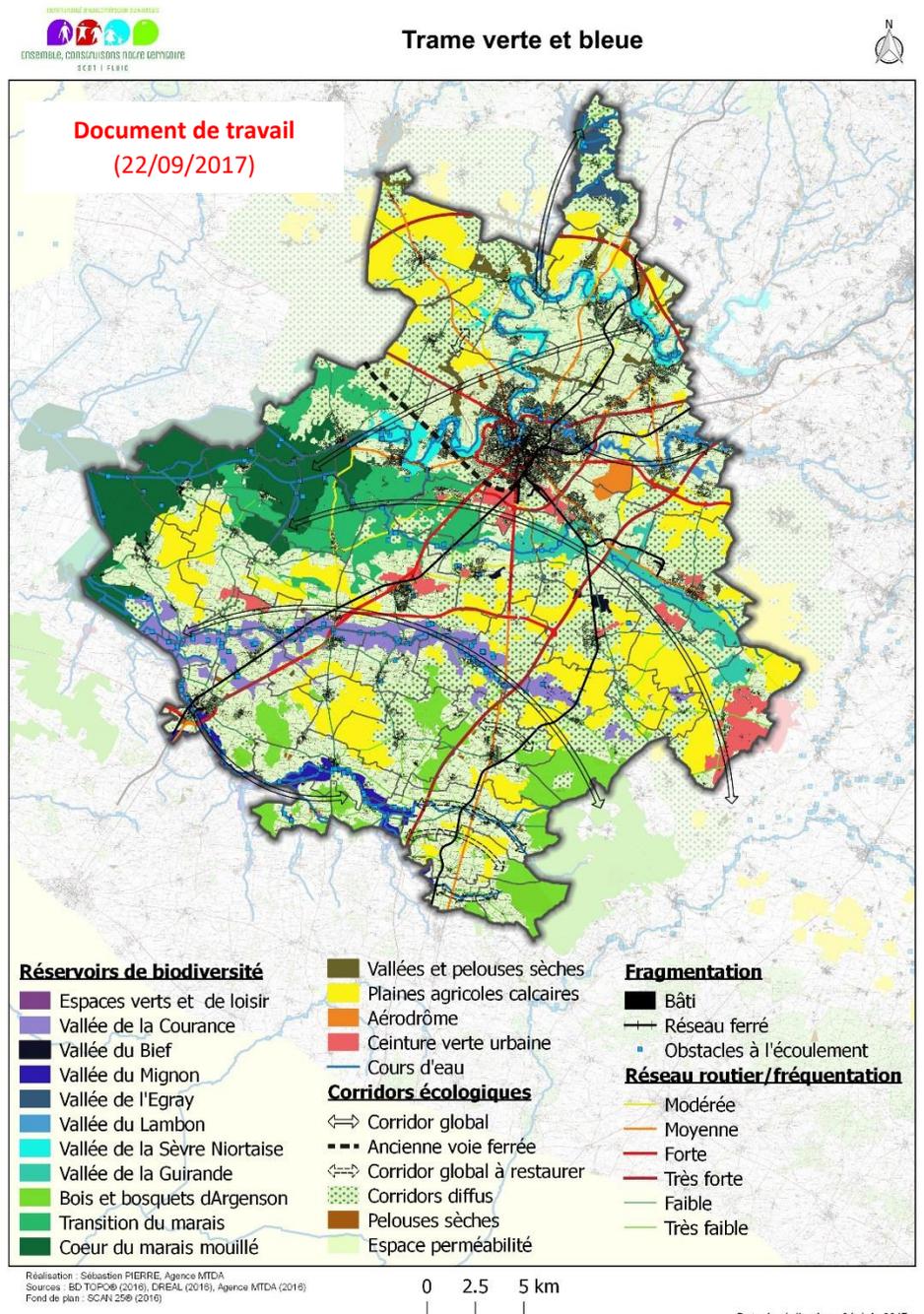
A noter également que l'urbanisation est à l'origine d'une pollution lumineuse qui peut avoir des impacts sur la faune nocturne et un effet fragmentant. Cette pollution lumineuse présente également des répercussions sur l'homme.

Il convient cependant de souligner que plusieurs communes de la CAN pratiquent l'extinction nocturne de l'éclairage public, à la fois pour des questions d'économie d'énergie mais aussi pour répondre aux enjeux de fragmentation lumineuse pour la faune nocturne. La liste complète des communes est présentée en annexe 2 (en cours de rédaction).

(http://www.nuitfrance.fr/?page=extinctions&partie=liste-communes&classer=id_dpt&dep=1920&fe=1&feuille=97#tablext).

Par ailleurs, un peu moins de 1000 obstacles à l'écoulement ont été identifiés sur le territoire de la CAN. Il s'agit principalement de seuils mais aussi de moulins, de ponts et de radiers de ponts, de passage à gué, de buses, de vannes et de barrage en remblais. Seule une trentaine de ces obstacles est équipée de passe à poissons (anguille principalement). Ces obstacles représentent bien souvent une fragmentation pour les espèces aquatiques et notamment pour les espèces migratrices. Sur le territoire de la CAN, 3 espèces migratrices sont ainsi concernées : l'anguille, la lamproie marine et la grande alose. Les ponts peuvent aussi être des obstacles pour la faune amphibie associée aux cours d'eau et aux zones humides (loutre, amphibiens) et impliquer une traversée de l'obstacle par la voirie, renforçant les risques de mortalité par collision.

Enfin, les lignes à haute tension et à moyenne tension ont également été identifiées comme des éléments de fragmentation, de même que les parcs éoliens situés à proximité du territoire de la CAN. Ces structures posent particulièrement problème pour les déplacements de certaines espèces d'oiseaux et de chauves-souris.



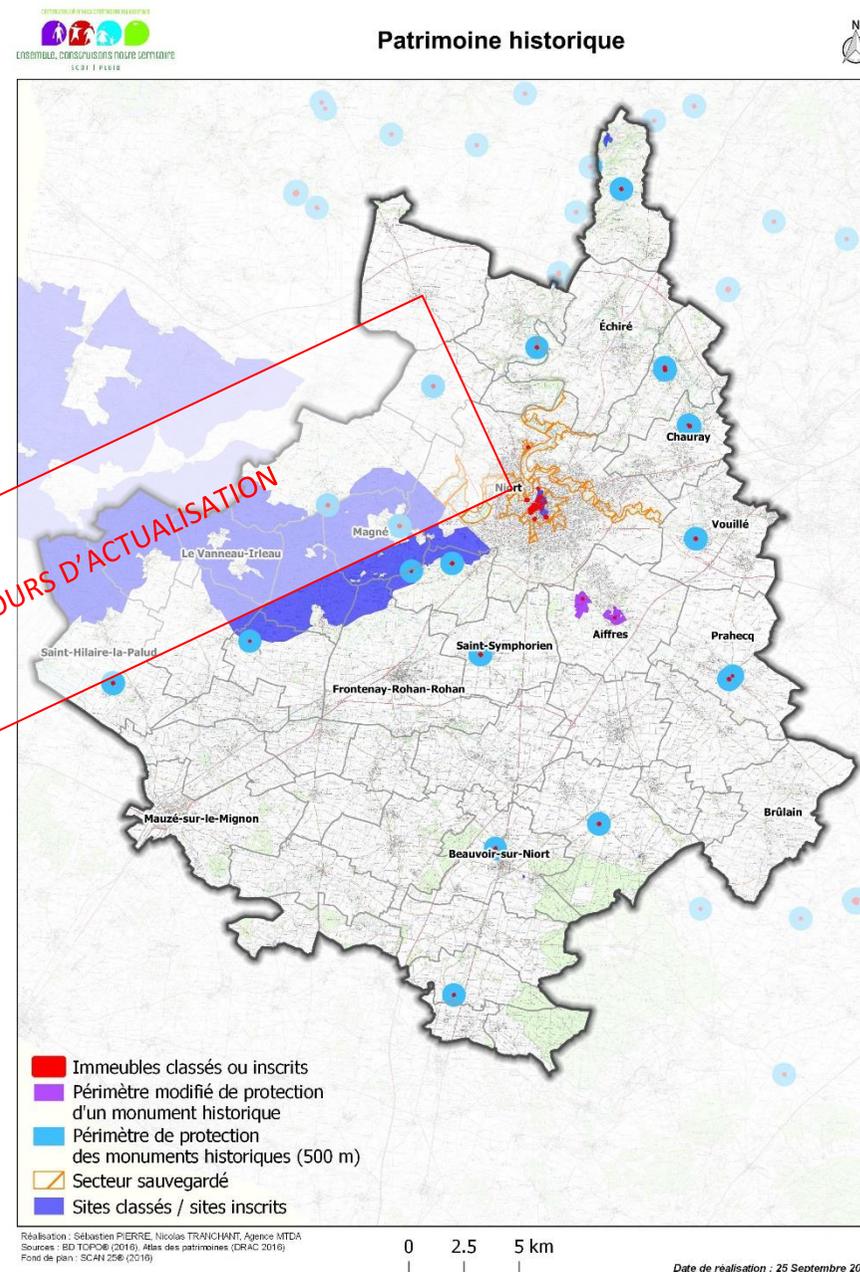
01.2.6 Un patrimoine historique riche

La Communauté d'Agglomération du Niortais est riche d'un patrimoine historique, culturel et paysager de grande valeur, réparti sur l'ensemble de son territoire et protégé en partie par des zonages réglementaires.

Le territoire compte ainsi près d'une quarantaine de monuments historiques répartis sur 18 des 45 communes de la CAN, 2 sites classés et 4 sites inscrits au titre des paysages. En lien avec ce patrimoine riche, on compte également une centaine de zones de préemption archéologique visant à préserver le patrimoine archéologique du territoire. La Communauté d'Agglomération a par ailleurs fait part de sa volonté de créer un label Pays d'Art et d'Histoire au niveau du périmètre CAN.

Niort concentre presque la moitié des monuments historiques du territoire en plus de deux sites inscrits et fait l'objet d'une Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) qui remplace la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP). La création d'un secteur sauvegardé a été votée à l'unanimité au Conseil municipal du 14 septembre 2015. Deux autres AVAP sont en cours de réalisation sur les communes d'Arçais et de Coulon.

Le Marais mouillé, classé au titre de son patrimoine paysager, est également un site emblématique du territoire. Le chêne vert, sur la commune de Marigny, est le seul autre site classé du territoire. Les monuments historiques et l'AVAP valent servitude d'utilité publique et s'imposent aux documents d'urbanisme.



01.2.6.1 Le centre historique de Niort

Niort concentre à elle seule près de 17 monuments historiques, une AVAP et deux anciens sites inscrits (suspendus depuis la mise en place de l'AVAP) : la Place de la Brèche (arrêté du 24 janvier 1944) et les Quartiers anciens (arrêté du 7 novembre 1979).

Ce patrimoine historique important s'explique par l'histoire de la ville qui se développe dès l'époque romaine du fait de sa situation privilégiée au bord de la Sèvre et aux portes du Marais poitevin grâce au tissage de draps et au tannage du cuir.

Au Moyen-Age, la domination anglaise sur la région lui offre l'occasion de commercer avec l'outre-manche. Après la répression pendant les guerres de religion, la ville propre à nouveau au XVIIIe siècle grâce à la chamoiserie. Au XIXe siècle, Niort connaît un nouveau développement urbain dont le centre-ville garde de nombreuses traces : maisons bourgeoises, halles de métal et de verre, édifices publics, places ...

La ville hérite d'un patrimoine riche et diversifié, provenant de toutes les époques qui ont marqué son histoire. Le Donjon, monument emblématique de la ville, est ainsi le vestige d'un château de Richard Cœur de Lion datant de la domination anglaise. La ville conserve aussi villas et façades d'inspiration Art Nouveau, datant du début du XXe siècle. On y trouve enfin plusieurs églises (Notre-Dame, Saint-Pezenne et Saint-Etienne du Port), des maisons et villas, la caserne Duguesclin...

A ce patrimoine historique se mêle aujourd'hui l'architecture plus moderne du XXIe siècle (Espace niortais, Jardins de la Brèche...).



Niort (©Communauté d'agglomération du Niortais)



Donjon de Niort (©Communauté d'agglomération du Niortais)

01.2.6.2 Un site naturel, culture, et paysager exceptionnel : le marais mouillé poitevin

Le Marais mouillé poitevin a été désigné site classé par l'arrêté du 9 mai 2003 et concerne le Nord-ouest du territoire soit les communes d'Amuré, Arçais, Bessines, Coulon, Frontenay-Rohan-Rohan, Magné, Niort, Saint-Georges-de-Rex, Saint-Hilaire-la-Palud, Sansais et Le Vanneau. Il s'étend au-delà de la CAN sur une superficie d'environ 18 500 hectares et concerne 3 départements (Vendée, Charente-Maritime et Deux-Sèvres). Il est par ailleurs couvert par un parc naturel et a été labellisé Grand Site en 2010. (Parc Naturel Régional depuis mai 2014)

En plus de ses aspects paysagers et écologiques, cette zone humide abrite un patrimoine unique, qui tire sa spécificité de la relation qu'entretiennent l'homme et l'eau. Le bâti est ainsi organisé autour de l'eau et s'étire le long des canaux comme à Coulon, La Garenne d'Arçais ou encore La Garette de Sansais.

Certains villages disposent encore d'un ou plusieurs ports (Saint-Georges, de Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon, du Vanneau-Irleau) et on compte un nombre important d'écluses, de ponts et de passerelles. Sur les voies terrestres, la construction de passerelles métalliques, dès la fin du 19ème siècle, a permis la desserte de portions de marais autrefois accessibles uniquement par barque.

Vestiges des cultures vivrières d'autrefois, des jardins potagers inondés pendant la moitié de l'année sont encore cultivés sur les « Mottes » dans le Marais d'Arçais et de Saint-Hilaire-la-Palud et participent au patrimoine paysager et culturel du Marais.



Coulon (@Communauté d'agglomération du Niortais)



Passerelle métallique au Vanneau Irleau (@Communauté d'agglomération du Niortais)



Port au Vanneau Irleau (@Communauté d'agglomération du Niortais)

01.2.6.3 Un patrimoine religieux et de grandes résidences conséquent

La CAN compte de nombreux édifices religieux, notamment des églises romanes ainsi que quelques temples protestants. Une grande partie de ces édifices sont classés monuments historiques. On y trouve aussi des statues, des reliques et des vitraux qui s'inscrivent dans le petit patrimoine du territoire. On note également le cimetière d'Aiffres désigné site inscrit par l'arrêté du 24 janvier 1944.

Le territoire dispose également d'églises plus modestes, de petites chapelles isolées (Sainte-Macrine à Magné, Notre-Dame de Day à Prin-Deyrançon...), de presbytères, de tombes, hôtels funéraires, tabernacles, de croix et de calvaires qui ponctuent l'espace rural. La commune de Vouillé se démarque tout particulièrement par ses espaces périurbains, ponctués de tombes et de croix à l'arrière des habitations.

Le territoire abrite un grand nombre de châteaux et de logis qui sont le plus souvent implantés à l'écart du village dans un parc arboré ceinturé de hauts murs ou au cœur des bourgs. On les trouve également en position haute, sur des collines ou des coteaux, parfois le long des vallées.

Outre l'héritage historique, cette densité s'explique par la proximité de Niort autour de laquelle seigneurs et notables s'installaient pour la plaisance.

Le Donjon de Niort, les châteaux de Coudray-Salbart, de la Taillée, de Mursay, de Sazais, d'Oriou et d'Olbreuse et de La Salmondière sont autant d'exemples illustrant la variété et la richesse de ce patrimoine bâti de prestige.

Plusieurs domaines sont associés à des pigeonniers et à des murets en pierres sèches qui s'inscrivent également dans le patrimoine de la CAN.

On recense également de belles maisons de maître, logis et fermes.



Eglise et cimetière d'Aiffres



Eglise de Saint Martin de Bernegoue



Eglise de Germond Rouvre



Château de Coudray-Salbart à Echiré (©Communauté d'agglomération du Niortais)

01.2.6.4 Des vestiges des activités agricoles et industrielles du passé

Le climat tempéré et les propriétés du sol de la région ont favorisé le développement important de l'agriculture et d'activités industrielles de transformation des produits agricoles pour l'alimentation. Ce passé économique est à l'origine d'un patrimoine important à l'échelle de l'agglomération.

Les terres étant propices à la culture céréalière, la transformation du blé en farine est une activité qui s'effectue dès le Moyen Age pour la consommation locale et l'exportation. On retrouve de ce fait une dizaine d'établissements conçus pour la mouture des grains, les minoteries et les moulins (à eau et à vent), notamment sur les bords de la Sèvre Niortaise. A noter le Moulin de Rimbault, sur la commune de Beauvoir-sur-Niort, site inscrit par l'arrêté ministériel du 10 avril 1975. Les moulins à blé sont des établissements artisanaux tandis que les minoteries rendent compte d'une industrialisation de cette activité à partir du 18ème siècle. Cette évolution n'a concerné que les moulins à énergie hydraulique, l'énergie éolienne n'étant pas suffisante pour le fonctionnement d'une minoterie. On recense également quelques chamoiseries (Boinot, Martin-Bastard, Bessac, Noiro), tannerie (Sarraul), blanchisserie (Grippon) et ganterie (Rousseau) sur le territoire.

On retrouve également plusieurs laiteries et fromageries, héritages du développement de cette activité industrielle à la fin du 19ème siècle, notamment la laiterie coopérative d'Echiré, reconstruite en 1909 par l'architecte départemental Paul Antoine Mongeaud. C'est à cette époque que débute la fabrication du beurre de façon industrielle, suivie par celle du fromage. Le lait de chèvre sera bientôt lui aussi transformé dans des fromageries spécialisées.

Plusieurs distilleries d'alcool de betterave sont aussi recensées sur le territoire. La betterave remplace la canne à sucre dont l'importation est rendue difficile par la guerre avec l'Angleterre à partir de 1793.

On retrouve enfin quelques éléments liés la viticulture du territoire notamment les anciennes cabanes de vignes (coteaux du Champ Carré, Champmoireau à Coulon, etc.).



Moulin de Rimbault, Beauvoir-sur-Niort (@Communauté d'agglomération du Niortais)



Anciennes cabanes de vigne à Coulon (@MTDA)

01.2.6.5 Un patrimoine lié à l'eau

La CAN dispose d'un important patrimoine lié à l'eau.

En effet, l'eau a fortement guidée l'implantation humaine (sources, marais et élevage, tourbières, exploitation houillère, etc.) notamment dans les Marais mouillés. Les structures villageoises sont ainsi régulièrement situées à proximité du réseau hydrographique.

Le Registre des Obstacles à l'Écoulement des eaux (ROE) recense près de 290 éléments et ouvrages destinés à la valorisation de la force de l'eau ou à sa gestion. Ces ouvrages constituent pour la plupart un héritage patrimonial précieux et participent à la qualité et à l'identité des villages et des bordures de cours d'eau. On peut à titre d'exemple citer les écluses et les maisons éclusières, les canaux, les ponts, les cales, les ports dont un grand nombre sont visibles le long de la Sèvre Niortaise.

Dans la plaine du Nord de la Saintonge, la présence de nombreuses fontaines, puits et lavoirs ponctuent les villages-source de La Rochénard, Usseau, Prieire, Prin-Deyrançon, Vallans ou Frontenay-Rohan-Rohan.

Le Marais mouillé bénéficie également d'un très riche patrimoine lié à l'eau (cf. « Un site naturel, culturel et paysager exceptionnel : le Marais mouillé »).



Pont en pierre à Chauray



Ancien puits à Vallans



Lavoir à Usseau



Patrimoine du marais

01.2.7 Un rayonnement fort avec le Parc Naturel Régional

L'Agglomération du Niortais est couverte pour partie par le Parc Naturel Régional (PNR) du Marais Poitevin : Niort, Coulon, Magné, Bessines, Saint-Symphorien, Sansais, Frontenay-Rohan-Rohan, Vallans, Epannes, Le Bourdet, Usseau, Mauzé-sur-le-Mignon, Saint-Hilaire-la-Palud, Saint-Georges-de-Rex, Amuré, Prin-Deyrançon, Arçais et le Vanneau-Irleau. Le territoire du PNR comprend 95 communes et s'étend sur 202 069 hectares. Il regroupe plus de 170 830 habitants réunis sur 3 départements : la Vendée, la Charente-Maritime et les Deux-Sèvres. Autre particularité, Niort est la plus grande ville (en nombre d'habitants) intégrant entièrement un PNR.



Périmètre du PNR Marais-Poitevin - source : PNR

Une charte a été rédigée à l'échelle du PNR. Le Syndicat Mixte assure sa coordination et sa mise en œuvre. La charte s'organise autour de trois axes opérationnels :

1. Agir en faveur d'un Marais dynamique en soutenant une agriculture durable, en développant un tourisme durable rayonnant dans l'espace et le temps, et en favorisant l'émergence et le développement économiques fondés sur la valorisation du patrimoine et des ressources naturelles ;
2. Agir en faveur d'un Marais préservé en garantissant durablement la multifonctionnalité de la zone humide, en préservant et restaurant le fonctionnement écologique du Marais et en mettant en valeur les paysages identitaires de la ruralité maraîchine ;
3. Agir en faveur d'un Marais partagé par le biais du développement durable mais également en organisant la gouvernance du PNR.

L'orientation stratégique n°6 « Préserver et mettre en valeur les paysages identitaires de la ruralité maraîchine » concerne plus particulièrement la thématique de l'urbanisme. Deux objectifs sont définis :

- Promouvoir un aménagement du territoire, respectueux des paysages identitaires du Marais, notamment en :

- Mettant en œuvre collectivement un urbanisme qualitatif et durable,
- Elaborant des stratégies de planification spatiale cohérentes et compatibles avec les principes de respect de la zone humide notamment,
- Elaborant une charte de préconisations architecturales,
- En prenant en compte l'identité paysagère et les vocations territoriales dans les projets d'aménagement et d'infrastructures,
- Renforçant l'urbanisation dans les cœurs de villages plutôt qu'en périphérie, en respectant les différentes typologies urbaines des bourgs, villages ou hameaux,
- En gérant de manière raisonnée l'affichage publicitaire,

- En conduisant des projets de valorisation d'éléments patrimoniaux emblématiques, de requalification de sites ou d'espaces identitaires, la réhabilitation des friches industrielles,
- En partageant les principes de l'Approche Environnementale de l'Urbanisme,
- En accompagnant la création ou la restauration des équipements structurants du territoire dans une démarche de développement durable.

- Sauvegarder l'architecture traditionnelle maraîchine et proposer des références pour un habitat « intégré » au Marais poitevin, notamment en :

- Sensibilisant au patrimoine architectural et paysager,
- Exerçant une assistance architecturale aux porteurs de projets.

À travers ces orientations, le PNR cherche à répondre aux trois enjeux suivants :

1. La préservation de la zone humide qui représente pour le Marais Poitevin un espace fonctionnel, c'est-à-dire un milieu naturel support de production économique et un espace récréatif ;
2. Le développement de l'économie territoriale composée de l'agriculture, la sylviculture, l'industrie du bois, la mytiliculture ou encore le tourisme ;
3. Conforter l'identité du Marais, à travers sa géographie, son environnement mais également le patrimoine matériel et immatériel qui la composent.

Conformément aux dispositions réglementaires du Code de l'Environnement, les SCoT et les PLU doivent être compatibles avec les orientations de la Charte.



Maison du Marais Poitevin à Coulon

Atouts

- Un réseau hydrographique dense et son exutoire, le Marais poitevin, des éléments marquants du territoire
- Un relief en général peu marqué, favorable à l'implantation humaine
- Un climat doux, avec peu d'évènements extrêmes
- Des sols en général favorables à l'agriculture
- Des paysages et des milieux diversifiés, à l'origine d'une riche biodiversité
- Le Marais poitevin, un paysage emblématique, assurant de multiples fonctions (écologiques, paysagères, touristiques, hydrauliques...)
- Des alignements d'arbres très qualitatifs le long de certains axes routiers
- Un patrimoine historique très riche qui anime et enrichit le paysage
- Un réseau hydrographique formant de grandes continuités écologiques
- Des plaines agricoles intéressantes d'un point de vue écologique notamment pour l'avifaune
- Une nature liée aux villes et villages ou encore à l'aérodrome de Niort
- Des pelouses sèches encore préservées dans les vallées et les boisements
- Un bocage encore bien préservé dans le marais et le long des vallées
- Un territoire « connecté » grâce à une trame verte et bleue dense et riche
- Un patrimoine riche et diversifié en lien avec les activités passées du territoire, l'héritage chrétien, la gestion de l'eau sur le territoire
- Un centre historique, Niort, marqué par un patrimoine riche, mis en valeur par le passage de la Sèvre
- Le Marais poitevin, un patrimoine reconnu et fortement attractif
- Un bâti de caractère notamment grâce à la pierre calcaire
- De nombreuses actions de restauration de ce patrimoine

Opportunités

- Des reliefs ponctuels qui offrent des vues sur les grands paysages
- Une meilleure valorisation possible des points de vue
- Un développement des chemins de randonnées pour la découverte et la protection des paysages et pour la connectivité écologique du territoire
- Une instauration de limites plus franches entre urbanisation et plaine tout en traitant qualitativement les zones de transition
- Mettre en valeur le patrimoine viticole moins connu des visiteurs du Marais poitevin
- Identifier le petit patrimoine à préserver

Faiblesses

- Une géologie calcaire qui facilite l'infiltration des eaux mais pas sa filtration
- Des formations argileuses qui peuvent entraîner des risques de retrait-gonflement
- Des failles géologiques qui mettent en lien les nappes d'eau souterraine
- Un climat en mutation
Une pression foncière et touristique notamment autour de Niort et dans le marais et au contraire un abandon de certaines maisons en centre-bourg
- Une agriculture qui façonne les paysages et la biodiversité parfois à leur avantage mais aussi à leur détriment
- Une difficulté d'entretien du marais et des cours d'eau et des obstacles à l'écoulement dans certaines vallées
- Des éléments verticaux peu qualitatifs très visibles en plaine : lignes électriques, château d'eau, silos, bâtiments agricoles
- Des réseaux routiers, électriques et ferrés fortement fragmentant, qui ont bouleversé les paysages
- Des parcs éoliens autour du territoire qui peuvent fragmenter et pénaliser les paysages.
- Des milieux humides et aquatiques sensibles aux pollutions (assainissement, dépôt de gravats...) et aux prélèvements (irrigation)
- Des espèces invasives et des maladies problématiques (ragondins, jussie, Renouée du japon, Chalarose du Frêne...)
- Un patrimoine parfois laissé à l'abandon
- Un patrimoine parfois privé et donc difficilement valorisable

Menaces

- Des répercussions difficilement évaluables du changement climatique sur l'eau, l'énergie, l'agriculture, la biodiversité...
- Une pression foncière qui peut entraîner une urbanisation en extension et un mitage des paysages et des milieux
- Un enrésinement des haies en rupture avec le réseau bocager « traditionnel »
- La poursuite du déclin de l'élevage
- Les impacts du changement climatique sur la biodiversité, l'agriculture et l'eau

01.3

UN ESPACE ÉCONOMIQUE DYNAMIQUE

Le développement économique du territoire est intimement lié à la présence importante de l'activité tertiaire des mutuelles, assurances et de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS). Au-delà de l'effet d'entraînement qu'apporte la présence de la spécificité tertiaire, d'autres secteurs existent et seront présentés dans la présente partie.

01.3.1 Des espaces dédiés

Les activités économiques (en dehors de l'agriculture) se concentrent tant dans les centres-villes/centres-bourgs aux fonctions urbaines mixtes que dans des espaces dédiés. Ainsi, il existe sur le territoire de l'agglomération plus de 110 zones d'activités économiques (commerciales, artisanales, industrielles ou de bureau), de taille et de vocation inégale. Ces zones d'activités représentent au total 1 326 hectares. Elles sont réparties de la manière suivante :

- Cinq Parcs d'Activités (PA) sont principalement dédiés à l'industrie et/ou à la logistique. Ils sont localisés à proximité immédiate des axes de circulation :

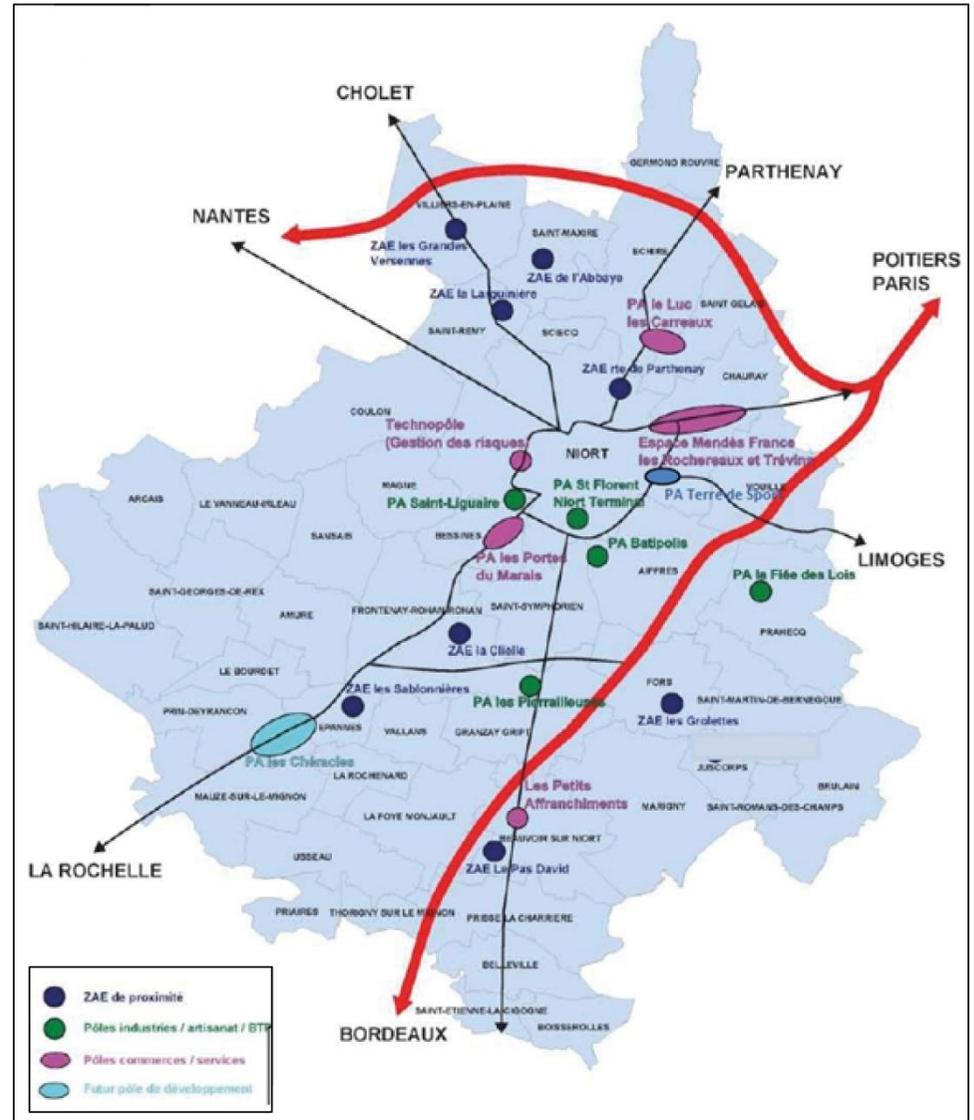
- Le PA le Luc/les Carreaux à Echiré-St Gelais
- Le PA Saint Liguairé à Niort
- Le PA Saint Florent Niort Terminal à Niort
- Le PA la Fée des Lois à Prahecq
- Le PA Les Pierrailleuses à Granzay-Gript/St-Symphorien

- Cinq parcs sont dits intermédiaires (à vocation essentiellement artisanale). Ils sont principalement situés le long de la N11 et au nord de Niort :

- La ZAE de la Route de Parthenay à Niort
- Le PA Batipolis à Aiffres
- La ZAE de la Clielle à Frontenay-Rohan-Rohan
- La ZAE les Sablonnières à Epannes
- Le PA Les Chéracles à Mauzé-sur-le-Mignon.



Carte générale des ZAE de la CAN



Réalisation : CAN (SDEC)
Sources : CAN



Date : 04/09/2017

- Sept parcs sont dédiés aux commerces et/ou services. Ils se trouvent majoritairement autour de Niort sur un axe nord-est/sud-ouest. Ces parcs sont :

- La ZAE les Petits Affranchiments à Beauvoir-sur-Niort,
- Le PA les Portes du Marais à Niort/Bessines,
- Le Technopole à Niort,
- Le PA Pierre Mendès-France à Niort,
- Le PA Trévins à Chauray,
- Le PA les Rochereaux à Chauray,
- Le PA les Guillés à Chauray.

- Des ZAE de proximité sont également identifiées comme :

- La ZAE le Pas David à Beauvoir-sur-Niort,
- La ZAE les Grolettes à Fors,
- La ZAE Les Grandes Versennes à Villiers-en-Plaine,
- La ZAE de l'Abbaye à Saint-Maxire,
- La ZAE de la Largunière à Saint-Rémy.



ZAE les grandes versennes a Villiers-en-Plaine

Parmi elles, 22 sont des Zones d'Activités Economiques (ZAE) dont la compétence est communautaire, d'une surface médiane d'environ 53 hectares et dont 3% ont une surface inférieure à 10 hectares (ZAE de proximité principalement).

D'après le diagnostic territorial du Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) de 2016, l'offre au sein de l'agglomération apparaît diversifiée et complète sur les secteurs du tertiaire, de l'industrie, de l'artisanat et du commerce. Egalement, des zones d'activités sont dédiées au développement de projets industriels. Parmi elles, le parc d'activité St Florent ou encore le Technopole souhaitent se spécialiser autour de la gestion des risques, notamment avec le développement d'entreprises spécifiques comme, la SMACL ou la MAIF.



PA Saint-Liguaire à Niort

Le diagnostic du Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) met en avant la localisation des différentes activités dynamiques majeures. En effet, les mutuelles, les activités informatiques et/ou numériques ou encore l'intérim sont implantées de manière diffuse en périphérie de la ville de Niort. Ceci étant dû à la présence de petites zones artisanales peu qualifiées dans les petites communes, mais également, aux zones de taille importante et difficiles à aménager entre Niort et Chauray.

Parmi les 22 zones d'activités à compétence communautaire, 14 possèdent des disponibilités foncières, soit environ 35 hectares disponibles, le taux d'occupation de ces zones est de 97%. Par ailleurs, un stock d'immobilier d'entreprise est disponible dans ces espaces et représente environ 107 500 m² (location, cessions de bureaux et locaux commerciaux confondus).

01.3.2 Des infrastructures au service de l'économie

FOCUS SUPRA-TERRITORIAL

Le SCoT du Pays Haut Val de Sèvre (2013) mentionne le projet logistique Niort Terminal.

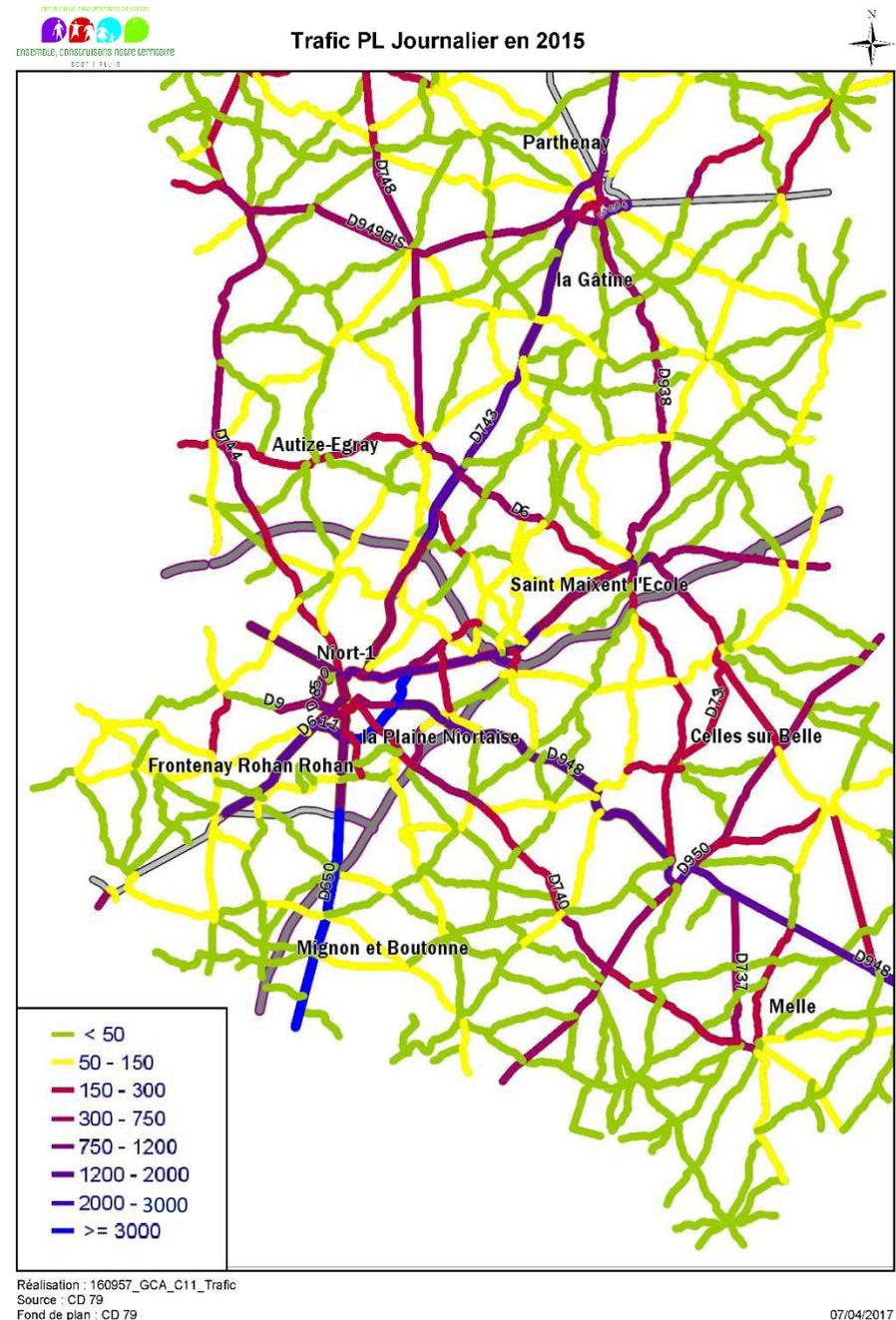
La carte des trafics journaliers des poids lourds sur le territoire de l'agglomération niortaise et les espaces voisins appartenant au département des Deux-Sèvres permet d'identifier leur dynamique de circulation. Ressortent nettement les voies radiales reliant Niort et ses communes périphériques, à l'intérieur de la CAN et hors CAN.

Plus de 3 000 poids lourds empruntent chaque jour la route de St-Jean d'Angély au droit de Granzay-Gript, Beauvoir-sur-Niort et Prissé-la-Charrière (RD650), et 1 200 à 2 000 pl/j les routes de la Rochelle (RD611 – RN11), Limoges (RD948) et Poitiers (RD611). Les routes de Nantes (RD648) et de Saintes jusqu'à l'échangeur de la Rochelle - Niort Sud (RD650), ainsi que certaines voies urbaines de Niort, accueillent quotidiennement un trafic de 750 à 1 200 pl/j.

Le contournement Est de la ville de Niort est également très utilisé, avec un trafic supérieur à 3 000 pl/j. Toutefois, les flux poids lourds observés dans le péricentre et les faubourgs de Niort sont en partie dus au trafic de transit.

Il n'existe pas localement de système spécifique de distribution urbaine des marchandises. Or, celles-ci se développent fortement avec la croissance du e-commerce. Aujourd'hui, les poids lourds peuvent livrer en centre-ville de Niort sans contrainte de tonnage ni de motorisation (livraisons limitées à la plage 6 - 11h, sauf dérogation).

En revanche, leur circulation est interdite sur certaines liaisons comme Benet – Sansais via la RD1 et dans certains bourgs tel Usseau pour les plus de 19 t., pour des raisons de sécurité et / ou de gabarit de voie.



La CAN a créé une plate-forme de fret multimodal pour favoriser le transport des marchandises via le réseau ferroviaire. Le choix du site a porté sur la zone de Romagné - St-Florent, à l'emplacement de l'ancienne gare de triage, en lien avec les lignes de Bordeaux, La Rochelle et Paris. On compte également deux autres sites avec embranchements ferrés dans les environs : ZI de Prahecq (Intermarché) et La Crèche (céréales), hors CAN, le tout constituant le projet « Niort Terminal ».

Le trafic ferroviaire porte sur la ligne entre Niort et le Port de Fos/mer pour limiter le trafic de poids lourds, avec 2 trains par semaine et par sens, ouverte en janvier 2013. Une troisième rotation hebdomadaire devrait être bientôt ouverte. D'autres pistes sont à la réflexion vers l'Espagne et le Nord-est de la France. En revanche, assurer la fonction de base arrière au port de la Rochelle apparaît difficile au regard de la nature de ce dernier, orientée vers le transport vraquier.

De plus, la ligne de fret ferroviaire Niort-Parthenay-Thouars assure la desserte de grandes entreprises de granulats à l'échelle du grand sud-ouest de la France, avec 550 000 tonnes/an de fret entre Niort et Saint-Varent et plus d'un million de tonnes/an entre Saint-Varent et Thouars. Compte-tenu de sa dégradation, cette voie a été fermée pour des raisons de sécurité en décembre 2015. Sa réouverture nécessite une rénovation estimée à 8,5 M€, en partie

financée par le CPER Poitou-Charentes 2015-2020. Ce dossier fait l'objet de recherches de crédits complémentaires.

L'atelier thématique Mobilités déplacements a permis d'évoquer le potentiel ferroviaire existant : Niort Terminal est à développer pour le transport de marchandises de manière générale et pour réduire le nombre de poids lourds sur les routes en particulier.

L'aérodrome Niort-Marais poitevin, géré par la Ville de Niort depuis 2007 (auparavant par la CCI de Niort), comptabilise chaque année en moyenne 35 000 mouvements⁷ (décollages ou atterrissages), sur des vols exclusivement non commerciaux (aéroclub). L'aérodrome n'accueille pas de lignes régulières et est donc particulièrement adapté à la pratique des clubs et des personnes qui possèdent leur avion. Le transport de passagers par « avion - taxi » au départ et à l'arrivée de Niort est relativement faible et atteint depuis 5 ans près de 2 000 voyageurs par an. S'il permet pourtant des gains de temps importants vis-à-vis de la voiture et du train : Niort-Metz en 1h10, Niort-Brest en 1h, Niort-Perpignan en 1h30 ..., le nombre important d'aéroports dans un rayon de 100 km nuit à son potentiel de développement (La Rochelle, Poitiers, Rochefort, Cognac, Angoulême, la Roche-sur-Yon et un peu plus loin Nantes, Limoges ou Bordeaux). Cependant, le déplacement de l'aéroport nantais sur Notre-Dame des Landes pourrait avoir un intérêt pour un ou plusieurs de ces aéroports locaux du fait d'un temps de parcours plus long pour y accéder et de l'éventuelle mise en œuvre de rabattements rapides depuis ces aéroports secondaires.

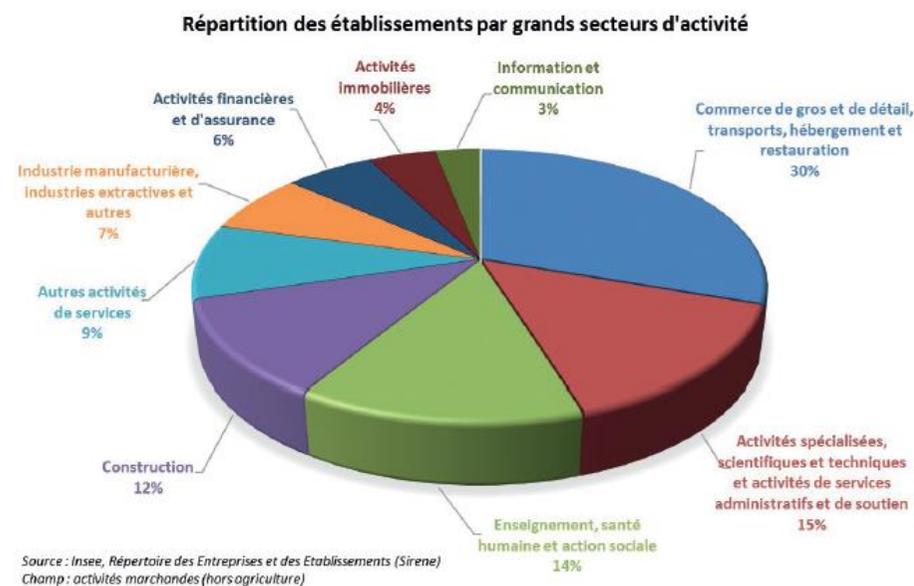
Aérodrome Niort-Marais poitevin



⁷ <https://www.vivre-a-niort.com/fr/services-publics/les-equipements/aerodrome/aviation-de-loisirs-et-de-tourisme/index.html>

01.3.2 Des dynamiques économiques porteuses

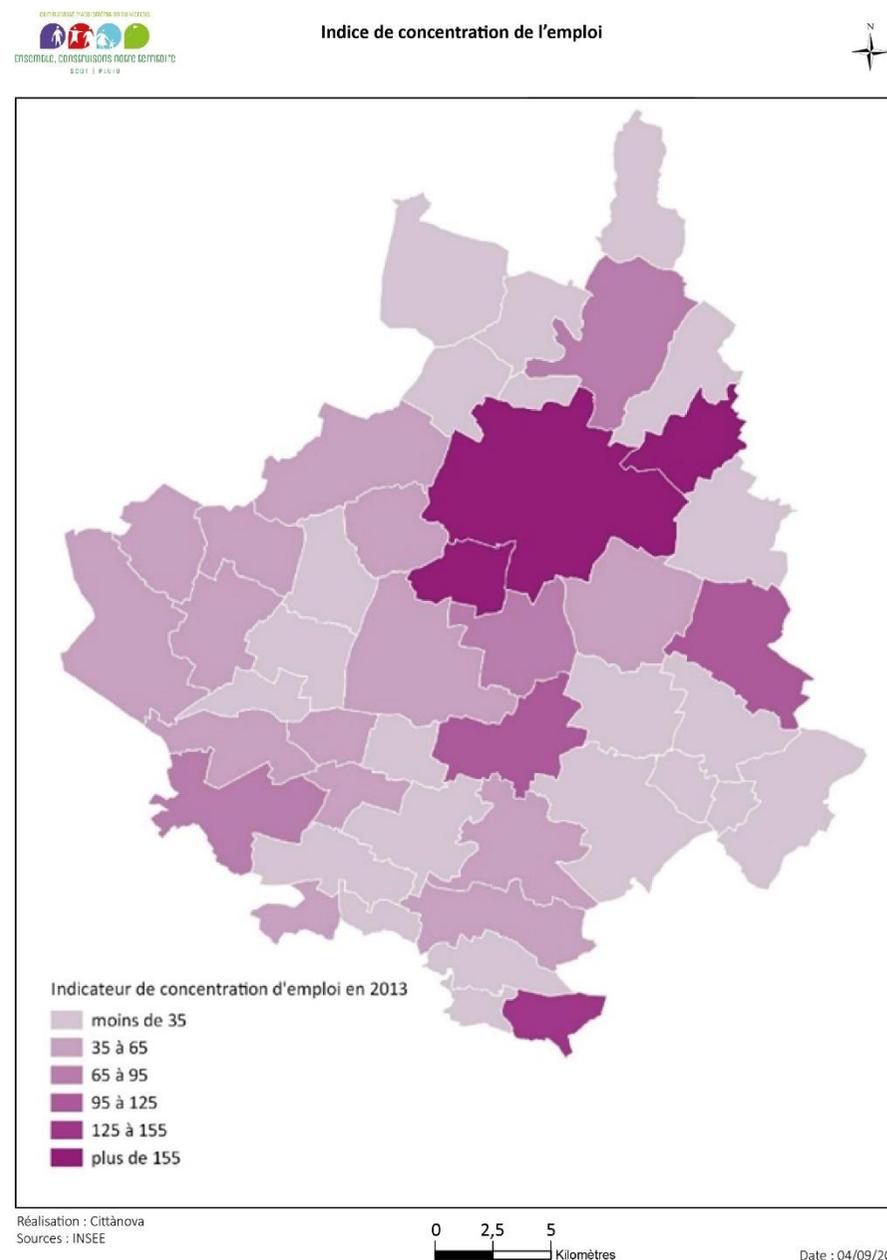
Au 1er janvier 2015, 7 143 établissements sont recensés sur le territoire de l'agglomération. Parmi eux, 53 établissements comptent plus de 100 salariés et se trouvent dans les communes de Niort, Chauray, Bessines, Echiré, Prahecq et Granzay-Gript. Parmi lesquels 8 unités emploient plus de 500 personnes, à Niort (5), Chauray (2) et Granzay-Gript (1). L'agglomération représente 36% des établissements du département des Deux-Sèvres et 1,7% des établissements de la région Nouvelle-Aquitaine. (Source : *Projet de Territoire 2016*)



Niort concentre 58% du total des établissements du territoire. De plus, trois quarts des activités économiques sont concentrés sur 6 communes et près de 90% sont localisés sur un tiers des communes.

En 2013, le territoire compte 63 083 emplois et possède un indicateur de concentration d'emploi égal à 110,5 (110,5 emplois pour 100 actifs ayant un emploi). Cet indicateur est légèrement inférieur à celui enregistré dans

d'autres agglomérations (exemples : Bordeaux Métropole : 123, Communauté d'Agglomération de La Rochelle : 133).

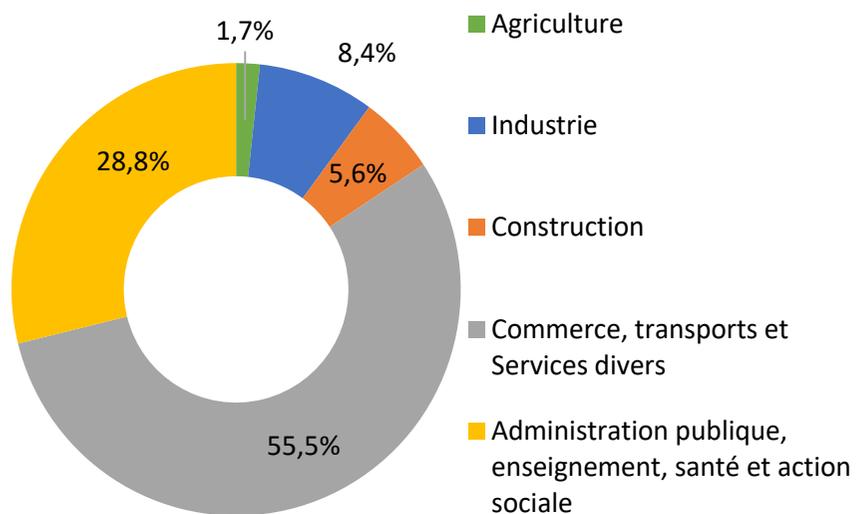


Niort possède 43 680 des emplois de l'agglomération, soit environ 70% des emplois de l'agglomération. Son indicateur d'emploi est de 160 en 2013. La ville-centre possède donc plus d'emplois que d'actifs ayant un emploi.

Chauray et Bessines se distinguent en présentant des indicateurs de concentration d'emplois également supérieurs à 155. Ce chiffre est lié à l'existence de grandes zones d'activités (les parcs d'activités Pierre Mendès-France, Trévins, Rochereaux et Guillés à Chauray et le parc d'activités Portes du Marais à Bessines).

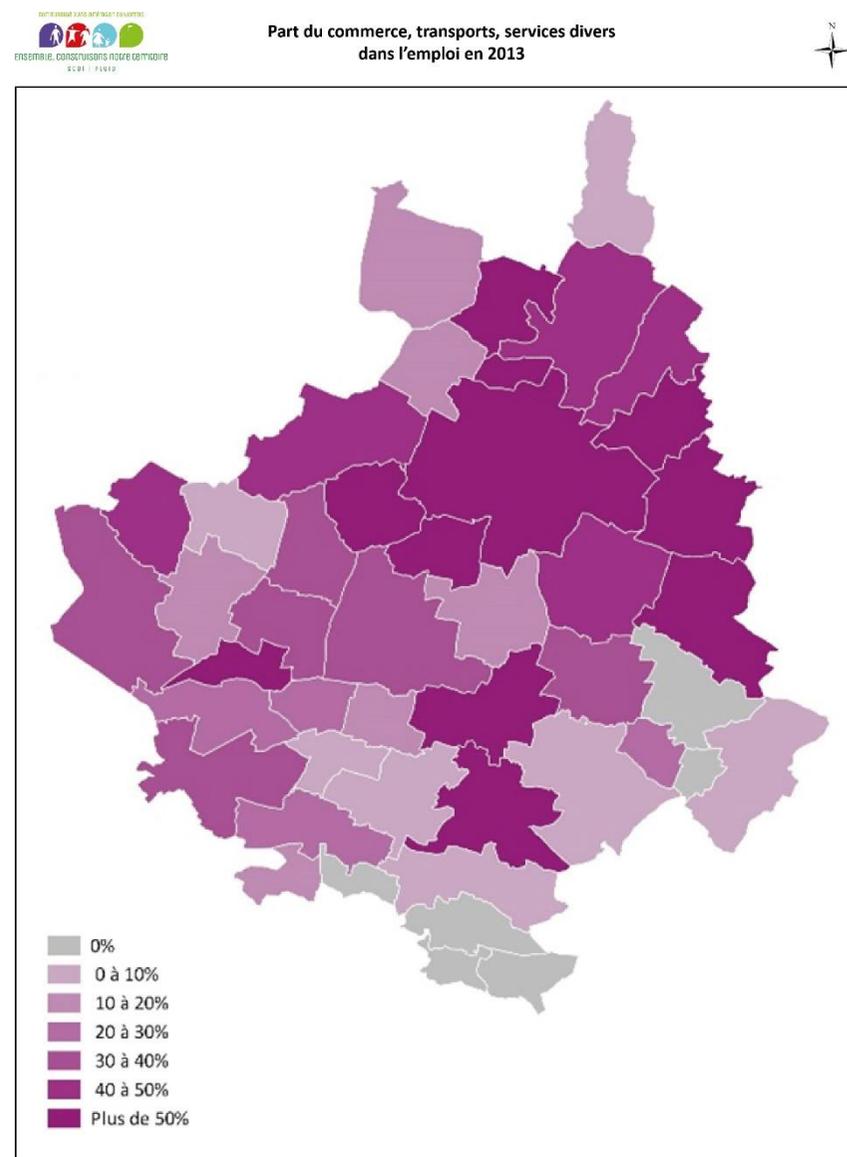
En 2013, c'est le secteur « commerce, transport, services divers » qui est le mieux représenté sur le territoire (55,5% des emplois). Suit le secteur « Administration publique, enseignement, santé et action sociale », représentant 28,8% des emplois. Le secteur de l'agriculture est le moins bien représenté en 2013 : 1,7% des emplois, mais ce chiffre est à nuancer car une part non négligeable des emplois ne sont pas salariés et donc non comptabilisés.

Le secteur « commerce, transports, services divers » représente 55,5% des emplois du territoire. 11 communes de l'agglomération (Beauvoir-sur-Niort, Bessines, Le Bourdet, Chauray, Granzay-Gript, Magné, Niort, Prahecq, Saint-



Répartition de l'emploi sur le territoire de l'agglomération – Source : INSEE, 2013

Maxire, Sciecq et Vouillé) comptent une part supérieure à 50%. Les communes concernées comportent chacune des zones d'activités, qui concentrent ce type d'emploi.



Réalisation : CITTANOVA
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017

Dans les communes de Chauray et Bessines, ce secteur représente respectivement 75% et 70% des emplois, ceci étant dû à la présence des parcs d'activités Pierre Mendès-France, Trévins, Rochereaux et Guillés à Chauray et le parc d'activités Portes du Marais à Bessines. A contrario, il n'est pas représenté dans les communes de Belleville, Boisserolles, Saint-Etienne-la-Cigogne, Saint-Romans-des-Champs, Saint-Martin-de-Bernegoue et Thorigny-sur-le-Mignon, communes au sud et à l'est de l'agglomération.

En nombre, la ville de Niort concentre plus de 71% des emplois de l'agglomération dans le secteur « commerce, transports, services divers ». Vient ensuite la commune de Chauray avec 13,5% des emplois.

A l'échelle de l'agglomération, le secteur « Administration publique, enseignement, santé et action sociale » représente 28,8% des emplois.

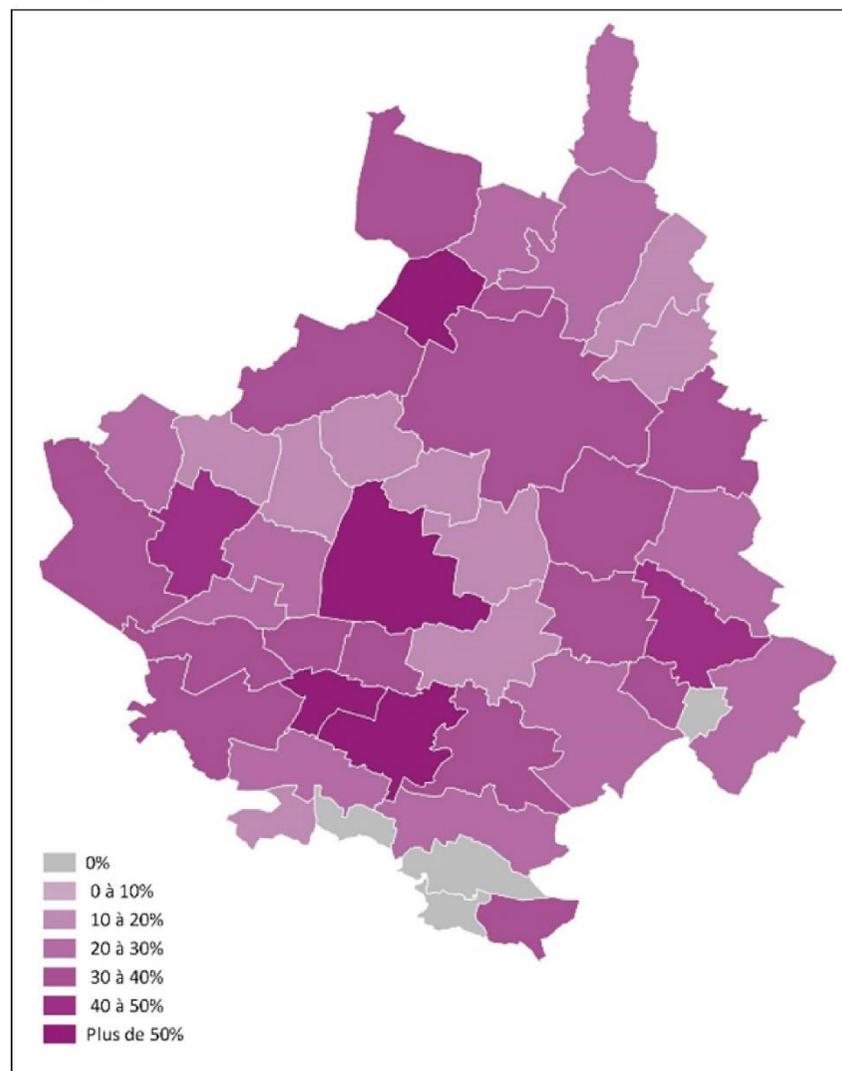
Concernant les emplois dans le secteur « Administration publique, enseignement santé et action sociale », la ville-centre concentre près de 76% des emplois liés à ces domaines d'activités. Ce chiffre s'explique notamment par :

- Son statut de chef-lieu du département des Deux-Sèvres ; la ville concentre ainsi les principaux services de l'administration publique,
- La présence de grandes structures d'enseignements (nombreuses écoles primaires, collèges, lycées et établissements spécialisés).

Suit la commune de Chauray qui concentre 3,5% des emplois du secteur « Administration publique, enseignement, santé et action sociale ».

A l'échelle communale, les communes de La Foye-Monjault, Frontenay-Rohan-Rohan, La Rochénard, Saint-Rémy possèdent les plus fortes proportions d'emplois dans ce secteur par rapport à son nombre d'emplois total, soit plus de 50% de leurs emplois.

Le dynamisme économique du territoire, intimement lié aux activités tertiaires, est également visible à travers l'analyse de la population active. Concernant le taux d'activités, il est de 75,9% (56 913 actifs). Cette dynamique est comparable à celle du département et supérieure à celles des territoires



Réalisation : Cittanova
 Sources : INSEE

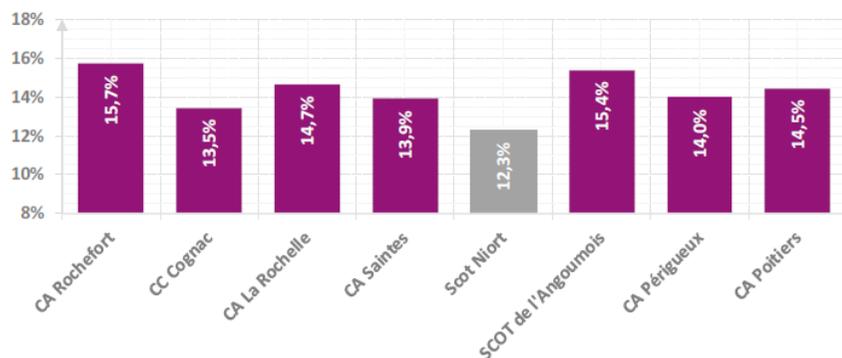
0 2,5 5
 Kilomètres

Date : 04/09/2017

comme le Grand Poitiers (67,6%) ou encore le Grand Angoulême (72%), mais également aux dynamiques régionale (72,9%) et nationale (73,3%). Il a augmenté d'environ +0,4% par an, entre 2008 et 2013, contre +0,3% pour la région et +0,1% pour le département.

L'Agglomération du Niortais présente un taux de chômage relativement faible au regard des taux observés sur d'autres agglomérations ; 12,3% contre 15,7% pour Rochefort Océan et 15,4% pour le Grand Angoulême. En 2016, le territoire présente ainsi l'un des cinq taux de chômage les plus bas de Nouvelle Aquitaine (après Oloron, Tulle, Ussel et Bressuire).

Analyse comparée du Taux de chômage - Source : INSEE 2013



A l'échelle communale, la zone d'emploi de Niort présente un taux de chômage faible à 7,7%, contre 10,2% au plan national (1er mars 2016) et 9,6% en Nouvelle Aquitaine. Comparé aux agglomérations de référence, le territoire de Niort présente, même sur une longue période, un taux de chômage bas, variant entre 6.6% et 8.1%.

D'après le Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) de septembre 2016, 5200 demandeurs d'emploi de catégorie A sont comptabilisés (personnes sans emploi, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi quel que soit le type de contrat (CDI, CDD, à temps plein, à temps partiel, temporaire ou saisonnier). Parmi les chômeurs, la part des jeunes est légèrement plus élevée au sein du territoire de l'agglomération qu'à l'échelle de la Région, avec respectivement 18,6% et 16%. A l'inverse, le chômage chez les femmes est moins important dans l'agglomération qu'à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine ; 48.1%, contre 50%. L'ancienneté au chômage de longue durée est, quant à elle, comparable entre les différentes échelles.

01.3.2.1 Le tertiaire comme chef de file

Parmi les activités économiques, le tertiaire se place comme secteur prédominant sur le territoire de l'Agglomération du Niortais.

Le secteur tertiaire recouvre un vaste champ d'activités qui s'étend du commerce à l'administration, en passant par les transports, les activités financières et immobilières, les services aux entreprises et services aux particuliers, l'éducation, la santé et l'action sociale. Le périmètre du secteur tertiaire est de fait défini par complémentarité avec les activités agricoles et industrielles (secteurs primaire et secondaire). Source : INSEE

Le tertiaire regroupe donc les secteurs « Commerce, transports, services divers » et « Administration publique, enseignement, santé et action sociale ». À l'échelle de l'agglomération, le secteur du tertiaire rassemble plus de 80% des emplois. En effet, près de 9000 emplois directs sont concernés dans le secteur des assurances, et près de 11 000 avec les secteurs financiers connexes (d'après l'URSSAF, 2004). Le secteur « Activités financières et d'assurances » représente 6% de l'ensemble des établissements de l'agglomération. Parmi eux, 32% (17 établissements) comptent plus de 100 salariés, concentrés sur 4 communes : Niort, Chauray, Bessines et Echiré.

La ville de Niort a connu, à partir de 1954, un essor considérable dû au baby-boom, à l'exode rural et au développement des secteurs des mutuelles. En 1970, Niort devient la « capitale des mutuelles et assurances ». Aujourd'hui, le territoire reste l'une des principales places fortes de l'économie tertiaire et accueille notamment les sièges de la MAAF (PA Pierre Mendès-France à Chauray), MACIF (au sud de Niort, Boulevard Jean Moulin), MAIF (dans le Technopole à l'ouest de Niort), SMACL (au sein du Technopole), SMIP (à l'est du Technopole), GROUPAMA (à l'est du Technopole), IMA (Niort), DARVA (Chauray), etc.

Les mutuelles continuent à se développer sur l'agglomération à l'image de la MACIF qui a récemment étendu son siège sur l'Avenue de La Rochelle, au sein du parc d'activités des Portes du Marais.

Le secteur des banques est également important sur le territoire avec la présence des sièges de la Banque Populaire Aquitaine Centre Atlantique (au sein de la zone d'activités St Florent, à Niort), la Socram banque (en centre-ville de Niort) et C2C financement (au sein de la zone d'activité Pierre Mendès-France).

Au sein de ce secteur, le domaine des mutuelles-assurances rassemble 16% des emplois. La prédominance du secteur des mutuelles-assurances a pour conséquence un effet d'entraînement sur d'autres secteurs, notamment sur le secteur informatique.

En effet, d'après le SDEC, le pôle mutualiste et ses besoins de traitement de données, de numérisation, ont entraîné un boom des entreprises du

numérique sur le territoire : +42% en six ans sur les « pure players » (entreprises ayant démarré et exerçant dans un secteur d'activité unique) de la programmation et du conseil informatique. Le territoire concentre 3 fois plus d'entreprises de ce type qu'en moyenne.

Egalement, l'effet d'entraînement a agi sur le secteur de soutien aux entreprises (courtage, assurances, expertise comptable, audit, gestion des risques, etc.) et les branches liées proposant des emplois en intérim.

Il résulte de ces dynamiques une part importante d'emplois métropolitains, pour le territoire d'accueil. C'est une singularité forte pour une ville moyenne, comparable aux proportions observées sur la métropole bordelaise.



Siège de la MAIF au sein du Technopole

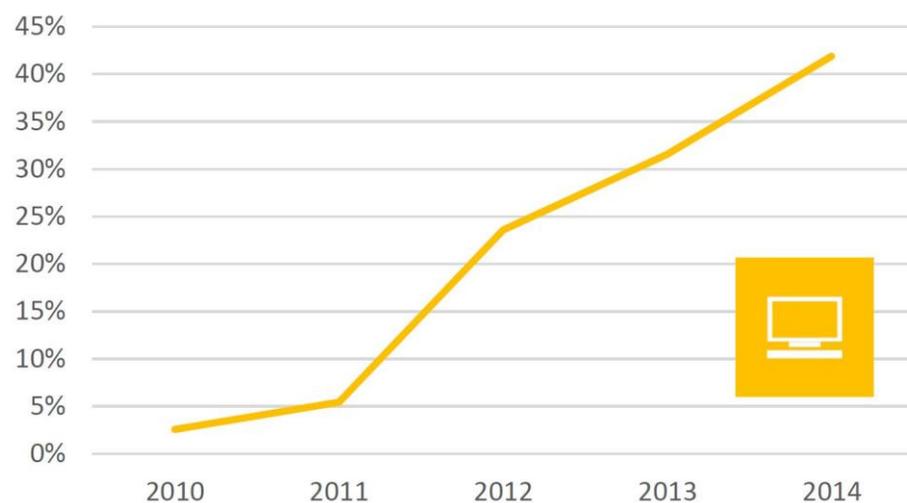


Zone d'activités Pierre Mendès France

01.3.2.2 Le Numérique : secteur porteur sur le territoire

En 2015, le secteur d'activités de l'information et de la communication représente 3% des entreprises et établissements présents sur le territoire de la communauté d'agglomération. Sa représentation est doublée, soit environ 120 entreprises, si on considère seulement les entreprises de plus de 100 salariés sur le territoire. Le secteur emploie plus de 1 500 salariés et génère près de 2 000 emplois directs, soit 1,9% de l'emploi, résultat d'une volonté politique de la communauté d'agglomération de faire du développement de ce secteur une priorité sur le territoire. Depuis 6 ans, les activités essentiellement basées sur l'internet (entreprises de « purs players ») ont vu leur nombre augmenter de 42%.

Cette force de l'économie numérique distingue l'agglomération niortaise de la majorité des autres villes moyennes françaises. Cette vitalité se retrouve plus facilement dans les agglomérations de plus grande importance, notamment les métropoles.



Evolution cumulée des emplois en programmation et conseil informatique depuis 2009 - Source : SDEC

Plusieurs actions, événements et documents en faveur du développement du secteur du numérique sont mis en place sur le territoire de l'agglomération.

Depuis 2011, la CAN a mis en place et pilote la filière via la marque Niort Numéric. Elle organise tout au long de l'année des événements pour valoriser et développer la filière (Hackathon, Job Dating, rencontres professionnelles, etc.) mais aussi un événement majeur, le Salon Niort Numéric.

Le 9 mars 2017, la 5ème édition du salon Niort Numéric a été inaugurée. Celle-ci a été initiée en 2013 par la Communauté d'Agglomération du Niortais, en collaboration avec l'Université de Poitiers, département STID de l'IUT du Pôle Universitaire de Niort, la ville de Niort, le Réseau des Professionnels du Numérique (SPN), le Comité de Bassin d'Emploi du Niortais (CBE) et la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres (CCI). Il a pour but de faire se rencontrer les professionnels du secteur durant 2 jours pour assister à des ateliers, des conférences et une soirée French Tech. Chaque année fait l'objet d'une thématique liée au numérique. Un show-room permet de valoriser des entreprises. Un job dating est organisé pour recruter de nouveaux salariés. Cet événement est aussi l'occasion de faire connaître l'économie numérique auprès du grand public. Outre, Niort Numéric, d'autres événements sont organisés en parallèle toute l'année par la communauté d'agglomération sur des thèmes d'actualité. Depuis 2016, Niort Numéric fait partie du réseau thématique French Tech EdTech Entertainment pour l'edutainment qui consiste à associer l'éducation et le jeu en la production de contenus éducatifs.

A titre d'exemples, plusieurs entreprises innovantes dans le domaine de l'économie numérique peuvent être citées : l'entreprise Think Mobile, basée à Chauray, accompagne les entreprises dans leurs innovations et anime le Hackathon. L'entreprise Karos a développé une application de covoiturage domicile-travail qui apprend les habitudes de déplacement des utilisateurs et propose automatiquement des covoitureurs sur le chemin dans l'agglomération (administrations et entreprises). Des Fablabs sont également organisés notamment d'avril à juin 2017 où le Moulin du Roc a accueilli des fablabs itinérants permettant le partage de savoir-faire grâce à l'utilisation de nouvelles technologies.

La densité numérique est trois fois supérieure à la moyenne des agglomérations d'une taille similaire. Ce secteur bénéficie de la présence de donneurs d'ordre importants tels que les mutuelles, les industries, les nouveaux établissements secondaires, les SS2I ou les start-ups. Dès lors, il constitue aujourd'hui un secteur économique à part entière.

De plus, le réseau des professionnels du numérique en Nouvelle Aquitaine est chargé de structurer la filière au niveau régional et de développer l'intégration des nouvelles technologies dans les entreprises, tous secteurs confondus. La Communauté d'Agglomération du Niortais met en valeur l'emploi et la formation nécessaires aux entreprises numériques locales en s'associant avec le Comité de Bassin d'emploi Niortais (CBE).

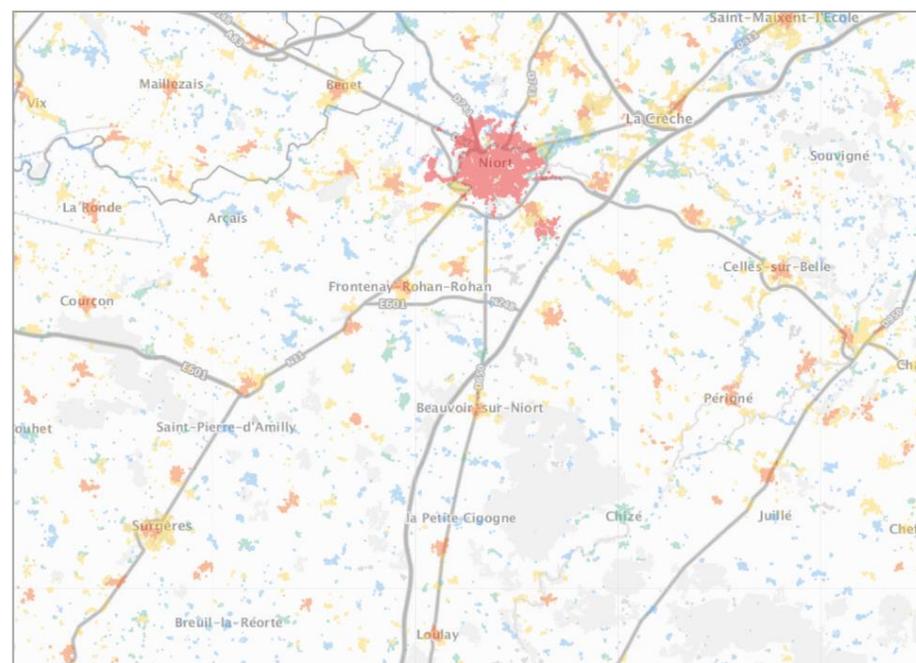
Dans son Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) pour 2012-2016, la Communauté d'Agglomération du Niortais avait pour ambition de développer le Très Haut Débit (THD) pour les ZAE (action 8, enjeu 1, « un espace économique performant »).

Dans ce but, la Communauté d'Agglomération du Niortais a déjà investi 5 M€ dans l'immobilier d'entreprises dédiées au numérique dans le but d'incuber des petites entreprises du numérique et d'accélérer les projets sur le territoire. A cette fin, une pépinière d'entreprises a été créée et rassemble 80% d'entreprises numériques. Elle est située au cœur d'une zone d'activités entourée des potentiels clients (mutuelles, assurances) dans la ZAE Nord-Ouest de Niort.

Par ailleurs, le développement du secteur du numérique s'accompagne par l'émergence d'une offre de formation adaptée à l'instar de la fabrique numérique qui permet une formation courte aux métiers du numérique. C'est dans ce cadre que le Pôle Universitaire Niortais souhaite également s'inscrire avec l'objectif de développer de nouvelles formations répondant aux besoins tout en veillant à mettre en place les nouvelles pratiques pédagogiques comme l'espace BrainLab (espace numérique partagé et modulaire de travail). À ce titre, deux nouveaux masters sont proposés par le PUN depuis la rentrée 2017.

Le développement des communications numériques

Egalement, pour atteindre ses objectifs en matière de numérique, la Communauté d'Agglomération du Niortais peut s'appuyer sur un réseau Très Haut Débit (THD) performant mais inégalement réparti. Cette répartition cristallise le développement de l'économie numérique sur Niort et Aiffres. En effet, la puissance de 100Mbits/s est concentrée sur Niort et dans le centre d'Aiffres. Alors que pour les communes proches le réseau est de 8 à 100Mbits/s. Enfin, dans les hameaux et petites communes, celui-ci est de moins de 3Mbits/s.



Accès à l'Internet très haut débit

- 100 MBIT/s et plus
- 30 à 100 MBIT/s
- 8 à 30 MBIT/s
- 3 à 8 MBIT/s
- Moins de 3 MBIT/s
- Inéligible

Déploiement de l'internet très haut débit -
Source : observatoire France Haut Débit

Cet élément montre que la majorité de l'économie numérique ne peut se développer que dans un périmètre restreint à Niort ou Aiffres, faute d'infrastructures internet suffisantes ailleurs sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

Nouveau moteur de l'attractivité résidentielle et économique, la Communauté d'Agglomération a voté le 21 novembre 2016, la prise de la compétence facultative de développement du Très Haut Débit sur le territoire. La CAN ambitionne d'assurer la desserte numérique sur l'ensemble du territoire d'ici 2022 en participant financièrement au déploiement de la fibre optique portée par le Département dans les communes qui ont récemment rejoint l'agglomération d'ici 3 à 6 ans.

Le déploiement du Très Haut Débit dans les « 29 communes restantes » de la CAN est pris en charge par Orange. La convention passée vise aussi à couvrir intégralement la ville de Niort de la fibre optique d'ici 2020 et de continuer le déploiement notamment sur les communes d'Aiffres, de Chauray puis Bessines, Vouillé, Saint-Maxire, Saint-Rémy, Sciecq et Villiers-en-Plaine.

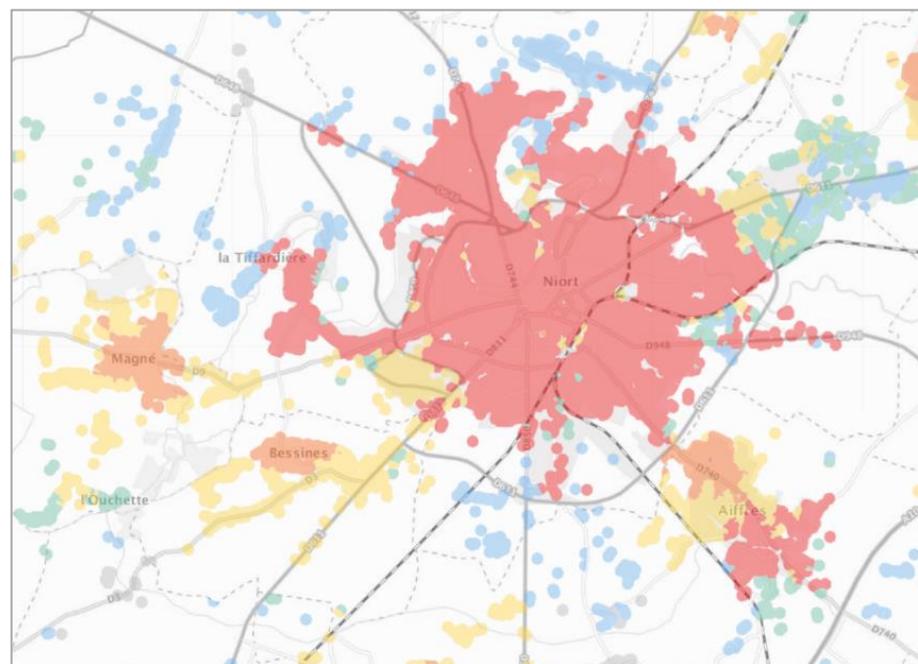
01.3.2.3 Le secteur de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) très présent

Le secteur de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) représente 21% des emplois de la Communauté d'Agglomération du Niortais, soit environ 12 000 emplois et 13,5% des établissements (563 établissements).

En 2014, une maison de l'ESS a été créée par la CAN, afin d'accueillir des activités en lien avec l'économie sociale et solidaire (plutôt à vocation économique).

Nommée, l'ESSentiel, elle se situe à Niort dans la zone d'activités Saint-Liguaire. Le bâtiment abrite d'ores et déjà :

- Un hôtel d'entreprises destiné plus particulièrement aux têtes de réseau de l'ESS. Des coopératives se sont installées, comme la Ruche Oxalis, Aca Scop, Uniformation (fonds formation pour le secteur



Accès à l'Internet très haut débit



Déploiement de l'internet très haut débit - Zoom sur le cœur d'agglomération - Source : observatoire France Haut Débit

mutualiste), ainsi qu'une tête de réseau APSA (structure d'accompagnement des publics aveugles).

- Une pépinière d'entreprises en faveur des entreprises de l'ESS en création ou en démarrage d'activités. Au sein de la pépinière se trouvent une SCOP (Société coopérative et participative) en communication, ainsi que des associations œuvrant sur de l'activité mécanique ou encore sur des services de comité d'entreprise pour des petites entreprises.



Maison de l'Economie sociale et solidaire à Niort

Dans le secteur de l'ESS, il existe également un PTCE (pôle territorial de coopération économique), Hub-ECO, qui intervient sur des projets clés (filière verte de recyclage, mobilité douce...), facilitant la coopération, les échanges en regroupant des acteurs économiques.

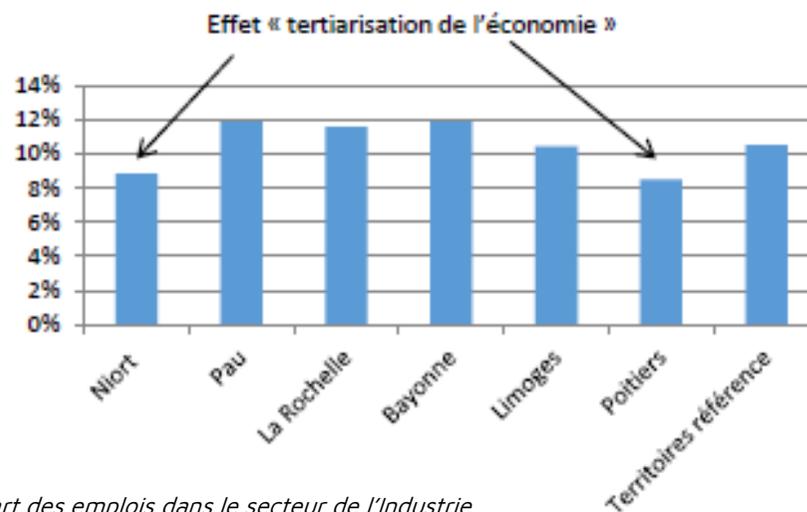
Enfin, créé en 2014, le salon national de l'ESS permet de mettre en avant une économie innovante, de favoriser les rencontres entre professionnels et de promouvoir l'économie sociale et solidaire auprès des visiteurs.

01.3.2.4 Les autres secteurs économiques

L'industrie

L'industrie est également présente sur le territoire et représente plus de 6 200 emplois (selon le SDEC), soit 8,4% des emplois de l'agglomération en 2013. La CAN possède en proportion moins d'emplois dans le secteur industriel que dans les agglomérations de Pau, de La Rochelle, de Bayonne, de Limoges et les territoires de références choisis dans le cadre de l'élaboration du SDEC. La faible proportion du secteur industriel au sein des emplois de l'agglomération niortaise s'explique par une représentation plus forte qu'ailleurs des emplois tertiaires notamment portés par la présence des emplois dans le domaine des assurances et des mutuelles. Les secteurs industriels présents se positionnent toutefois sur un marché de niche, à forte valeur ajoutée.

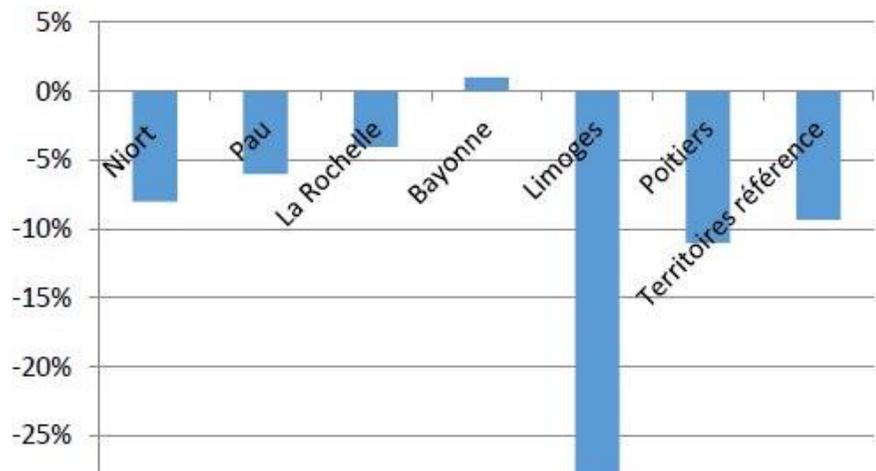
Tout comme les autres territoires de référence, l'agglomération niortaise est confrontée à une diminution des emplois dans le secteur industriel qui tend à soutenir une tertiarisation de l'économie niortaise notamment en lien avec le développement du secteur des mutuelles et des assurances. Toutefois, derrière cette diminution se cache une disparité territoriale entre les communes avec des communes qui ont enregistré un recul des activités



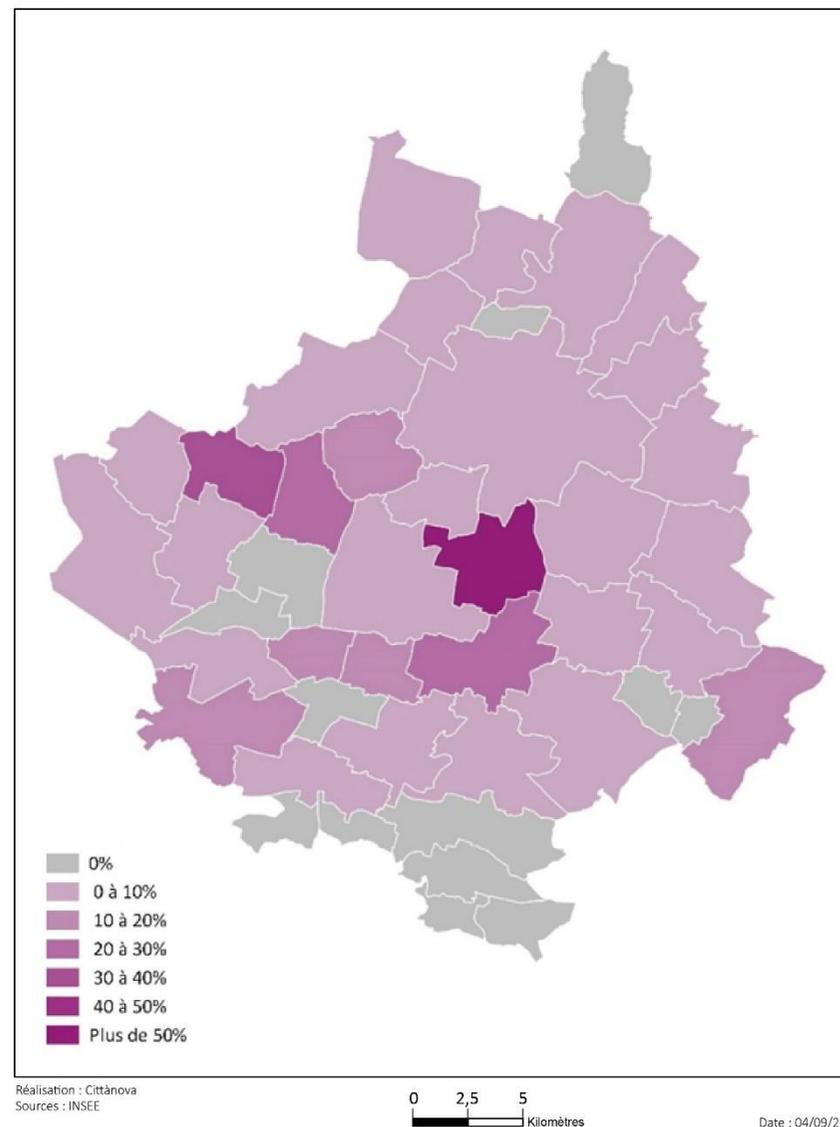
Part des emplois dans le secteur de l'Industrie

industrielles, notamment la commune de Vanneau-Irleau (-140 emplois du secteur industriel) en partie due à la fermeture de l'entreprise Mathé, ancien fleuron de l'industrie du bois dans le sud des Deux-Sèvres, qui a employé jusqu'à 150 salariés. A l'inverse, la commune de Saint-Symphorien a enregistré entre 2007 et 2013, une augmentation de 216 emplois dans le secteur industriel notamment en lien avec le développement de l'entreprise Poujoulat située en limite avec la commune de de Granzay-Gript.

La situation globale de l'agglomération niortaise cache des disparités territoriales au regard de la concentration de ces emplois au sein de certaines communes avec notamment des grandes entreprises pourvoyeuses de nombreux emplois. A l'image de la commune de Saint-Symphorien, au sud de Niort, dont les emplois industriels en 2013 représentent plus de 60% des emplois de la commune. Cette forte proportion s'explique par la présence d'un fleuron industriel Poujoulat (leader européen des conduits de cheminée) situé au sein du pôle d'activités des Pierrailleuses entre la commune de Saint-Symphorien et de Ganzay-Gript. D'autres petites communes comme Le-Vanneau-Irleau ou encore Sansais se détachent par la présence d'une ou deux entreprises sur la commune qui regroupent un nombre important d'emploi. C'est le cas de la société SAS Allin société spécialité dans la fabrication de placage et de panneaux de bois, basée sur la commune de Vanneau-Irleau, cumule entre 50 et 99 salariés.



L'évolution de l'emploi dans le secteur industriel -Source : SDEC novembre 2016



A l'inverse d'autres communes, moins peuplées, au sud du territoire à l'image de Priaire, Thorigny-sur-le-Mignon, Prissé-la-Charrière, Belleville, Boisserolles et Saint-Etienne-la-Cigogne se détachent par l'absence d'emploi industriel. Ces

communes sont davantage dominées par le secteur agricole. La commune de Prissé-la-Charrière est la seule à présenter une légère diversification économique et représente par certains aspects un point de rabattement pour les plus petites communes qui l'entourent.

Enfin, Niort concentre également des emplois du secteur industriel avec près de 3179 emplois en 2013. Certaines sociétés industrielles notables sont implantées dans le chef-lieu du département à l'instar de Zodiac Aerospace (leader mondial des équipements et systèmes aéronautiques montés à bord des avions commerciaux), Pierre Guérin (leader européen en fermenteur et bioréacteurs), Axel France (leader européen des graisses industrielles et lubrifiants pour l'industrie agroalimentaire). À côté de ces grandes entreprises, le tissu industriel niortais se compose majoritairement de PME et de TPE (90% des établissements de la CAN employant moins de 10 salariés en 2014).

Niort dispose de deux lycées professionnels dans le domaine industriel : le lycée professionnel Paul Guérin qui dispense une formation notamment en chaudronnerie/carrosserie et le lycée polyvalent Saint-André où des formations en maintenance industrielle/systèmes électroniques industriels sont dispensées. Bien que cette offre en formation existe la majorité des entreprises industrielles peinent à recruter des profils de techniciens avec des savoir-faire spécialisés, seules les grandes entreprises comme Poujoulat, Leach International ou encore Zodiac Aerospace proposent des formations continues à leurs salariés. Pour autant, les investissements récents de ces entreprises dans de nouveaux locaux accompagnés par une offre de recrutement permanente témoignent d'un attachement au développement et au maintien de ce secteur d'activité au sein de l'agglomération.

La logistique

Le secteur de la logistique concerne plusieurs types d'activités : le transport, l'entreposage, la manutention, ou encore l'emballage. En 2014, d'après le Schéma de Développement Économique et Commercial (SDEC), le secteur de la logistique regroupait près de 5500 emplois. Ce chiffre est lié à la situation géographique attractive de la communauté d'agglomération, à proximité de l'autoroute, de la mer et du fer (rails). Cependant, ce secteur a connu entre

2009 et 2014, une baisse d'emplois salariés d'environ 9%. Il existe sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais, 163 établissements liés aux activités du transport et entreposage, soit 8% des établissements du secteur « Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration » (Source : Projet de Territoire 2016).

La CAN a ouvert au chantier, depuis janvier 2016, la plateforme de Niort Terminal sur le site St Florent. Ce projet consiste en la création d'un nœud ferroviaire connecté aux principales destinations nationales et aux grands ports maritimes de la Rochelle, Nantes et Bordeaux. Il s'agit d'une plateforme multimodale et multisites située au carrefour de 3 autoroutes.



Site St Florent (Niort terminal) – Source : niort-terminal.fr

Niort Terminal dispose, sur une surface de 20 hectares sécurisés et clos (site de St Florent), de :

- 3 voies ferrées de 770ml, 720 ml et 550 ml,

- D'une plateforme de manutention de 15 000 m²,
- De nombreux équipements logistiques (pont bascule, etc.)

Ainsi que de plusieurs zones périphériques et complémentaires : sites ferroviaires de La Crèche et Prahecq, situés au plein cœur de zones d'activités particulièrement denses. Cette plateforme est utilisée par les professionnels de la logistique (transporteurs, logisticiens) et les entreprises exportatrices pour leur transport de marchandises. Elle propose notamment des lignes régulières vers Marseille et Perpignan.

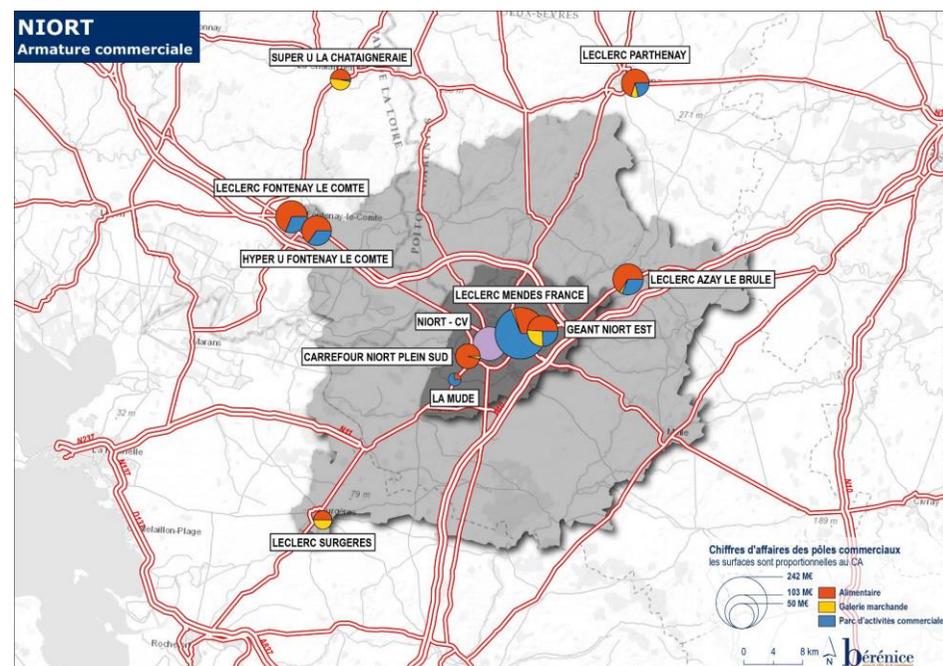
Le commerce

Tout comme les grands établissements liés à l'administration publique, à l'enseignement, au secteur des mutuelles et des assurances, le développement des activités commerciales a participé à l'essor du secteur tertiaire. Entre le commerce de gros et le commerce de détail (hors automobiles et motocycles), la Communauté d'Agglomération compte 1366 établissements, soit 63% des établissements du secteur « Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration ».

Le commerce de détail et la restauration rapide sont particulièrement développés de part et d'autre de la ville centre, sur les axes Niort-Poitiers (Chauray) et dans une moindre mesure Niort-La Rochelle (Bessines). D'après le diagnostic commercial réalisé en 2015, il existe plusieurs pôles commerciaux au sein de l'agglomération.

Le secteur nord-est (Pierre Mendès-France) représente plus de 50% du chiffres d'affaires, tandis que le centre-ville de Niort ne représente que 14% de celui-ci, 22% si les activités alimentaires ne sont pas prises en compte. En effet, le centre-ville de Niort est un pôle structurant principalement pour les activités de destination (équipements à la personne notamment).

Les principaux pôles commerciaux se trouvent sur la commune de Niort ou en périphérie, notamment dans la zone d'activité Pierre Mendès-France (situé entre Niort et Chauray), au sud de la ville-centre ainsi que l'hypercentre de



Extrait du diagnostic commercial Bérénice réalisé en 2014

Niort. Le diagnostic commercial distingue deux zones de chalandise sur le territoire de l'agglomération.

- La zone 1 qui correspond aux secteurs géographiques depuis lesquels le centre-ville de Niort est accessible en moins de 10 minutes de route, elle représente 92 504 habitants.

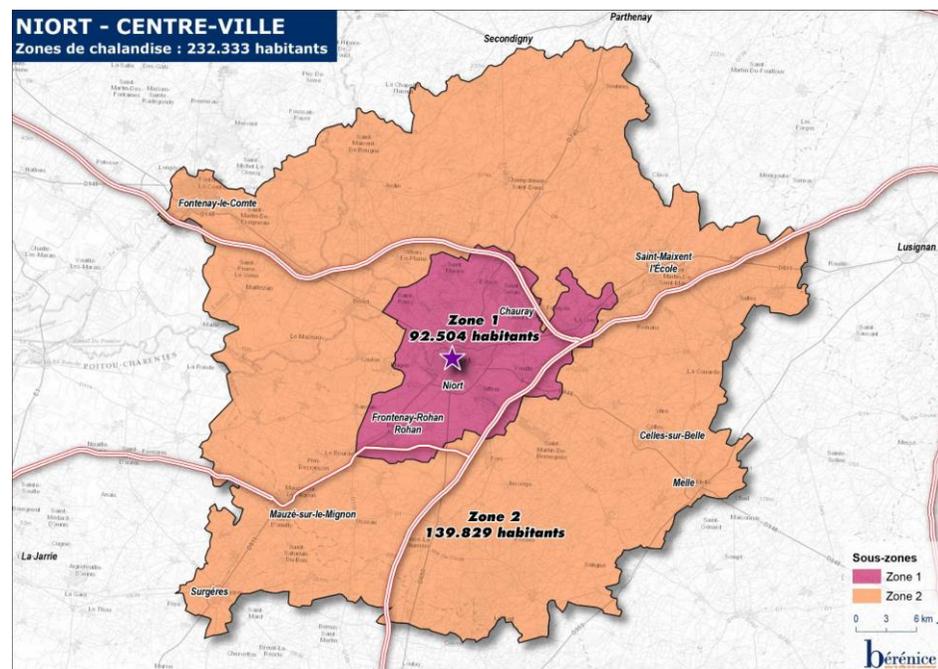


Zone d'activité Pierre Mendès France

- La zone 2 qui correspond aux secteurs accessibles en moins de 30 minutes de route, et pour lesquels il n'existe pas d'offre concurrentielle majeure (La Rochelle ou Poitiers par exemple). Elle représente près de 140 000 habitants.

La ville de Niort comptabilise en 2014, 311 commerces, avec un taux d'enseignes nationales de plus de 39%, ce qui représente un marqueur d'attractivité de la ville. Par rapport à des villes moyennes similaires par leur taille (Blois, La Roche-sur-Yon...), Niort s'assimile aux valeurs moyenne et médiane. Le centre-ville de Niort enregistre un taux de vacance de 7,2%, légèrement plus faible que la moyenne.

Cependant, la ville de Niort a depuis 2009 perdu 45 commerces, principalement dû pour partie à une obsolescence du parc commercial (notamment la galerie et la rue Victor Hugo). Le secteur de la restauration est également sous-représenté avec seulement 24 restaurants pour 10 000 habitants, contre 37 en moyenne dans des villes telles que Blois, Quimper ou la Roche-sur-Yon. Les travaux de piétonnisation du centre ont également participé à cette baisse. Aujourd'hui terminés, le centre retrouve une évolution positive en termes de nombre de commerces.



Zone de chalandise de l'hypercentre de la ville de Niort – Source : Extrait du diagnostic commercial Bénélice, 2015



Rue Ricard à Niort

De manière générale, l'offre commerciale est majoritairement positionnée au nord-est et au sud-ouest de la ville de Niort, ce qui crée un déséquilibre géographique de cette offre. Toutefois, ce déséquilibre permet de façon indirecte le maintien d'un commerce de proximité en centre-bourg, à proximité des zones non couvertes (à l'ouest et à l'est de l'agglomération).

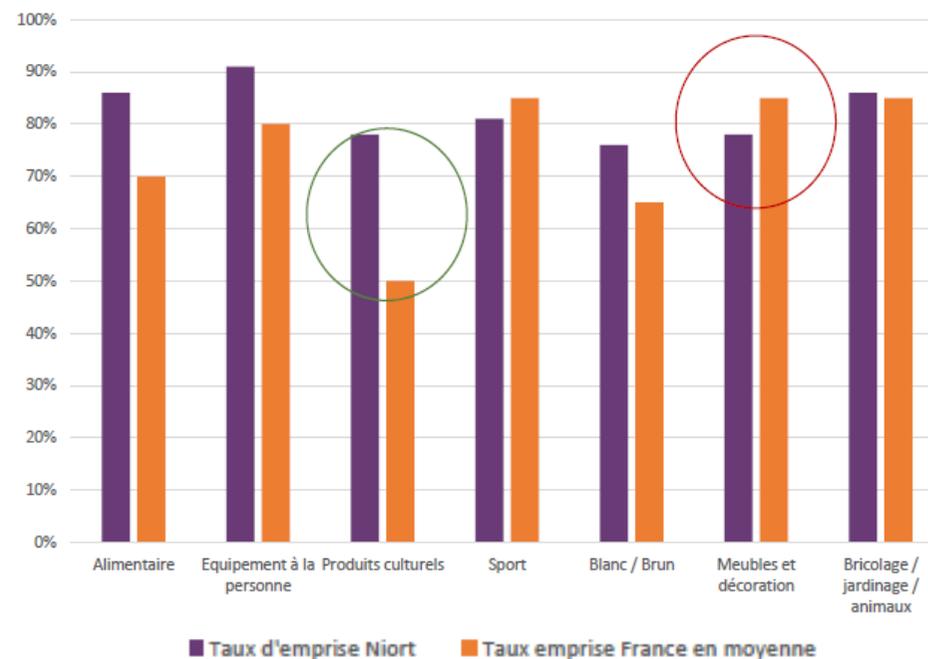
Avec les postes hébergement et restauration, le commerce observe une place importante dans l'économie de l'agglomération et représente 30% des établissements.



Rue Victor Hugo, Niort

Dans tous les secteurs, il existe une bonne couverture, à l'exception de celui de l'ameublement et du sport qui présentent un taux d'emprise légèrement inférieur à celui de la France. A l'inverse, le secteur des produits culturels est beaucoup plus représenté à l'échelle de Niort qu'à l'échelle nationale.

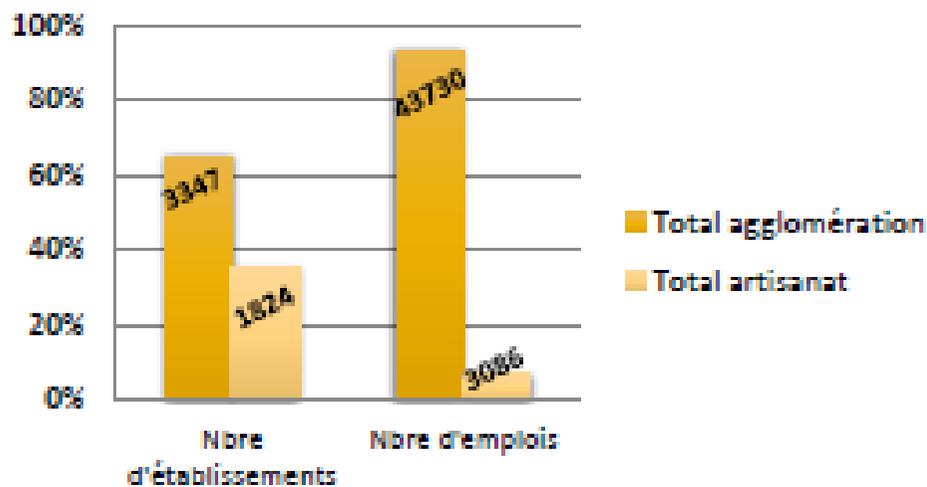
Dans le cadre des compétences ZAE, la Communauté d'Agglomération du Niortais poursuit le programme de la ZAC Terre de Sport, sur une superficie totale de 50 hectares. À terme, ce site devrait accueillir des activités commerciales, parmi lesquelles l'enseigne Leroy Merlin, sur 12000 m². Les parcelles de la ZAE Terre de Sport représentent actuellement le plus important potentiel foncier ouvert à la commercialisation pour l'accueil d'activités commerciales sur le territoire de l'agglomération niortaise.



Taux d'emprise (ou part de marché) des différents secteurs - Source : Diagnostic commercial Bérénice

L'artisanat

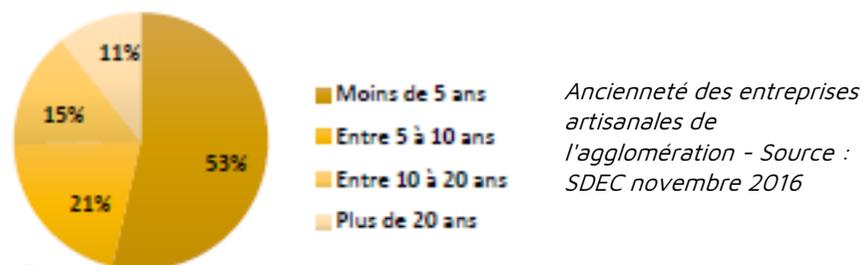
Le tissu artisanal de la Communauté d'Agglomération du Niortais représente respectivement 1824 entreprises et 1917 établissements. Un peu moins d'un tiers des entreprises et des établissements artisanaux du département sont concentrés au sein de la CAN.



La répartition des établissements et des emplois du secteur de l'artisanat au sein de la CAN - Source : SDEC novembre 2016

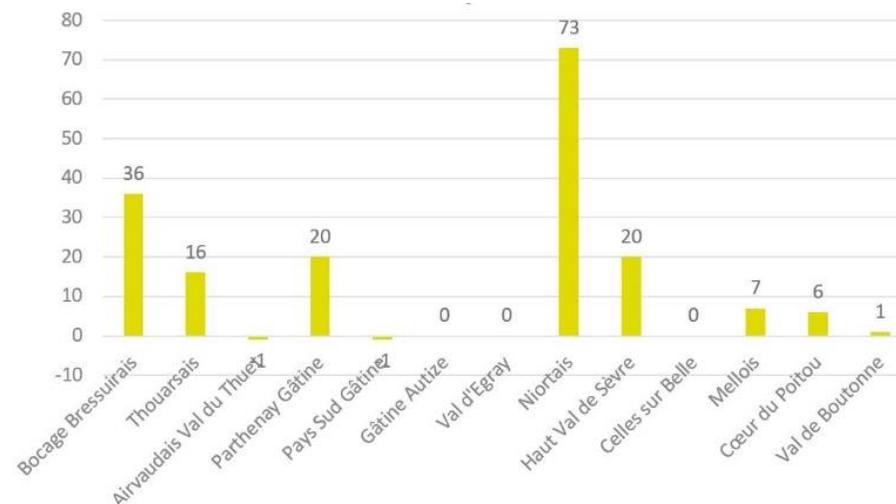
Par ailleurs, d'après le Schéma de Développement Economique de la Communauté d'Agglomération du Niortais (SDEC), le secteur compte 3 086 emplois salariés, soit moins de 5% du total des emplois de l'agglomération. A ce chiffre doit être ajouté celui de 1 000 apprentis en formation dans ces entreprises.

Sur l'année 2015, la CAN compte 240 immatriculations d'entreprises artisanales contre 167 radiations générant un solde naturel positif le plus important du département. Cette dynamique récente est à corréliser avec les tendances départementales qui enregistrent une hausse continue de l'activité artisanale depuis la crise de 2008 (+15%), mais aussi la création du régime d'auto-entrepreneur.



Ancienneté des entreprises artisanales de l'agglomération - Source : SDEC novembre 2016

De manière générale, l'artisanat emploie peu de personnes et la CAN n'échappe pas à cette règle avec des entreprises composées en moyenne d'1,7 emploi/entreprise. Le faible nombre d'emploi artisanal corrélé avec la jeunesse des entreprises (la moitié des entreprises de l'agglomération a moins de 5 ans) n'est pas sans rappeler le processus de « turn over » où les petites et micro-entreprises souvent plus fragiles économiquement sont les premières victimes des évolutions du marché.



Solde annuel des entreprises artisanales en 2015 - Source : Chiffres clés de l'artisanat en Deux-Sèvres, Chambre des Métiers et de l'Artisanat, 2015

Les établissements artisanaux de la CAN s'orientent davantage vers le secteur du « bâtiment » (environ 32,8%) et du « textile, habillement cuir » (39%). À l'inverse, les secteurs du « bois et ameublement » et du « transport, réparation, autres services » ne représentent respectivement que 2,7% et 2,4% des établissements au 31 décembre 2015. Une diversification de l'artisanat est à l'œuvre depuis quelques années sur le territoire niortais avec notamment le développement de l'artisanat des métiers de bouche en partenariat avec la région Nouvelle Aquitaine et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat. Il permet de fédérer les artisans autour du « bien manger ».

D'autres réflexions sont en cours comme les activités de conciergerie et les ateliers d'art.

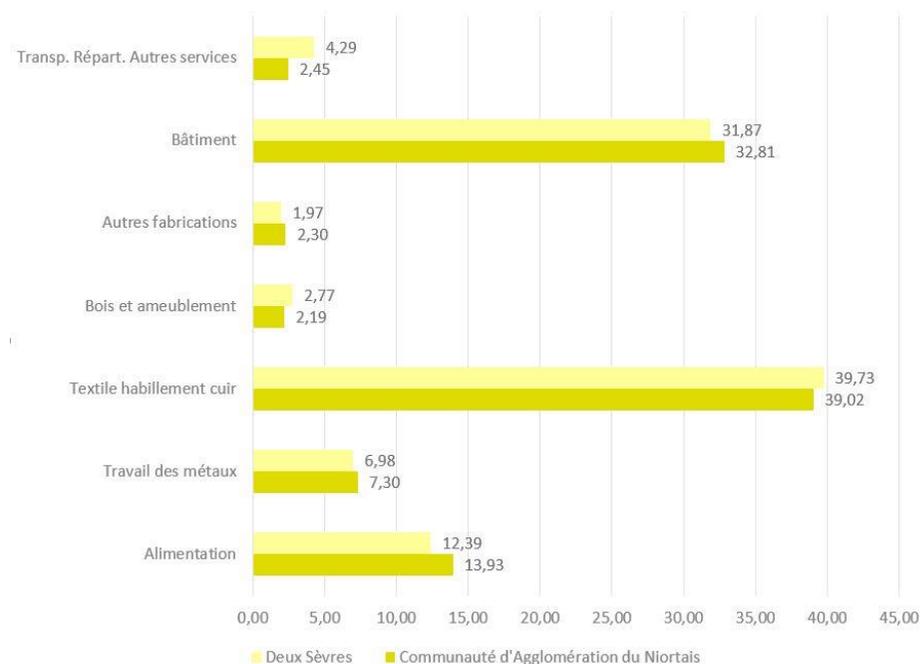
Dans un contexte de montée des NTIC et de diversification économique, le secteur artisanal doit faire face à de nouveaux défis comme la nécessité d'être accompagné dans les nouvelles procédures d'appel d'offres en lien avec les nouvelles technologiques. Sur la CAN, le secteur artisanal bénéficie de lieux de formation situés à Niort à l'image du campus des métiers qui permet de préparer aux métiers du bâtiment, coiffure, alimentaire, mécanique, etc, du niveau CAP à bac professionnel.

Le SDEC met également en avant la demande en locaux d'activités où 36% des personnes interrogées souhaiteraient des locaux de production (dont 10% sur des locaux de moins de 100m² et 26% sur des locaux de plus de 100m²). Cette demande peut être corrélée avec les nouvelles offres d'espace de travail notamment avec les Fablab de Bressuire ou encore les espaces de co-working qui se développent sur le territoire.

Les activités artisanales et notamment celles du secteur du « bâtiment » s'implantent en partie au sein de zones d'activités spécialisées notamment dans les zones d'activités industrielles et logistiques mais également dans les ZAE de proximité à l'image de la zone d'activités Les Grandes Versennes à Villiers-en-Plaine.



ZAE de proximité les grandes Versennes Villiers-en-Plaine



La répartition de l'activité artisanale – Source : Chiffres clés de l'artisanat en Deux-Sèvres, Chambre des Métiers et de l'Artisanat, 2015



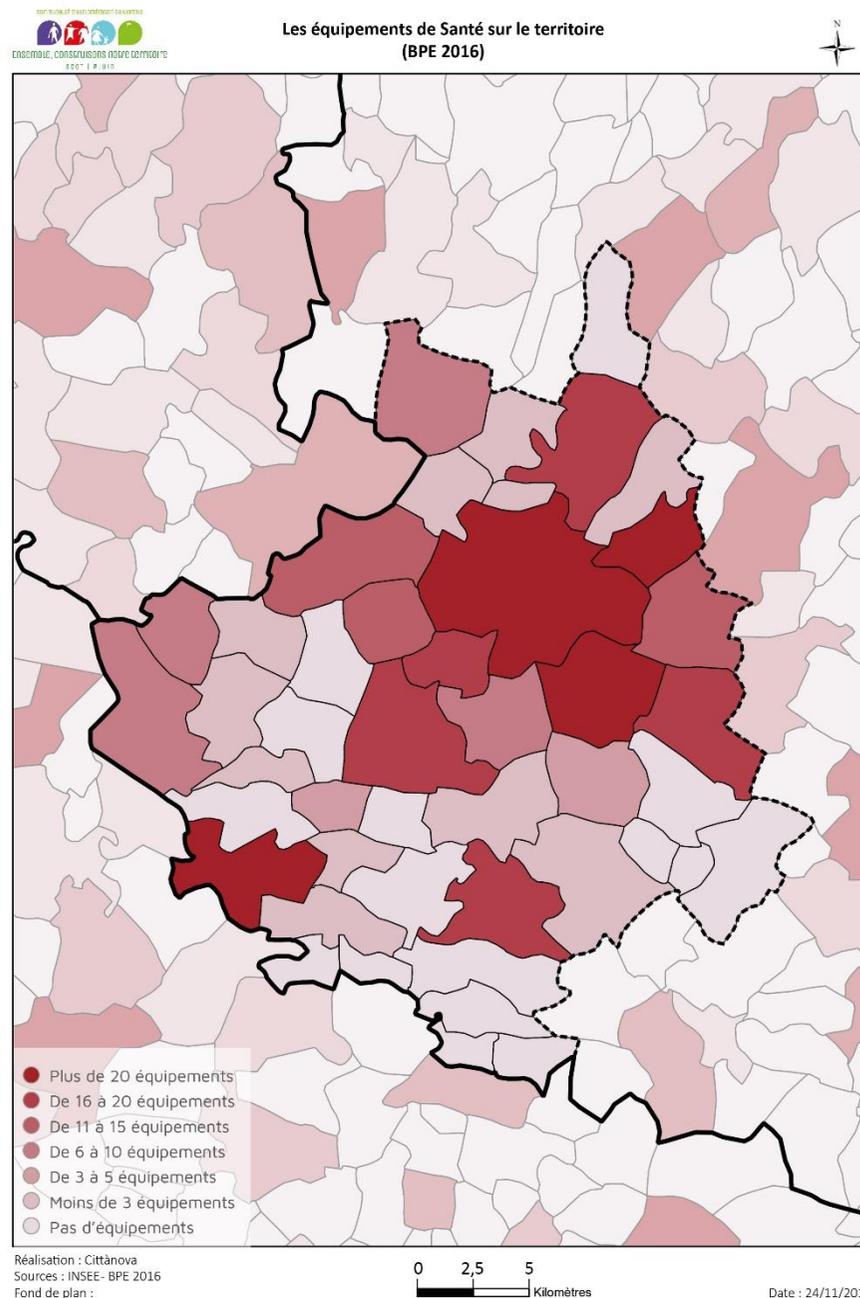
Le secteur de la santé

Le secteur de la santé représente également pour l'agglomération un secteur important dans l'économie du territoire. En effet, celui-ci accueille, entre autres, un centre hospitalier avec une capacité d'accueil de 1308 lits et places (selon la Fédération Hospitalière de France) et une clinique privée, la Polyclinique Inkermann sur la commune de Niort. Selon le SDEC, le centre hospitalier tient un rôle prépondérant dans le tissu économique niortais en comptant environ 3 500 salariés.

En 2014, les activités privées de la santé représentent un peu plus de 3 000 emplois répartis sur 86 établissements de type « santé humaine », et 87 hébergements médico-social et social. Toutefois, le secteur privé de la santé souffre d'un manque de poste : respectivement 300 postes pour les activités de la santé et 390 pour les hébergements médico-social et social. Toutefois depuis 2009, le nombre de postes a progressé passant la barre des 3000 emplois en 2014.



Centre Hospitalier de Niort



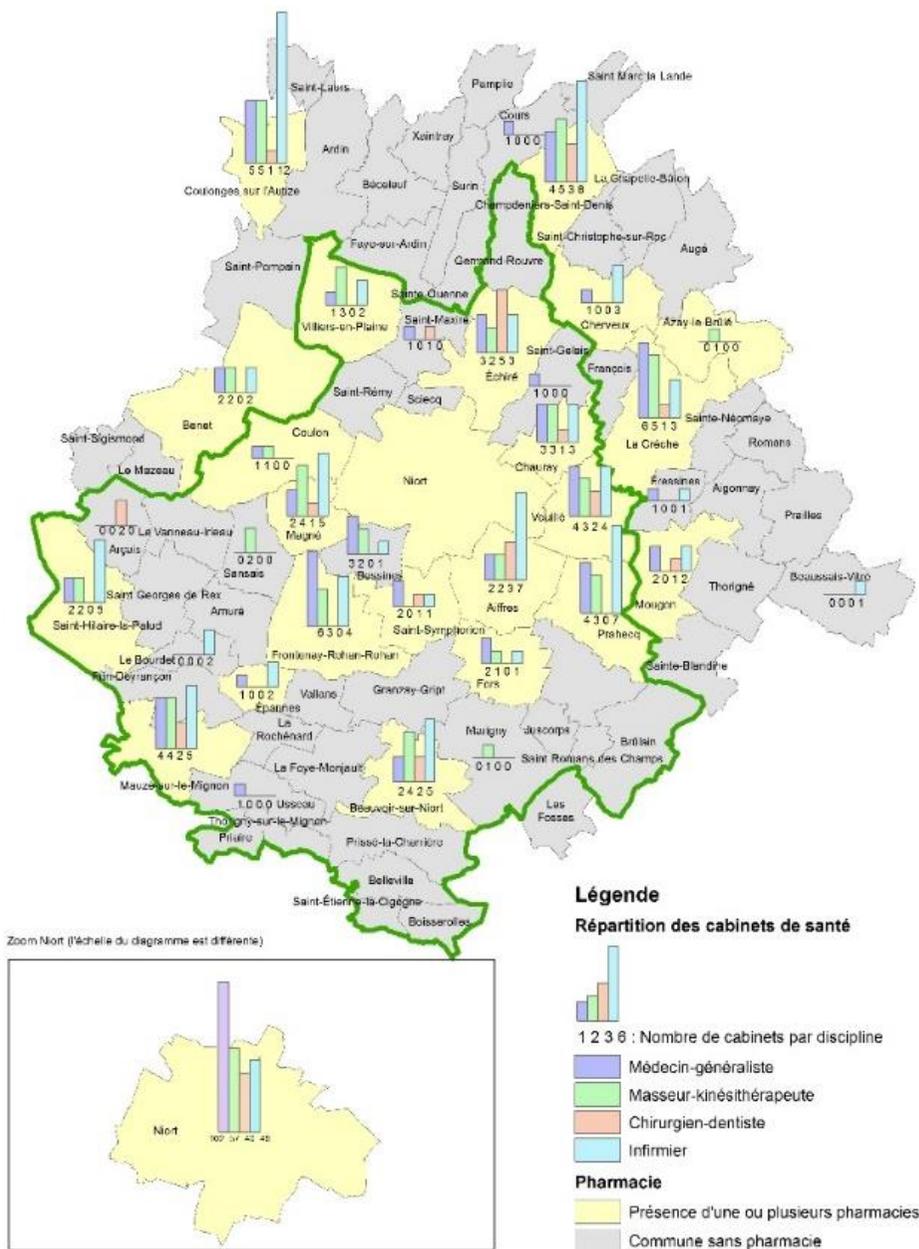
D'après le Contrat Local de Santé, en 2017, sur l'aire urbaine de Niort, 488 cabinets (principaux et secondaires) sont comptabilisés, répartis sur 34 communes dont 410 concentrés sur l'agglomération niortaise.

Sur les 78 communes composant l'aire urbaine, 11 communes comptent au minimum un cabinet de santé de chacune des quatre spécialités (médecins généralistes, chirurgiens-dentistes, masseurs-kinésithérapeutes et infirmiers).

Logiquement, la ville de Niort concentre l'offre médicale de l'aire urbaine avec plus de la moitié des cabinets médicaux et notamment plus 60% des médecins, 50% des masseurs-kinésithérapeutes, 60% des chirurgiens-dentistes et 35% des infirmiers. La concentration de la ville-centre est telle que pour les médecins généralistes plus de 30% des flux bénéficiaires résidant la première couronne (Aiffres, Bessines, Saint Gelais, Saint Maxire et Villiers-en-Plaine) consultent un généraliste sur Niort. Le même phénomène est observé pour les chirurgiens-dentistes et les masseurs-kinésithérapeutes.

En ce qui concerne l'agglomération, l'offre en médecin-généraliste se concentre (à hauteur de 68%) dans les communes de Niort, de Frontenay-Rohan-Rohan, de Prahecq, Mauzé sur le Mignon qui possèdent au moins 4 cabinets de médecin-généraliste. Les communes de Beauvoir-sur-Niort, Mauzé-sur-le-Mignon, Magné et Niort concentrent 60 % de l'offre de masseur-kinésithérapeute et possèdent au moins 4 cabinets. Les communes de Niort et Echiré concentrent 68% de l'offre en chirurgien-dentiste. Les communes possédant plus de 4 cabinets d'infirmier sont au nombre de huit, avec une distinction particulière de Niort et Aiffres.

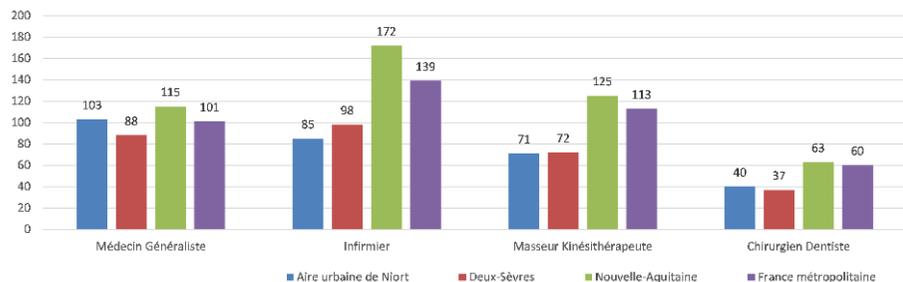
Entre 2007 et 2015, le département des Deux-Sèvres enregistre une baisse des effectifs des médecins en activité régulière (-8%). Le conseil national des médecins indique que le département a une forte probabilité de connaître une baisse de 5,1% des médecins en activité régulière, entre 2015 et 2020, alors que sur la même période, le nombre d'habitants du département devrait augmenter de 6%. (Source : La démographie médicale en région Poitou-Charentes, situation en 2015. Conseil national des médecins). Ce phénomène se retrouve au sein de l'aire urbaine de Niort, où les cessations d'activités des médecins, des masseurs-kinésithérapeutes et des chirurgiens-dentistes ont été plus importantes que le nombre d'installations. Cette dynamique est particulièrement prégnante pour les médecins-généralistes qui ont



Répartition des cabinets de santé par discipline en 2017 - Source : CAN

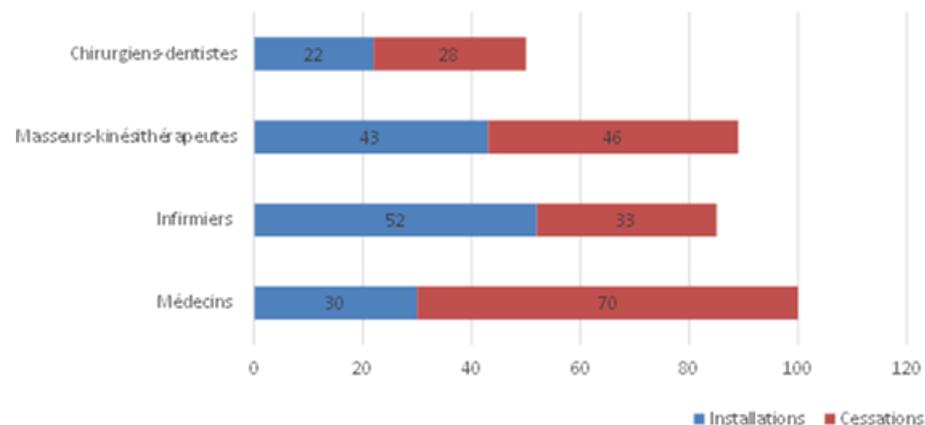
enregistrés sur cette période 70 cessations d'activités pour 30 installations ; une dynamique qui risque de s'accroître faute de successeurs puisqu'aujourd'hui 57% des médecins ont plus de 55 ans et sont donc susceptibles de quitter leur cabinet dans les 10 prochaines années.

À l'échelle de l'aire urbaine de Niort, en termes de densité, pour les médecins généralistes, celles-ci sont plutôt positives et supérieures (103 médecins généralistes en activités pour 100 000 habitants) à celle des Deux-Sèvres (88 médecins généralistes en activité régulière pour 100 000 habitants). Inversement, pour les infirmiers, les masseurs-kinésithérapeutes et les chirurgiens-dentistes, les densités sont plutôt faibles et inférieures à celle des Deux-Sèvres comme le montre le graphique ci-après.

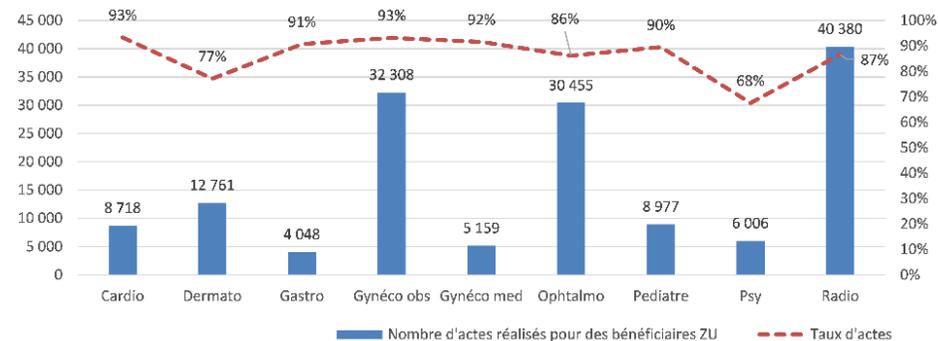


Densités de l'offre médicale libérale pour 100 000 habitants en 2016 - Source : Synthèse Contrat Local de Santé

Enfin, l'évasion de la patientèle est plutôt faible avec plus de 85% des consultations des habitants de l'aire urbaine effectuées au sein de cette dernière sauf pour les actes psychiatriques réalisés davantage hors de l'aire urbaine de Niort. L'offre médicale spécialisée plutôt faible au sud du département (notamment en cardiologie, ophtalmologie et en pédiatrie) amène la patientèle à consulter au sein de cabinets de l'aire urbaine de Niort.



Nombre d'installations et de cessations de cabinets sur l'aire urbaine entre 2011 et 2016 - Source : Synthèse Contrat Local de Santé



Les consultations par discipline des résidents de l'AU sur le territoire de l'AU de Niort et nombre d'actes réalisés et taux d'actes en % par discipline - Source : Synthèse Contrat Local de Santé

01.3.2.5 Un panel de formations liées aux activités présentes sur le territoire

Près de 2500 étudiants sont comptés sur le territoire répartis au sein d'une université, d'un institut universitaire de technologie, de sections de techniciens supérieurs, de classes préparatoires aux grandes écoles et d'écoles paramédicales et sociales (selon le ministère d'enseignement supérieur et de la recherche). Parmi eux, 50% suit une formation au Pôle Universitaire de Niort (PUN) appelé également « Noron ». L'autre partie se partage sur différents sites universitaires et sur des formations courtes de type BTS.



Le pôle universitaire de Noron à Niort

Pour l'année universitaire 2016-2017, 1 263 étudiants étaient inscrits au sein du PUN, un effectif en progression depuis 2012 (avec 955 étudiants). Néanmoins, les marges de progression semblent faibles, les politiques nationales actuelles privilégiant le développement des grandes universités.

Les étudiants de la PUN se répartissent au sein :

- Institut Universitaire et de Technologie de Poitiers (IUTP) : 3 départements : Statistique et informatique décisionnelle (STID), Gestion des Entreprises et des Administrations (GEA) et Hygiène, Sécurité, Environnement (HSE) avec 40% des étudiants pour l'année 2016-2017 du PUN ;
- IRIAF (Institut des Risques Industriels, Assurantiels et Financiers (IRIAF) avec 18% des étudiants pour l'année 2016-2017 du PUN ;
- Antenne de Niort de l'Université de Poitiers, notamment la filière Droit des Assurances de l'UFR de Droit et Sciences Sociales avec 16% des étudiants pour l'année 2016-2017 du PUN ;
- IAE (Institut d'Administration des Entreprises) de Poitiers, parcours en alternance Master professionnel Management des Projets Marketing (1ère et 2ème année) avec 5% des étudiants pour l'année 2016-2017 du PUN ;
- Ecole Supérieure du Professorat et de l'Education, Masters avec 21% des étudiants pour l'année 2016-2017 du PUN.

Les effectifs étudiants de l'année universitaire 2016-2017 se répartissent à hauteur de 55% au niveau Licence contre 45% au niveau Master.

Le pôle universitaire de Noron est tourné vers la professionnalisation des étudiants notamment en favorisant l'alternance et en relation étroite avec les spécificités économiques du territoire. Selon le rapport d'activités du PUN, 67% des étudiants au niveau des licences professionnels sont en formation continue ou en alternance contre 44% des étudiants au niveau master. Ces filières se répartissent en 4 thématiques :

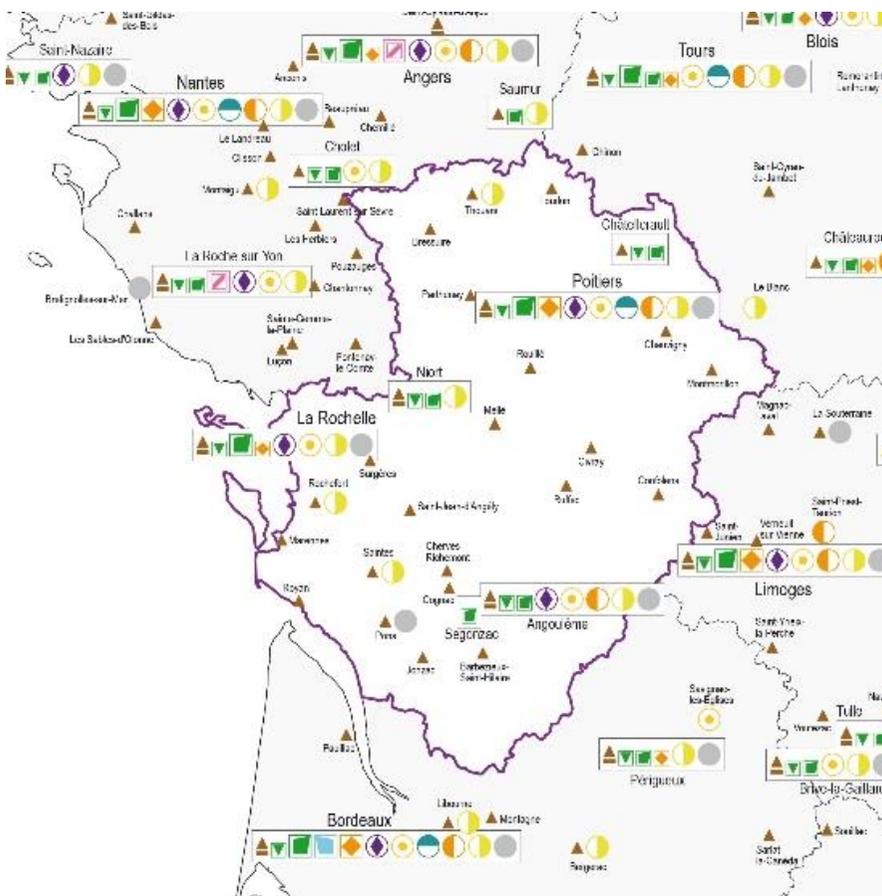
- La gestion et prévention des risques ;
- Le droit des assurances ;
- L'informatique et statistiques appliquées ;

- La gestion, banque et finance.

Les recherches du pôle universitaire de Niort s'orientent principalement vers 5 secteurs : la combustion et l'incendie, l'économie de la santé, les risques de la vie courante dans l'habitat, l'économie sociale et solidaire et le droit des assurances.

A noter que les étudiants étrangers représentent 10% des effectifs étudiants au sein du PUN, chiffre en hausse par rapport aux années précédentes ce qui reflète l'attractivité des formations du PUN (selon le rapport d'activités du Pôle universitaire de Niort 2015-2016).

La Répartition de l'enseignement supérieur en Poitou-Charentes - Source : Atlas Régional des effectifs étudiants MESRI



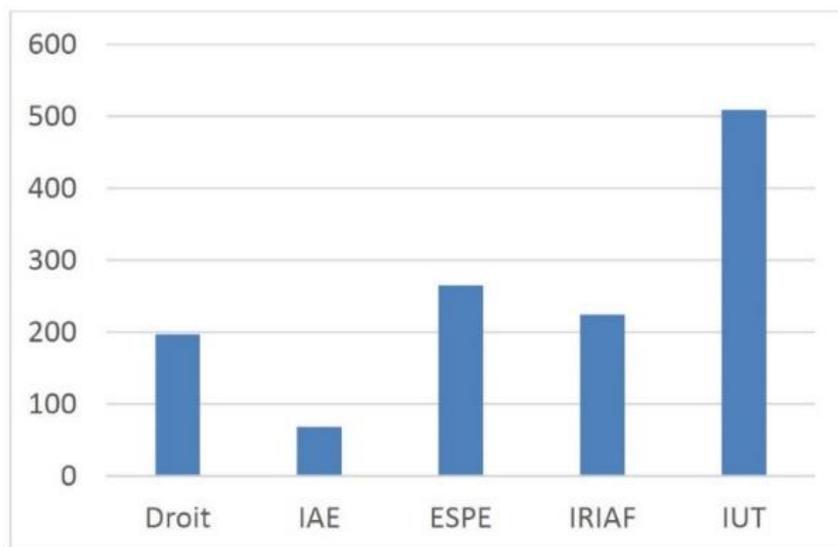
Types de filières par unité urbaine

- ▲ Sections de techniciens supérieurs - STS
- Classes préparatoires aux grandes écoles - CPGE
- ▼ Instituts universitaires de technologie - IUT
- Sièges d'universités
- Sites secondaires d'universités
- Sièges de grands établissements
- Sites secondaires de grands établissements
- Siège de l'institut national polytechnique - INP
- Sièges d'universités de technologie - UT
- Sites secondaires d'universités de technologie
- Sièges d'écoles normales supérieures - ENS
- Sièges d'écoles supérieures du professorat et de l'éducation - ESPE
- Sites secondaires d'écoles supérieures du professorat et de l'éducation
- Établissements privés d'enseignement universitaire
- Autres formations d'ingénieurs
- Écoles de commerce, gestion et comptabilité
- Écoles juridiques et administratives
- Écoles supérieures d'art et de culture
- Écoles paramédicales et sociales
- Autres écoles
- Universités étrangères

Outre le campus universitaire de Niort, il existe des formations supérieures hors filières universitaires.

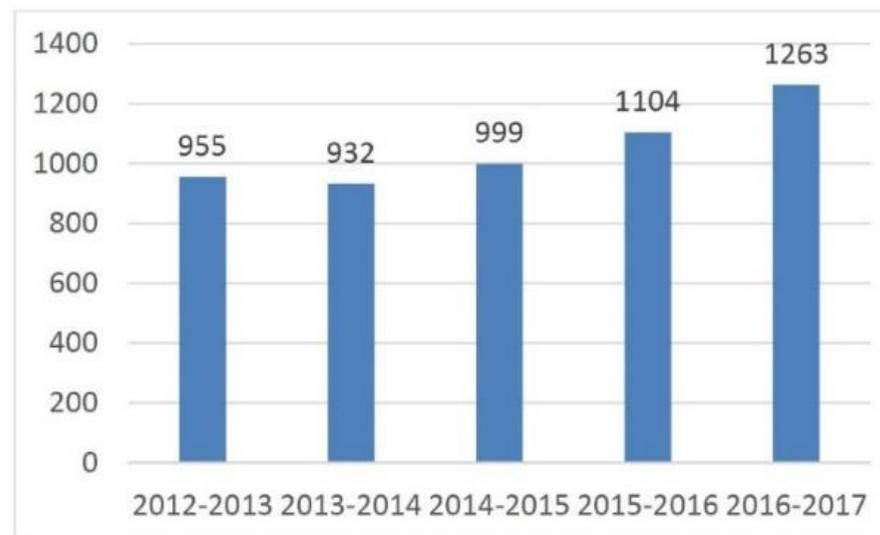
Le territoire de la communauté d'agglomération regroupe :

- Campus des Métiers Henri-Denoue : BTS Assurance, et BTS Système constructif bois et habitat ;
- Institut catholique supérieur Saint-André (ICSSA) : 5 BTS gestion, économie, management ;



Répartition du nombre d'étudiants au sein des composantes du Pôle Universitaire de Niort à la rentrée 2016-2017 - Source : Pôle Universitaire de Niort rapport d'activités 2015-2016

- Lycée de la Venise Verte : 5 BTS orientés vers les services informatique, sanitaire et social, assurance, biologie médicale... ;
- Lycée des métiers de l'automobile et de la logistique Gaston Barré : BTS après-vente automobile ;
- Lycée Jean Macé : BTS assistant manager ;
- Lycée Paul Guérin : 6 BTS orientés vers l'industrie ;
- 2 classes préparatoires aux grandes écoles en spécialité économique, commerciale, technologique ;
- Ecole supérieure des métiers de la vente par alternance : 4 BTS et une licence.



Evolution du nombre d'étudiants inscrits à PUN -Source : Pôle Universitaire de Niort Rapport d'activités 2015-2016

Même si l'offre en formation est diversifiée sur le territoire, les formations supérieures en lien avec les métiers de l'agriculture et du tourisme ne sont peu ou pas présentes. Ces formations sont toutefois proposées dans des villes proches comme La Rochelle, Poitiers ou encore Saintes qui viennent compléter l'offre de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

Enfin, d'ici septembre 2017, deux formations concernant le numérique ouvriront sur le territoire de l'agglomération.



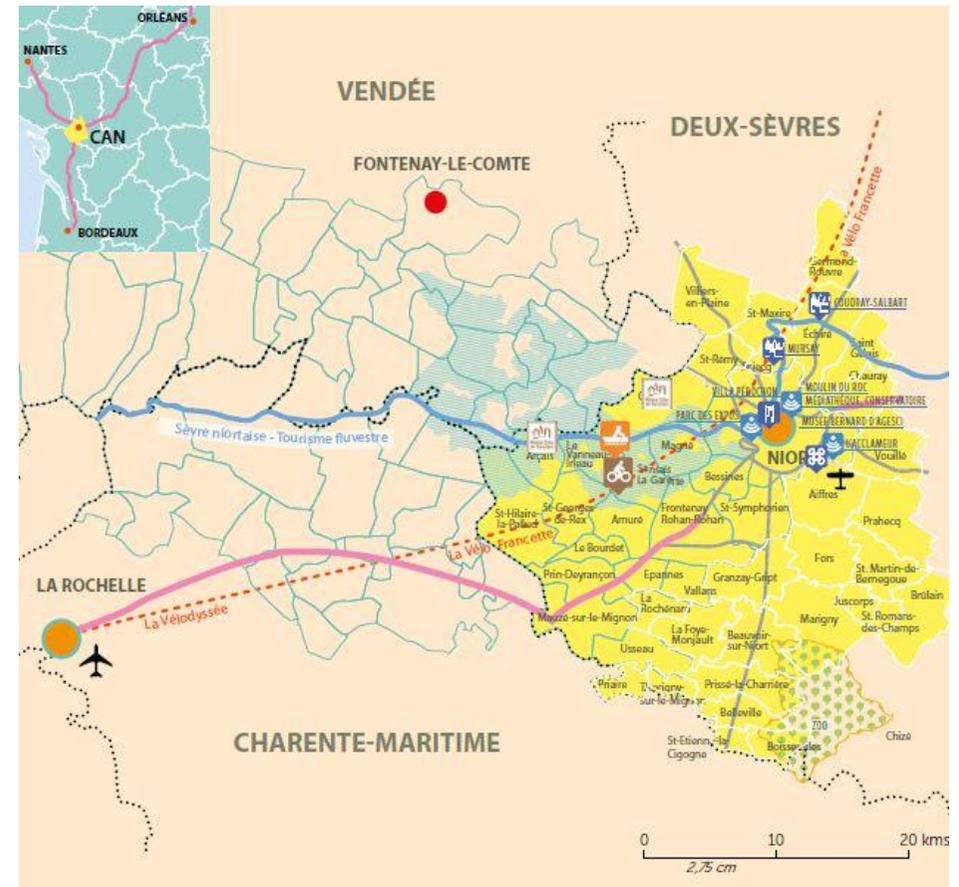
Lycée de la Venise Verte Niort

01.3.2.6 Une offre touristique diversifiée

La Communauté d'Agglomération du Niortais bénéficie d'une attractivité touristique qui s'appuie sur quatre domaines :

- Niort et son patrimoine architectural, en particulier médiéval, agrémenté par la piétonnisation et la végétalisation du centre-ville ; la mise en valeur du patrimoine dont le donjon ou le musée d'Agesci. La ville dispose en outre d'un projet de site patrimonial remarquable et compte un nombre important de commerces. Plus globalement, un nombre important de bâtiments remarquables et bien conservés sont présents sur l'ensemble de l'intercommunalité. La CAN a par ailleurs candidaté pour l'attribution du label Pays d'Art et d'Histoire.
- Le Marais Poitevin organisé autour de 18 533 hectares labellisés Grand Site de France et intégrés au réseau européen EDEN (lauréat en 2010 « Tourisme et espaces aquatiques ») et au PNR du Marais Poitevin depuis 2014.
- Le tourisme d'affaire a lieu principalement sur la ville-centre de l'agglomération, porté, pour une grande partie, par l'activité des mutuelles.
- Le développement des circulations douces autour du développement des itinéraires de randonnées (vélo Francette, GR36...) et notamment avec le potentiel développement du tourisme fluvial.

Ces quatre domaines favorisent la coexistence de deux types de tourisme le tourisme d'affaire et le tourisme d'agrément.



L'activité touristique et culturelle



Les principales activités touristiques de la Communauté d'Agglomération de Niort -
Source : Projet de territoire de la CAN



Le donjon à Niort

Le tourisme est un élément important pour le développement des secteurs du commerce de détail, la restauration et l'hébergement. Ces trois secteurs capitalisent 68% des établissements enregistrés sur le territoire. Cependant, l'analyse de chaque secteur montre que le tourisme local ne profite globalement pas à tous ces secteurs. Ainsi, l'hébergement ou la restauration ne sont pas fortement représentés sur l'Agglomération. Seule l'importance du commerce de détail laisserait à penser de l'importance d'une économie commerciale directement liée au tourisme.

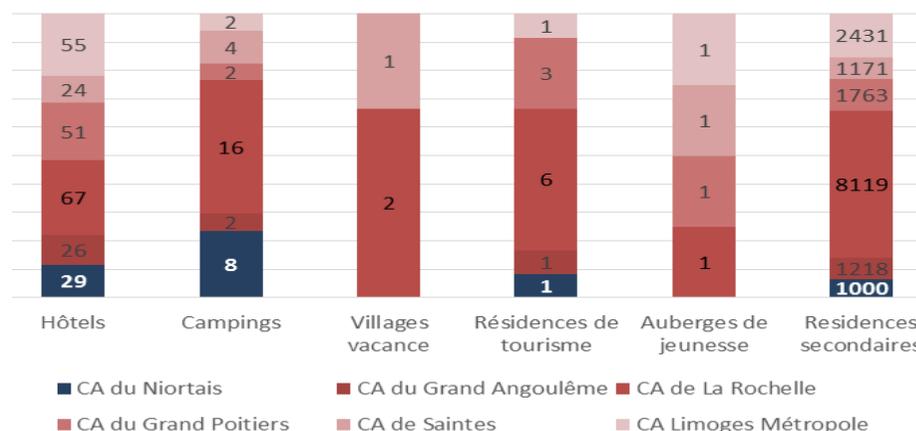
En termes d'hébergement, du point de vue quantitatif, l'offre sur le territoire en 2015, comptabilise notamment 29 hôtels (dont 13 hôtels 3 étoiles et 9 hôtels 2 étoiles), 8 campings (dont 4 campings 2 étoiles), 280 meublés, 76 maisons d'hôtes, et 7 hébergements collectifs.

À noter que depuis le Schéma de Développement Touristique de l'Agglomération, une progression qualitative de l'offre hôtelière est à l'œuvre liée à modification des normes, le nombre d'hôtels 3 étoiles est passé de 4 en 2011 à 13 en 2015.

Détail du secteur commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration

Sous-secteurs d'activités	Nombre d'établissements	Répartition
Commerce de détail (sauf automobiles et motocycles)	1055	49 %
Restauration	350	16 %
Commerce de gros (sauf automobiles et motocycles)	311	14 %
Commerce et réparation d'automobiles et motocycles	215	10 %
Transports et entreposage	163	8 %
Hébergement	72	3 %
Total	2166	100 %

Répertoire des établissements – Source : Portrait de Territoire, CAN, Novembre 2016



Le nombre et le type des hébergements touristiques dans l'agglomération de Niort et des territoires de référence -Source : chiffres clés tourisme 2015

Les résidences secondaires, au nombre de 1924, en 2013 selon l'INSEE, se concentrent dans les communes situées à proximité du Marais Poitevin notamment sur les communes d'Arçais, Le Vanneau-Irleau, Saint-Hilaire-la Palud et Coulon avec respectivement avec 25%, 14%, 12% et 15% de résidences secondaires parmi l'ensemble des logements de chacune des communes.

Dans l'ensemble, cette offre correspond à 251 920 nuitées en hôtellerie et 59 884 nuitées en camping sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais en 2015.

L'hébergement chez l'habitant n'est pas à négliger. D'après l'analyse du parc d'hébergement faite en 2011 pour le SDTA, il représente la deuxième capacité d'accueil après l'hôtellerie et se place avant le camping et d'autres hébergements collectifs.

Il comptabilise, en 2011, 1100 lits répartis dans :

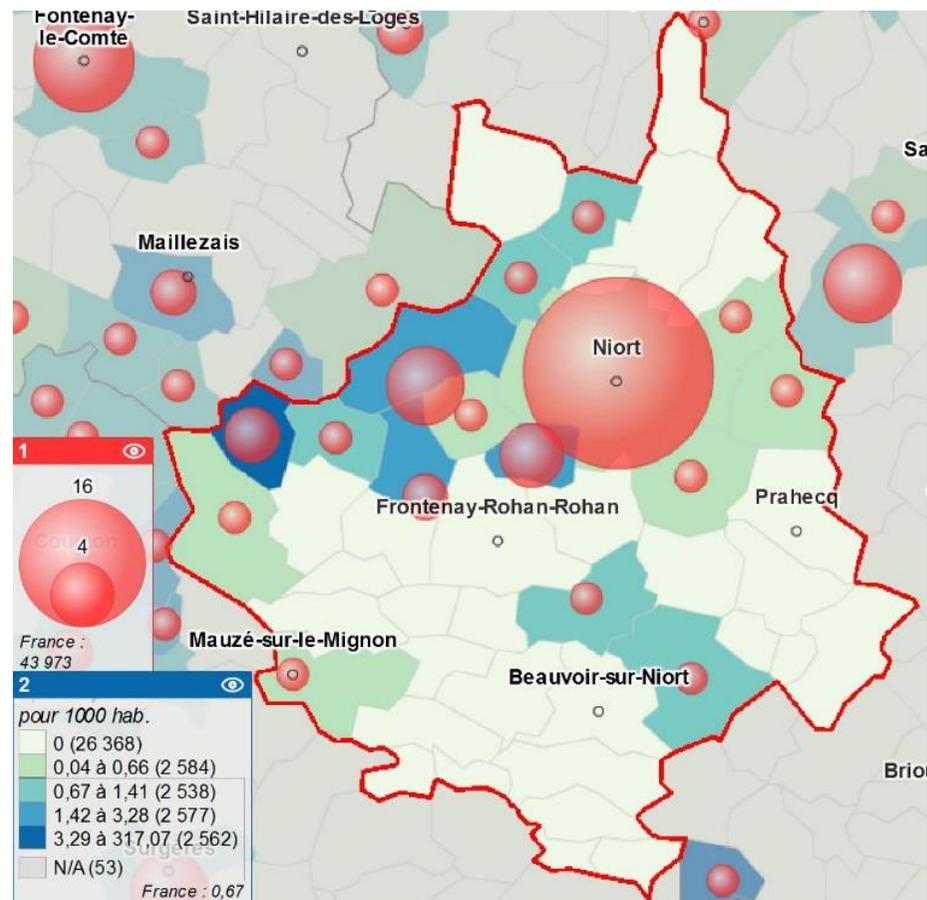
- 185 meublés de tourisme (gîtes ruraux) soit 700 lits dont 70% étaient labellisés (la majorité en « Gîtes de France Deux-Sèvres, une faible partie en « Clévacances Deux-Sèvres »), les 30% restants étaient déclarés en mairie ou en Préfecture ;

- 66 maisons d'hôtes soit 160 chambres et 400 lits, secteur d'hébergement chez l'habitant le plus en croissance sur le territoire depuis le début des années 2000 car il a doublé en 10 ans (une trentaine de maisons d'hôte était répertoriée en 2002). Le parc est labellisé à 78% en 2011, (la majorité des labels classant à 3 épis ou 3 clés les maisons référencées). Depuis 2011, les hébergements chez l'habitant se sont développés représentant 26% des lits en 2014 notamment en lien avec le développement de chambres d'hôtes.

Ce panel d'hébergement positionne la Communauté d'Agglomération du Niortais globalement dans la moyenne des intercommunalités du Grand Angoulême et de Saintes, mais derrière Grand Poitiers, Limoges Métropole ou encore La Rochelle.

Un tourisme d'affaires lié au secteur des mutuelles

Le tourisme d'affaires, fortement lié à l'activité économique notamment aux Mutuelles et sociétés d'assurance, représente entre 180 000 et 200 000 visiteurs par an se traduisant par 223 500 nuitées en 2013. Il entraîne, entre autres, une fréquentation hôtelière relativement constante et élevée sur l'ensemble de l'année à hauteur de 54% en 2013.



Nombre d'équipements touristiques et taux d'équipement pour 1000 habitants - Source : INSEE 2016

Plusieurs lieux sont dédiés à ce type de tourisme. Parmi les sites d'accueil de séminaire, on retrouve le Parc des Expositions Noron, l'Acclameur, l'Espace Tartalin et le site du Guesclin.

De plus, le nombre de séminaires est en hausse depuis l'intégration de Niort dans le réseau national Congrès-cité, mais également depuis la création d'un club affaire et l'augmentation de 40% du chiffre d'affaire du secteur des mutuelles en 2014.

Enfin, l'offre en hébergement et de restauration de standing est relativement bien développée et plus particulièrement dans la ville-centre, Niort, qui compte 19 hôtels, dont 2 hôtels 4*, 7 hôtels 3*, 6 hôtels 2* et 1 hôtel 1*.

Cette offre de standing s'appuie également sur des équipements de loisirs tels que le golf ou l'aérodrome.



L'Acclameur à Niort

Un tourisme d'agrément en expansion

Le tourisme d'agrément est souvent de courte durée et à proximité des points d'intérêt majeurs. Il représente environ 700 000 à 800 000 visiteurs par an.

Plusieurs activités de loisirs et de découvertes sont proposées sur le territoire :

- 16 embarcadères, 250 barques et canoës en balades guidées ou libres, 8 loueurs de vélo, des circuits de randonnées pédestres, 6 centres équestres ;

- Des équipements attractifs sur la Communauté d'Agglomération du Niortais : terrains de sport, piscines (Niort, Magné, Sansais) , centres aquatiques (Chauray, Mauzé-sur-le-Mignon), bases nautique du Lidon et de Noron ;
- 300 kms de chemins et pistes cyclables balisés (sentier de randonnée, GR36 entre la Manche et la Méditerranée).
- 5 sites majeurs de visite se distinguent tout particulièrement sur le territoire de la communauté d'agglomération :
 - La maison du Marais Poitevin à Coulon
 - Le Parc Ornithologique à St-Hilaire La Palud
 - Le musée Bernard d'Agesci à Niort
 - Le Donjon à Niort
 - Le château médiéval de Coudray Salbart à Echiré

En effet, près de 100 000 visiteurs ont fréquenté les 5 principaux sites en 2015 (Source : Communauté d'Agglomération du Niortais – 2016).

D'autres sites, comme du coq à l'âne à Saint-Georges-de-Rex ou encore la gentilhommière de Mursay à Echiré font partie des sites emblématiques, mais moins visités, du territoire de la communauté d'agglomération.



Marketing touristique et labellisation

Différents labels priment le territoire et participent largement de la communication réalisée autour des sites majeurs de visite. En effet, Niort est classé « Villes et Métiers d'Art » ; Arçais et Coulon sont labellisées « Petite Cité de caractère » respectivement depuis 2013 et 2016 ; le Marais Poitevin est classée « Destination Européenne d'Excellence » et également « Grand Site de France » depuis 2010. Un Parc Naturel Régional protège et promeut également son territoire depuis 2014.

De plus, la communauté d'agglomération a posé sa candidature pour le label « Pays d'Art et d'Histoire ».

L'activité culturelle s'intensifie plus particulièrement pendant la haute saison (juillet et août), par le biais de la mobilisation d'associations locales. Certaines en faveur du tourisme fluvial sur la Sèvre ont fait l'objet d'une contribution financière de la Communauté d'Agglomération du Niortais, qui a décidé d'agir en faveur du développement des activités touristiques peu soutenues. Dans ce sens, la CAN a mis en place un Pass'Patrimoine permettant d'accéder à un tarif préférentiel aux principaux sites patrimoniaux.

La CAN regorge également d'un terroir important composé notamment de l'angélique (plante aromatique), de la Moquette (haricots blancs), du Chabichou (fromage AOC), du Beurre d'Echiré, du Scofa (gâteau crémeux), de l'eau de vie et du vin (AOC Cognac).

Enfin, les productions agricoles importantes et les paysages ruraux de qualité sont des éléments déterminants pour développer l'agrotourisme sur le territoire.

Le tourisme, un secteur économique important pour le territoire de l'agglomération niortaise, est encadré par un Schéma de Développement Touristique de l'Agglomération. Ce dernier a été approuvé par délibération du 24 septembre 2012 pour la période 2012-2015. Il a notamment permis de structurer son développement en 4 enjeux stratégiques et en plans d'actions opérationnelles. Ce schéma expose le fait que le marketing touristique met fortement en avant le tourisme relatif au patrimoine architectural des

communes labellisées ou pas, ou bien au Marais Poitevin, au détriment d'autres sites touristiques d'intérêt, notamment la Vallée de la Sèvre niortaise où se concentrent également des activités liées à la découverte de la nature et un patrimoine bâti riche (le château du Coudray Salbart, la gentilhommière de Mursay...).



Atouts

- Des zones d'activités concentrées autour des communes centres et le long des axes routiers
- Un territoire attractif pour l'activité logistique, notamment au travers du projet Niort Terminal
- Des formations très spécialisées permettant de rapprocher les demandeurs d'emplois de l'offre
- Une offre de Santé importante mais en évolution rapide
- Un tourisme d'agrément lié au Marais dynamique, ayant un effet d'entraînement périodique sur les activités de commerces, restauration et hébergements
- De nombreux labels donnant de la visibilité au territoire
- Présence d'un aéroport : Niort - Marais poitevin

Opportunités

- Des ZAE qui offrent quelques potentiels à l'intérieur du tissu bâti existant
- Une présence importante d'activités tertiaires et liées à l'ESS sur le territoire qui impulse une dynamique indéniable
- Une activité commerciale bien portante, impulsant une dynamique d'emplois, une qualité d'offre auprès des habitants et la réalisation de projets d'aménagements
- Un secteur du numérique porteur sur le territoire avec une densité numérique trois fois supérieure à des agglomérations de même taille et de nombreuses entreprises qui en profitent (notamment les « purs players »)
- Dynamique du projet Niort Terminal (Plate-forme Romagné - St-Florent)

Faiblesses

- Une activité industrielle qui se maintient
- Une activité artisanale dont le dynamisme semble stagner
- Un manque de diversité de l'hébergement touristique (notamment moyen et haut de gamme)
- Des zones d'activités et économiques très concentrées dans la moitié Nord du territoire, un déséquilibre en défaveur du Sud
- Certains axes très utilisés par les poids lourds, y compris en agglomération

Menaces

- Des risques de conflits d'usages entre économie/habitat (nuisances)
- Difficultés à faire profiter les secteurs de l'artisanat et de l'industrie de la transition numérique
- Absence de réflexion sur la logistique urbaine
- Quid du devenir de l'aéroport / son coût, vis-à-vis de la LGV ?

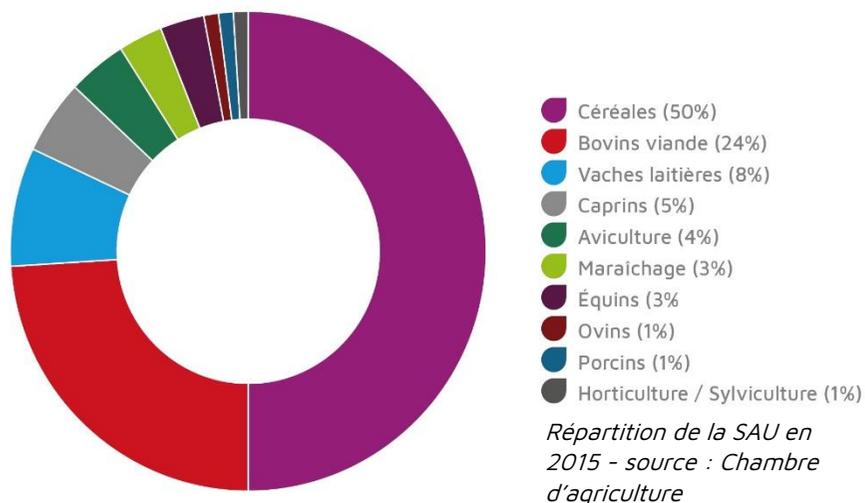
01.4

AGRICULTURE : UN POTENTIEL À VALORISER

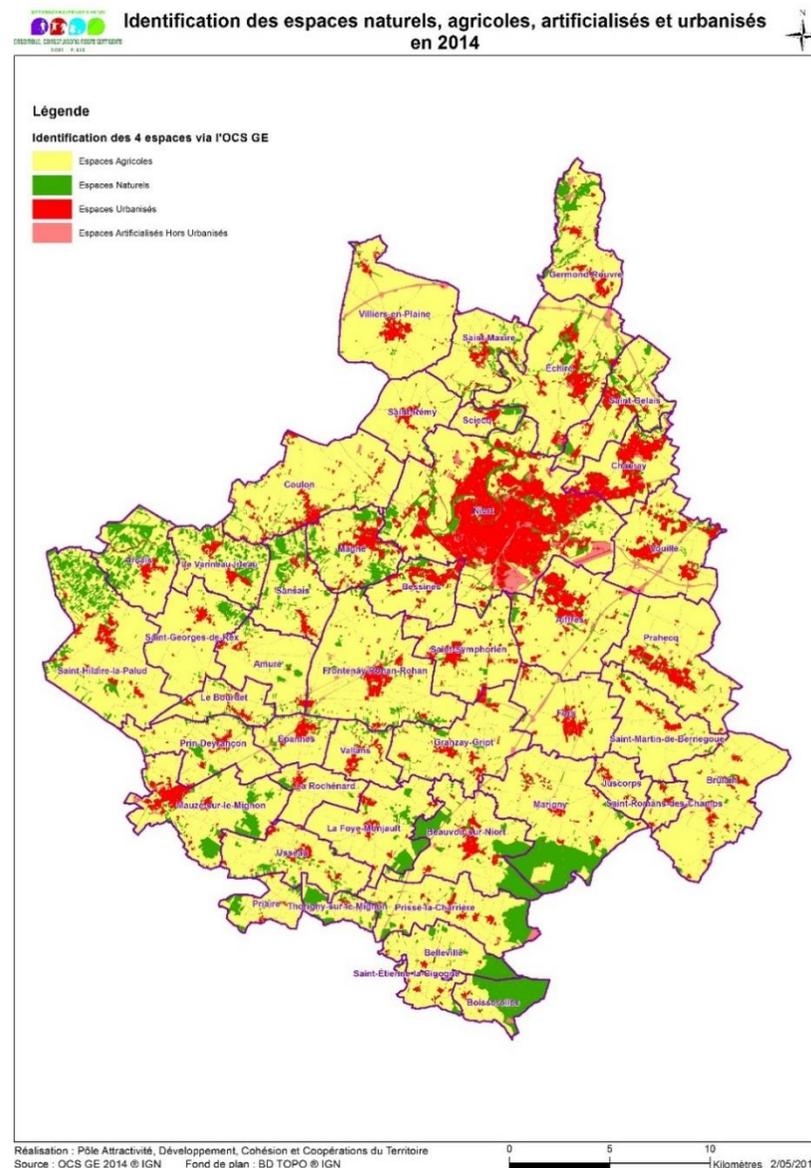
01.4.1 Un territoire très agricole

En 2014, 72% de la superficie du territoire est occupée par des activités agricoles. La Surface Agricole Utile (SAU) du territoire s'élève à 59 199 ha, d'après 731 déclarants ayant leur siège d'exploitation à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire, répartis entre environ 50% de cultures céréalières, 14% de prairies temporaires, 17% de prairies permanentes et 18% de cultures nécessitant de faibles surfaces d'exploitations (oléagineux, protéagineux, légumineuses, colza, cultures industrielles).

L'analyse des 600 ateliers de production identifiés sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais indique une forte présence des ateliers réservés à la production céréalière (50%). Ce chiffre est à mettre en parallèle des occupations agricoles du sol, représentées pour moitié par une occupation céréalière des terres. Les ateliers d'élevage constituent un peu moins de l'autre moitié des ateliers de production (46%). La filière « bovins



viande » est, en effet, encore très présente sur le territoire. La Chambre d'Agriculture note leur relative diversité ainsi qu'une présence de cultures « atypiques » (apiculture, plantes médicinales, tabac, truffes...). La filière « maraîchage » est implantée de manière très hétérogène sur le territoire.

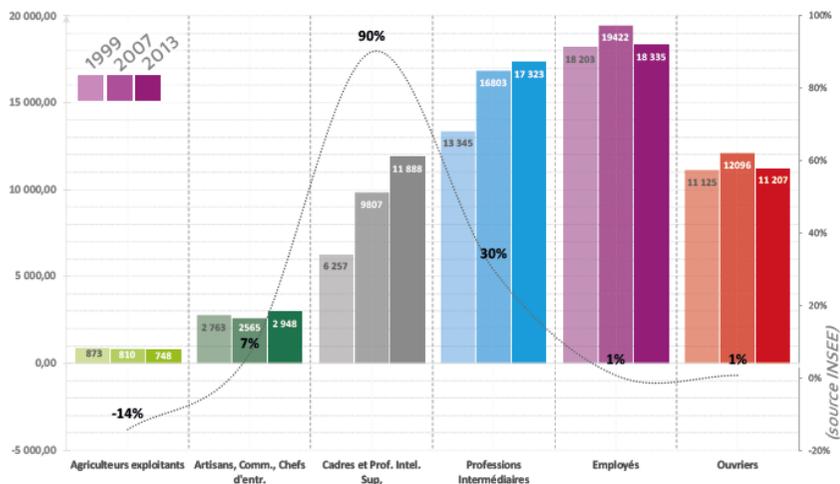


01.4.2 Une économie conséquente pour le territoire

Au 31 décembre 2014, l'INSEE recense 575 établissements actifs dans la Communauté d'Agglomération du Niortais pour l'agriculture, la sylviculture et la pêche. La part de ces établissements représente moins de 6% de l'ensemble des établissements enregistrés sur le territoire. La chambre d'agriculture a recensé 447 exploitations agricoles, ayant leur siège d'exploitation sur le territoire, et localisé les différents sièges d'exploitations. Il en a conclu une relative homogénéité de répartition des sièges, prouvant que l'agriculture a un ancrage encore important sur le territoire.

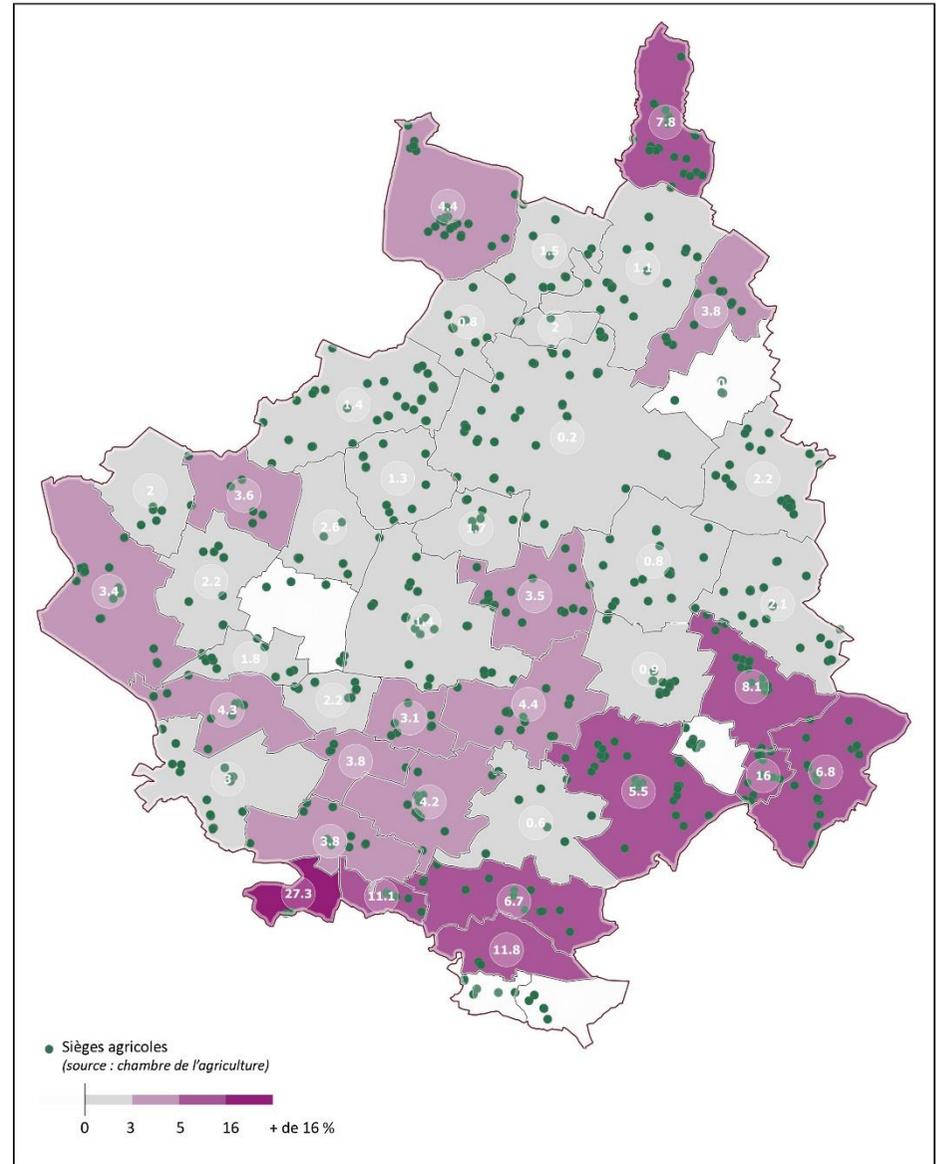
386 exploitations agricoles, ayant leur siège d'exploitation sur le territoire, ont répondu à l'enquête agricole réalisée en 2016 par la Chambre d'Agriculture, à propos de la surface qu'elles cultivaient. 52 754 ha ont été identifiés, à l'intérieur et à l'extérieur du territoire, soit une taille moyenne par exploitation de 137 ha et de 71 ha par exploitant. 74% des exploitations ont une superficie supérieure ou égale à 80 ha, ce qui est relativement important, bien que la Chambre d'Agriculture note que les trois quarts des exploitations ont une superficie inférieure à 150 ha. Les petites exploitations inférieures à 50 ha restent non négligeables (13%) d'après la Chambre d'Agriculture.

EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS LOCAUX POUR CHAQUE CATEGORIE PROFESSIONNELLE (2013)



POURCENTAGE DES ACTIFS RESIDENTS POUR CHAQUE CATEGORIE (2013)

1,3 % 5% 17% 26,5% 29,3% 20,8%



01.4.3 Des vigilances à ne pas négliger

En 2013, l'agriculture représente 1062 emplois (directs et indirects) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais en 2013 soit 1,7% du total des emplois. L'emploi tend ainsi à baisser raisonnablement sur le territoire par rapport aux moyennes départementale et régionale.

L'INSEE relève 754 agriculteurs exploitants (parmi la population ayant 15 ans ou plus selon la catégorie socio-professionnelle), dont 150 femmes soit 20% des agriculteurs exploitants.

Egalement, au 31 décembre 2014, 245 postes salariés étaient recensés, soit 0,4% de l'emploi salarié total sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais à cette même période

Cependant, près de 200 exploitants cesseront leur activité dans les 5 prochaines années, en effet, 34% des exploitants ont plus de 48 ans et 13% ont plus de 60 ans. Toutefois, 28 exploitations recherchent d'ores et déjà un repreneur ou associé. Il faut également noter que le nombre moyen d'installations par an sur le territoire depuis 2011 est de 6.1.

Mais il existe un potentiel frein au développement de l'activité agricole, à travers, notamment, des contraintes d'urbanisme :

- Le périmètre sanitaire obligatoire entre l'exploitation et l'habitat ;
- La suppression en 2018 du zonage reconnaissant les zones défavorisées et donc la fin de l'indemnisation du secteur céréalier entraînant la fermeture d'exploitations.



01.4.4 Une mutation agricole à accompagner

Malgré la part affaiblie des emplois, le remplacement progressif des surfaces enherbées par les cultures céréalières, et l'unification du paysage par l'augmentation des cultures intensives, l'évolution des activités et pratiques agricoles participent du dynamisme du secteur par le biais :

- De nouvelles filières agricoles :
 - Augmentation de l'agriculture biologique (élevage et production) avec une croissance des demandes de conversion - 25% de maraîchage bio à l'échelle du département.
 - Développement des circuits courts (maraîchage) et diversification dans la production face à une demande croissante de produits locaux et bio même s'il ne se développe pas vite sur l'existant
 - La méthanisation
- Des contrats territoriaux locaux pour une meilleure coopération :
 - 21 CUMA (Coopérative d'utilisation de matériel agricole)
 - 70% des installations sous forme sociétale
 - Entreprises de négoce en lien direct avec les exploitations (OCEALIAS, BSN, CAVAC, ...)
 - Abattoir de Niort, magasins de vente directe et laiteries

- Les politiques de labels existants : un certain nombre de labels assure la qualité des produits agricoles, qu'ils soient en Appellation d'Origine Protégée (AOP) par exemple le beurre ou en Indication Géographique Protégée (IGP), par exemple l'Agneau, la Brioche vendéenne ou le vin (très peu produit aujourd'hui) :
 - Des labels en développement (marque Parc sur le Marais, marque Poitou)
 - Appellation d'Origine Protégée (AOP) : Beurre des Charentes, etc.
 - Indication Géographique Protégée (IGP) : Agneau du Poitou, Brioche Vendéenne, etc.



Atouts

- Une répartition homogène des sièges sur le territoire
- Des paysages et des constructions agricoles « patrimoniales »

Opportunités

- De nouvelles initiatives en faveur du développement de circuits courts
- Croissance de la demande en produits biologiques
- Développement de labels et de produits « locaux »

Faiblesses

- Peu de diversité dans les cultures
- Une majorité de petites exploitations
- Très peu d'unité de transformation

Menaces

- Des emplois agricoles en diminution sur la CAN
- Difficultés de gestion de la ressource en eau (irrigation, sécheresses)
- Blocages des besoins en construction pour l'activité agricole
- De nombreuses exploitations dont la pérennité n'est pas assurée (reprise)

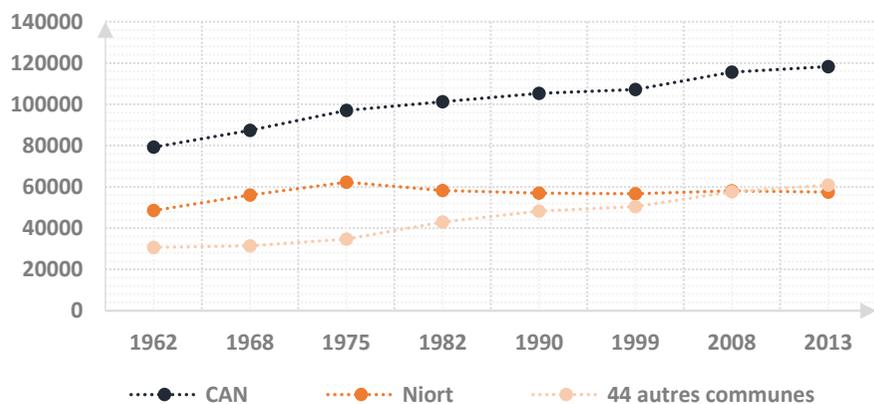
01.5

UN DYNAMISME DE L'EMPLOI ET UNE QUALITÉ DE SERVICE QUI ASSURE UN RENOUVELLEMENT DÉMOGRAPHIQUE

01.5.1 Un dynamisme démographique périurbain

L'analyse de l'évolution de la population montre que la croissance démographique est continue sur le territoire depuis 1962.

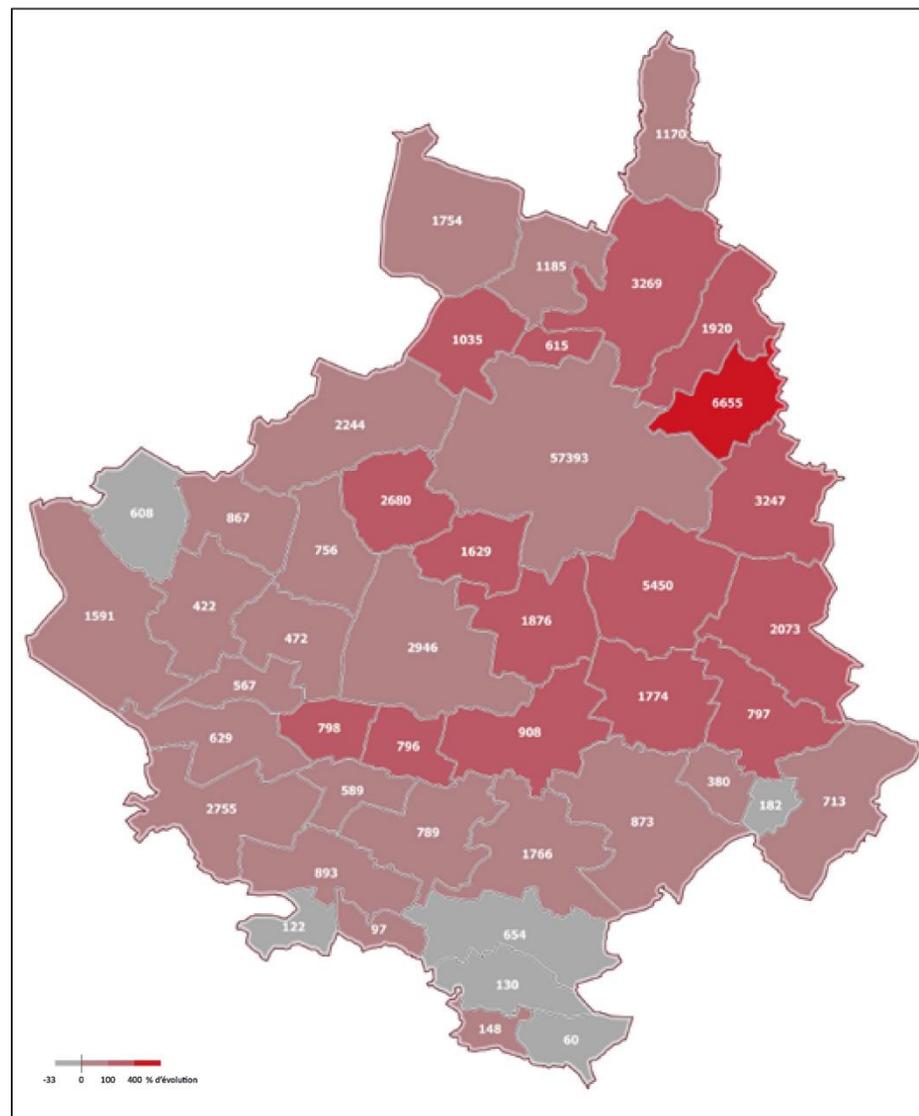
Tirée vers le haut par la commune de Niort jusque dans les années 70, la population passe de 79 218 en 1962 à 87 429 en 1968 (soit une hausse moyenne de +1,66% par an). À partir de 1975, cet accroissement s'est déplacé sur les communes périphériques, tandis que la population municipale niortaise stagne, aux alentours des 50 000 habitants. Symbole de ce mouvement vers le périurbain, pour la première fois lors du recensement de 2013, la population de la commune seule de Niort est passée sous la barre des 50% de l'ensemble des habitants de la CAN. À cette date, l'intercommunalité représentait un total de 118 277 habitants.



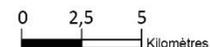
Evolution démographique par commune entre 1962 et 1963 – Source : INSEE



Évolution démographique par commune entre 1962 et 2013



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE



Date : 04/09/2017

01.5.2 Un territoire familial

La croissance démographique s'explique, entre autres, par l'évolution des soldes migratoire et naturel.

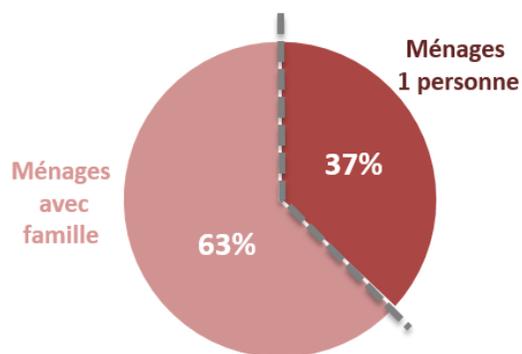
L'analyse de la structure des ménages montre que les familles représentaient en 2013 environ 63% des ménages de l'ensemble du territoire, proportion inférieure à celle des Deux-Sèvres (66,3%).

Parmi ces familles, 48% sont des couples avec enfants (de moins de 25 ans) et 39% des couples sans enfant. Les 13% restants sont des familles monoparentales.

Les familles avec un ou deux enfant(s) représentent 87% des familles avec enfants. La part de familles plus nombreuses (avec 3 enfants et plus) représentent quant à elle 13% du total, en baisse sur la période récente (15,5% des familles avec enfants en 1999).

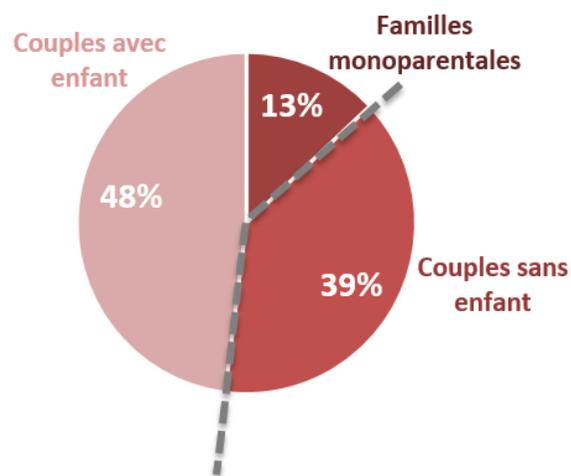
Caractéristiques démographiques de la CAN en 2013

Composition des ménages

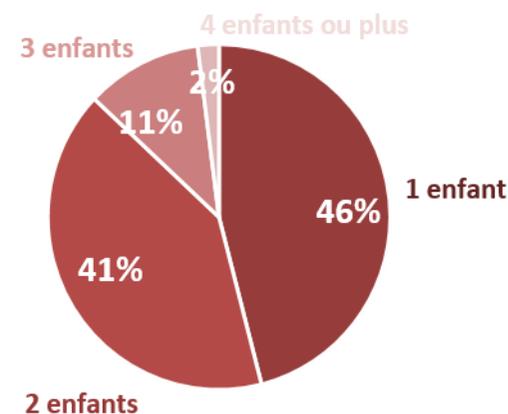


Source : INSEE

Composition des ménages avec famille



Famille selon le nombre d'enfants de moins de 25 ans



01.5.3 Une population avec une moyenne de revenus importante

En 2013, le territoire compte 62 449 emplois. Niort possède 44489 des emplois de l'agglomération, soit 71.2% des emplois de l'agglomération. Les communes de Chauray et de Bessines viennent ensuite avec respectivement 6229 et 1342 emplois, soit 10% et 2%.

Entre 2008 et 2013, le nombre d'emplois a augmenté, passant de 61504 à 62449 ; 945 emplois sont comptés en plus. Entre 1999 et 2013, le nombre d'emplois a augmenté de 18.8%, ce qui est supérieur aux territoires de référence à l'exception du Grand Poitiers.

En 2013, c'est le secteur « Commerce, transport, services divers » qui est le mieux représenté sur le territoire (55.5%). Suit le secteur « Administration publique, enseignement, santé, action sociale » en représentant 28%.

Le secteur de l'agriculture est le moins bien représenté en 2013 : 1.7%.

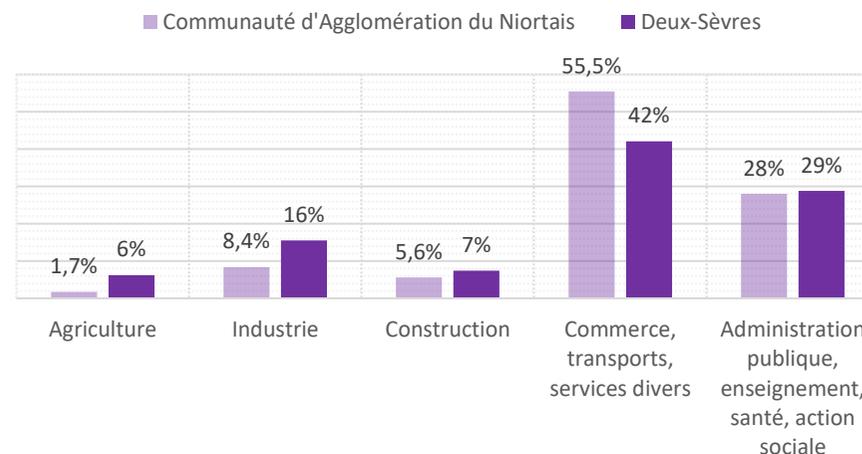
Malgré l'importance du secteur tertiaire, des différences sont observées avec le département. La part des emplois dans l'agriculture est ainsi nettement plus importante à l'échelle des Deux-Sèvres ; les emplois dans l'industrie et la construction y sont également mieux représentés.

À l'échelle de l'agglomération, les employés représentent la catégorie socio-professionnelle la plus représentée parmi les actifs entre 15 et 64 ans, avec 29.3%. Viennent ensuite les professions intermédiaires (26.5%), les ouvriers (20.8%) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (17%). À l'inverse, les agriculteurs exploitants, et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont peu représentés sur le territoire, avec respectivement 1.3% et 5%.

Globalement, les actifs à l'échelle des Deux-Sèvres sont répartis dans les mêmes proportions qu'au niveau de l'agglomération. Néanmoins, les professions intermédiaires et les cadres, professions intellectuelles supérieures sont en proportion légèrement plus représentées au sein de la

Communauté d'Agglomération du Niortais que dans le département des Deux-Sèvres.

Par rapport aux territoires de référence, la proportion de cadres est supérieure du fait de la spécificité tertiaire du territoire, avec 17%, à l'exception de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers, qui en compte 20.2%.



Emplois selon le secteur d'activité (en%) - SOURCE : INSEE 2013



Taux d'évolution global entre 1999 et 2013 - Source : INSEE

À l'échelle du territoire, les communes de Chauray, Bessines et Niort concentrent l'emploi des « Cadres et professions intellectuelles supérieures. » Les emplois implantés sur ces communes (emploi au lieu de travail, INSEE) relevant de cette catégorie se retrouvent ainsi dans des proportions nettement plus élevées, avec 26,7%, 22,5% et 20,6%. La moyenne de la CAN est, pour sa part, de 19% (et tombe à 15,3% si l'on exclut Niort même).

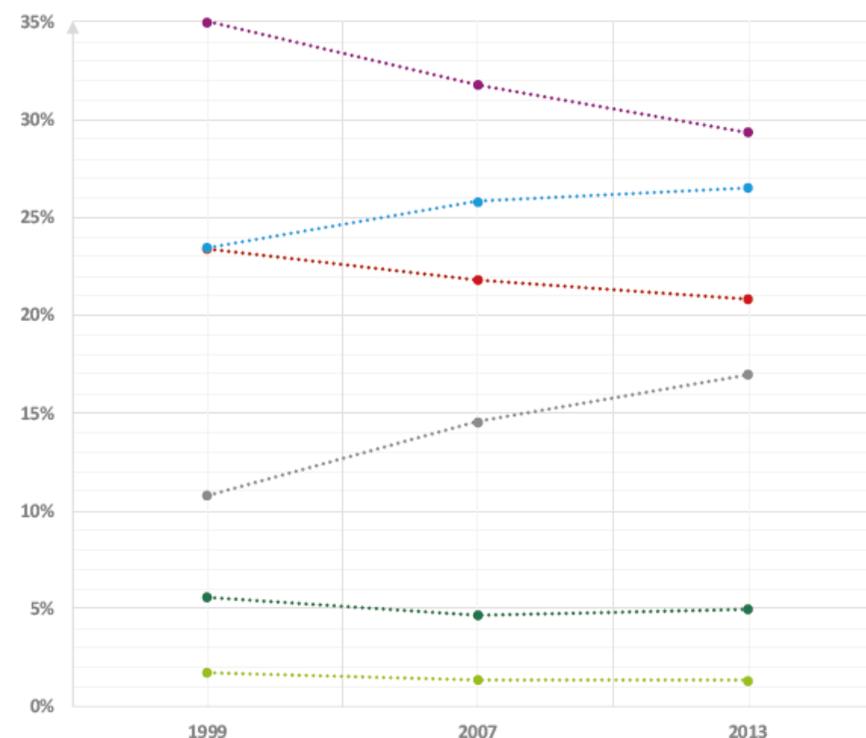
Toujours selon les données fournies par l'INSEE, les communes d'Amuré, La Rochénard et la Foye-Monjault sont caractérisée par une surreprésentation des emplois de type « employés », avec une part des emplois locaux supérieure à 50%.

Les communes de Belleville, Saint-Romans-des-Champs se distinguent des autres communes avec 100% d'emplois relevant de la catégorie « agriculteurs exploitants » (en lien avec le faible nombre d'emplois implantés sur les communes).

Depuis 1999, la part des actifs travaillant en tant que « cadres et professions intellectuelles supérieures » enregistre une croissance continue au sein des catégories socioprofessionnelles. La part des « professions intermédiaires » a également connu une augmentation entre 1999 et 2013, passant de 23% à 26%.

À l'inverse, la part des actifs travaillant en tant qu'employés n'a cessé de diminuer passant de 35% en 1999 à 29% en 2013. Le phénomène de diminution a également été enregistré par les catégories « artisans, commerçants et chefs d'entreprises » ainsi que par les « agriculteurs » et les « ouvriers ».

EVOLUTION DU POIDS DES CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES AU SEIN DU TERRITOIRE DE LA CAN (ACTIFS RÉSIDENTS)



Légende

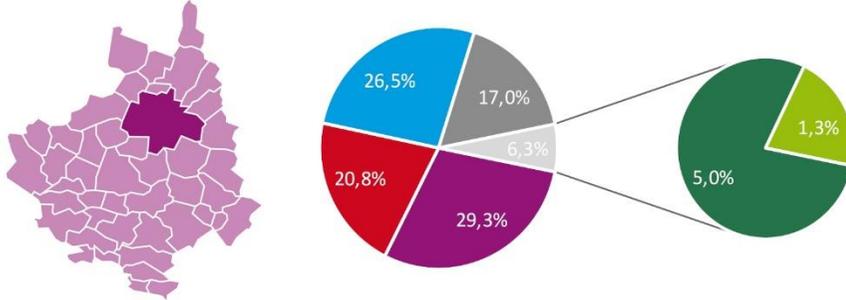
- % d'employés
- % de cadres
- % d'ouvriers
- % d'artisans, commerçants...
- % de professions intermédiaires
- % d'agriculteurs

Source : INSEE

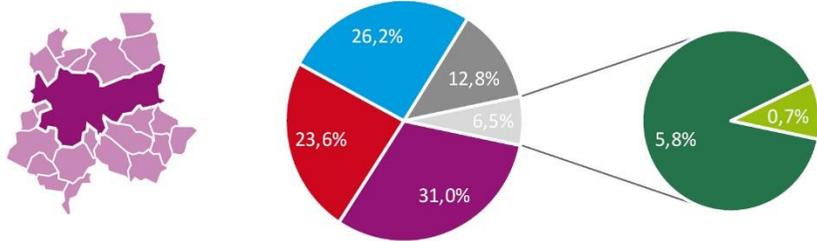


Source : INSEE

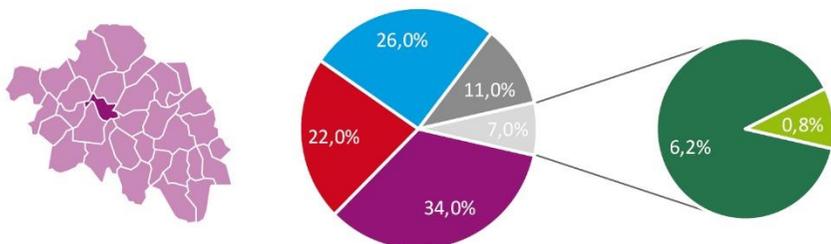
CA DU NIORTAIS



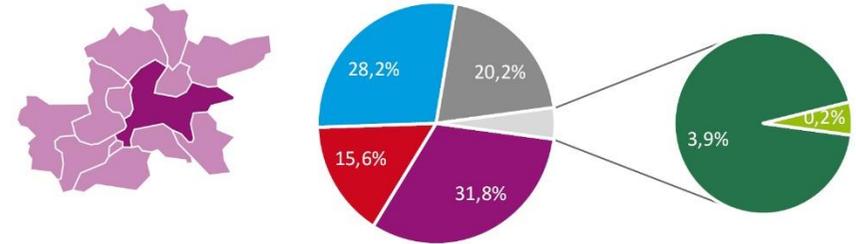
CA DU GRAND ANGOULÊME



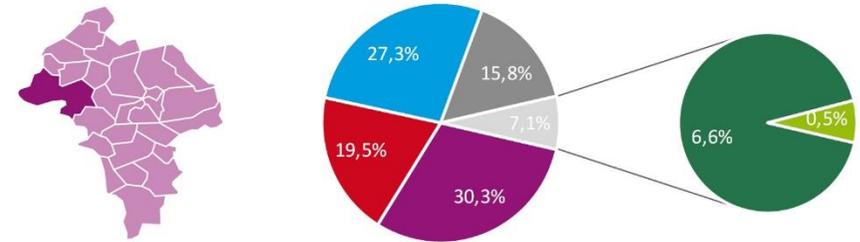
CA DU GRAND PERIGUEUX



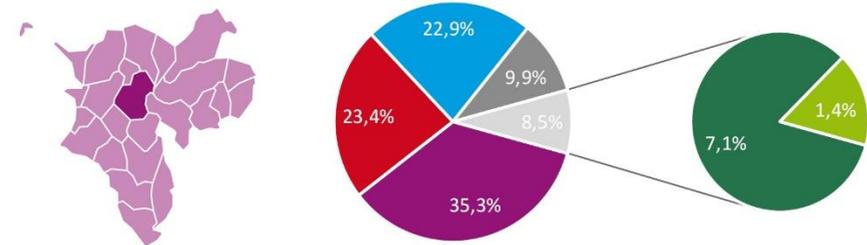
CA DU GRAND POITAIERS



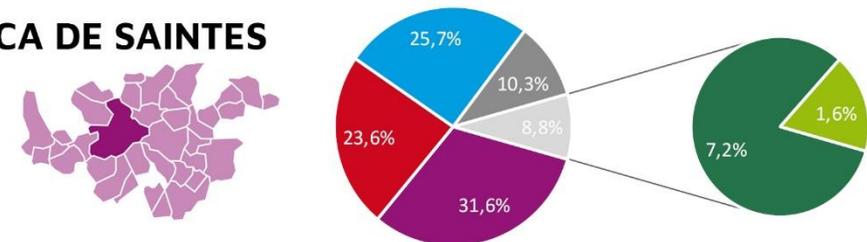
CA DE LA ROCHELLE



CA DE ROCHEFORT-OCEAN



CA DE SAINTES



01.5.4 Un territoire bien équipé

L'analyse des équipements à l'échelle de l'agglomération montre que celui-ci dispose d'une offre globale répartie sur la totalité du territoire. La ville-centre et certaines communes de première couronne, comme Aiffres, Bessines, Echiré ou encore Chauray, concentrent une part plus importante d'équipements par rapport aux autres communes.

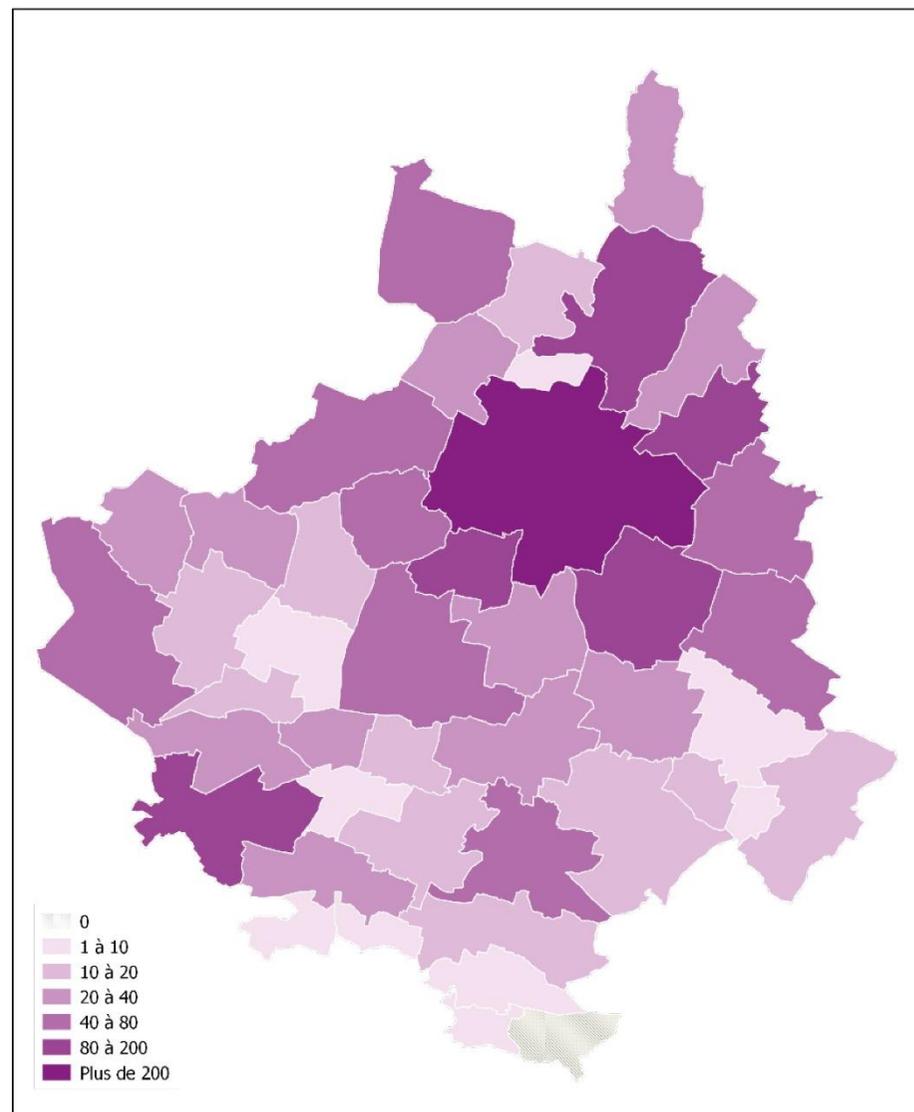
Les communes de Mauzé-sur-le-Mignon et Saint-Hilaire-la-Palud à l'ouest et Beauvoir-sur-Niort au sud bénéficient également d'une offre en équipements satisfaisante. Cette offre diversifiée et répartie de manière relativement équilibrée sur le territoire, participe de la qualité de vie et du dynamisme sur l'ensemble de l'agglomération de la Communauté d'Agglomération du Niortais. Ainsi, l'accès à cette offre administrative, culturelle, sportive, de santé, d'enseignement et de loisirs permet de faciliter le quotidien des habitants.



Gare de Niort



Terrains de sports - Saint-Symphorien



Réalisation : Cittànova
Sources : INSEE



Date : 04/09/2017

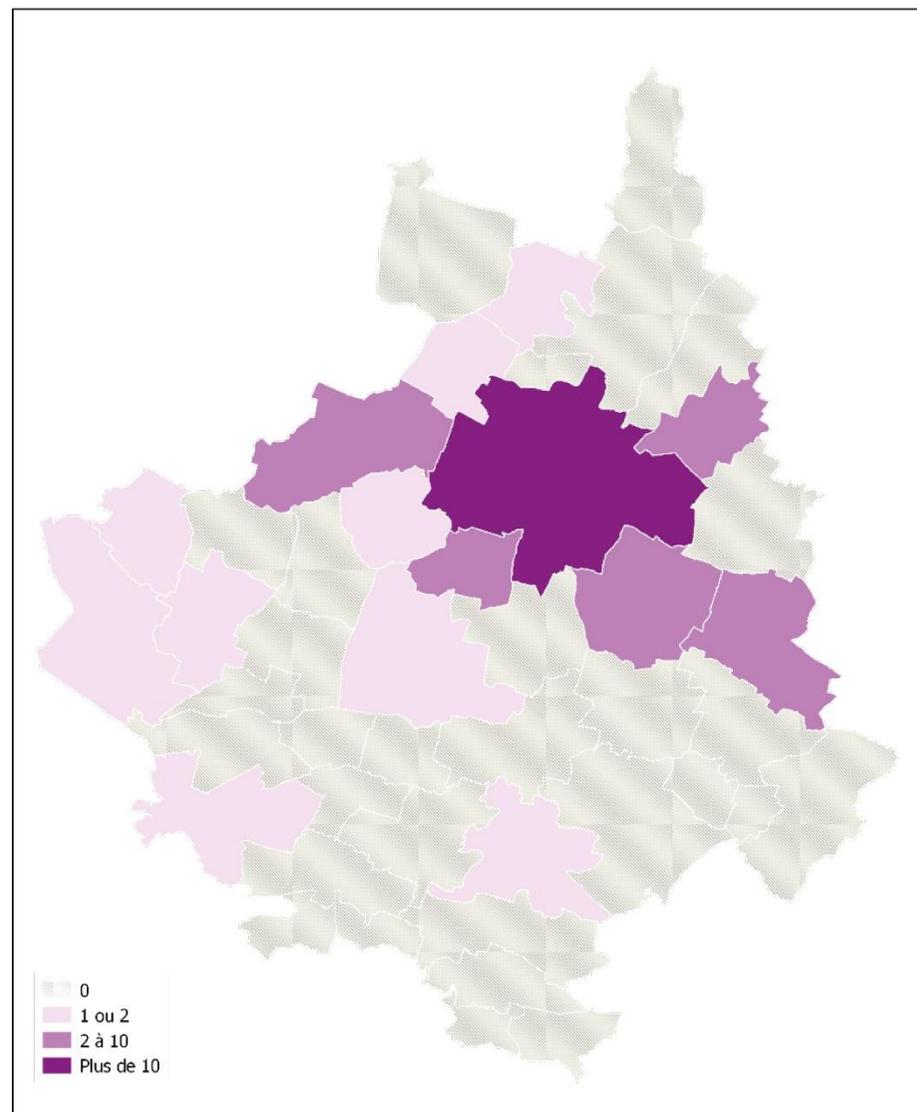
01.5.5 Des équipements supérieurs centralisés

Les équipements supérieurs se composent des équipements suivants : pôle emploi : réseau de proximité ; location d'automobiles et d'utilitaires légers ; agence de travail temporaire ; hypermarché ; produits surgelés ; poissonnerie ; magasin de revêtements murs et sols ; lycée d'enseignement général et/ou technologique ; lycée d'enseignement professionnel ; centre de formation d'apprentis (hors agriculture) ; établissement de santé de court séjour, établissement de santé de moyen séjour ; établissement de santé de long séjour ; établissement psychiatrique ; urgences ; maternité ; centre de santé ; structures psychiatriques en ambulatoire ; dialyse ; spécialiste en cardiologie ; spécialiste en dermatologie et vénéréologie ; spécialiste en gynécologie ; spécialiste en gastro-entérologie, hépatologie ; spécialiste en psychiatrie ; spécialiste en ophtalmologie ; spécialiste en oto-rhino-laryngologie ; spécialiste en pédiatrie ; spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale ; orthoptiste ; audio prothésiste ; psychomotricien ; enfants handicapés : hébergement ; enfants handicapés : services à domicile ou ambulatoires ; adultes handicapés : hébergement ; adultes handicapés : services ; travail protégé ; aide sociale à l'enfance : hébergement ; théâtre ; cinéma ; musée.

La Communauté d'Agglomération du Niortais compte, en plus du centre hospitalier et du pôle universitaire :

- Plusieurs lycées à Niort
- 2 établissements d'enseignement artistique
- 16 médiathèques réparties sur 10 communes ;
- Le Musée Bernard d'Agesci et le Donjon, labellisés musées de France ;
- 3 cinémas et 2 théâtres

La majorité de ces équipements sont concentrés sur Niort et les communes en continuité (Chauray, Aiffres, Prahecq, Bessines et Coulon). Saint-Hilaire-la-Palud, Mauzé-sur-le-Mignon et Beauvoir-sur-Niort ressortent à nouveau.



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017

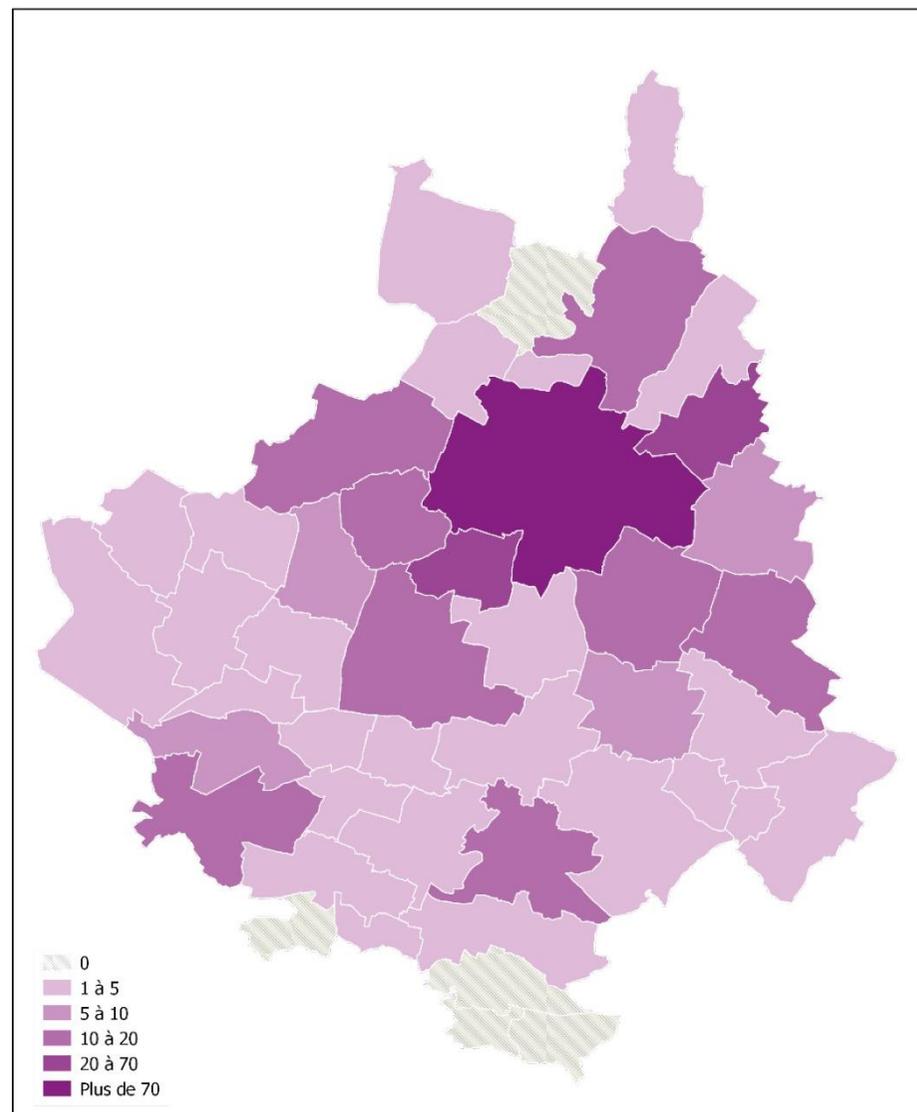
01.5.6 Des équipements intermédiaires polarisés

Les équipements intermédiaires regroupent les équipements suivants : police, gendarmerie ; centre de finances publiques ; pompes funèbres ; contrôle technique automobile ; école de conduite ; vétérinaire ; blanchisserie, teinturerie ; supermarché ; librairie, papeterie, journaux ; magasin de vêtements ; magasin d'équipements du foyer ; magasin de chaussures ; magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo ; magasin de meubles ; magasin d'articles de sports et de loisirs ; droguerie, quincaillerie, bricolage ; parfumerie ; Horlogerie, bijouterie ; magasin d'optique ; station-service ; collège ; sage-femme ; orthophoniste ; pédicure, podologue ; laboratoire d'analyses et de biologie médicale ; ambulance ; personnes âgées : hébergement ; personnes âgées : soins à domicile ; personnes âgées : services d'aide ; garde d'enfant d'âge préscolaire ; gare ; bassin de natation ; athlétisme ; roller, skate, vélo bicross ou freestyle.

La Communauté d'Agglomération du Niortais compte :

- 6 bassins de natation, 11 centres équestres, 1 golf, 22 salles de sport ;
- 13 écoles maternelles et primaires intercommunales
- 8 sages-femmes (Niort et Chauray)
- 6 laboratoires d'analyses médicales
- 26 centres d'hébergement pour personnes âgées
- 12 gardes d'enfant d'âge préscolaire

La répartition territoriale de ce type d'équipements s'apparente à celle des équipements supérieurs. Niort et certaines communes de la première couronne, Mauzé-sur-le-Mignon et Beauvoir-sur-Niort se distinguent à nouveau. Les communes de Belleville, La Petite Cigogne, Boisserolles, Prieire et Saint-Maxire ne possèdent pas d'équipements intermédiaires.



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017

01.5.7 Diffusion des équipements de proximité

Il existe deux types d'équipements de proximité : les équipements de proximité fixes et les équipements de proximité mobiles.

Les équipements de proximité fixes correspondent à des terrains et salle de sport de petite envergure, les écoles maternelles et primaires communales, les chirurgiens-dentistes et l'ensemble des petits commerces de proximité.

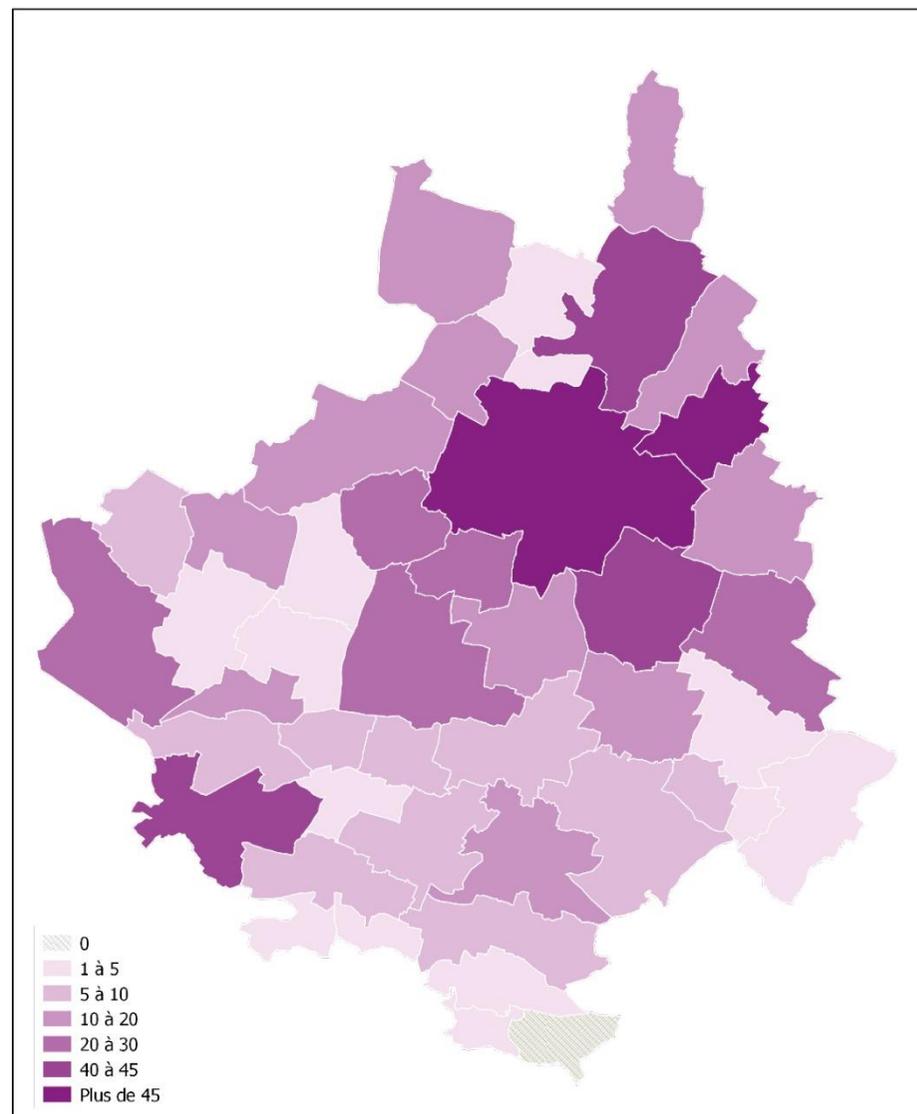
En termes d'équipements de proximité fixes, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais, ceux-ci se retrouvent sur la quasi-totalité des communes. Néanmoins, leur répartition et leur concentration reprend en grande partie la hiérarchie déjà observée avec la carte des équipements supérieurs et intermédiaires.

Toutes les communes de l'agglomération ne possèdent pas d'équipement de proximité. En effet, Belleville, La Petite Cigogne, Boisserolles, Prieaire, Thorigny-sur-le-Mignon et Amuré n'en comptent aucun.

Les équipements de proximité mobiles comportent les artisans, les infirmiers et médecins généralistes ainsi que les taxis. Ce type d'équipement, de par son caractère mobile, permet d'impacter d'autres territoires bien qu'ils soient localisés sur une seule commune. Leur rayonnement est plus important que les équipements de proximité fixes.

La répartition des équipements de proximité mobiles rejoint une nouvelle fois celle des équipements supérieurs et intermédiaires, faisant ressortir le pôle central de Niort et les communes périphériques, ainsi que les 2 communes de l'Ouest et du Sud de l'agglomération : Saint-Hilaire-la-Palud, Mauzé-sur-le-Mignon.

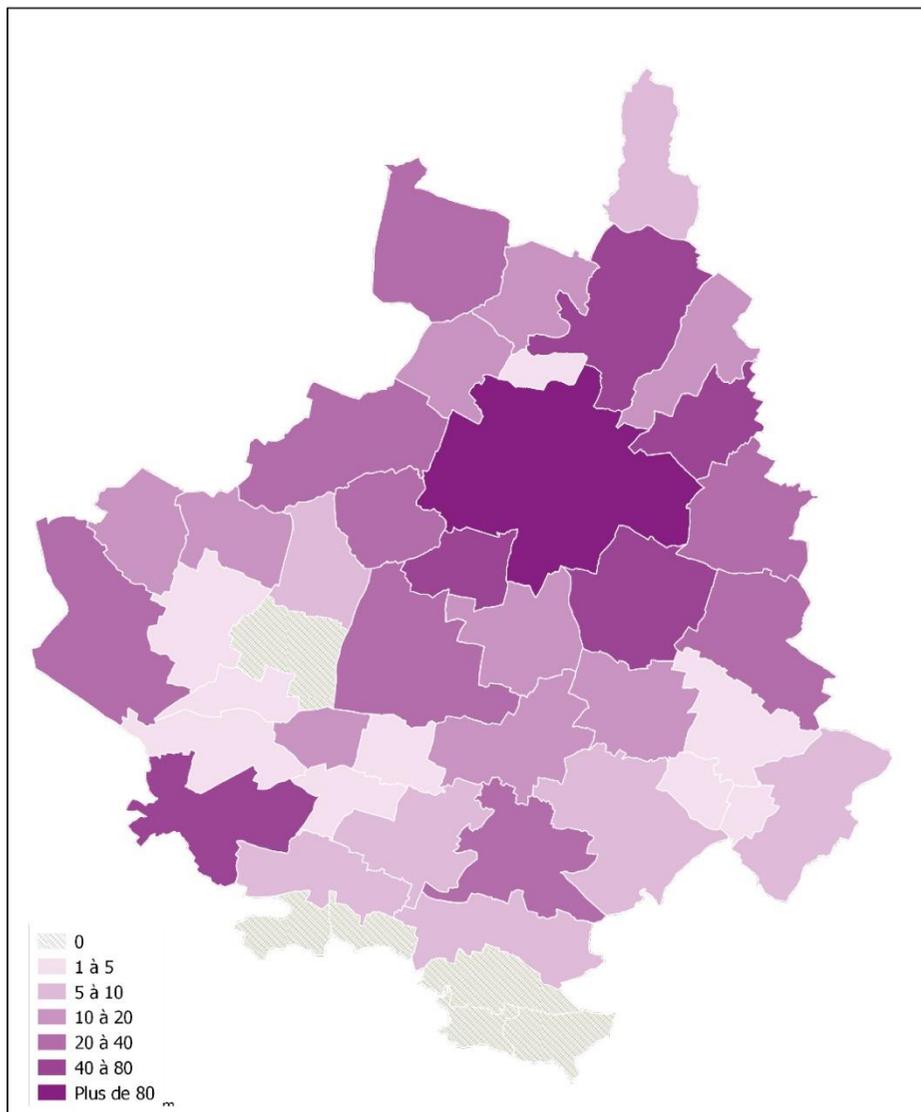
En plus des équipements présents sur le territoire, il existe également un réseau associatif qui contribue fortement au dynamisme local des communes. Malheureusement, l'absence de sources de données fiables ne permet pas de le quantifier précisément.



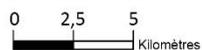
Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE



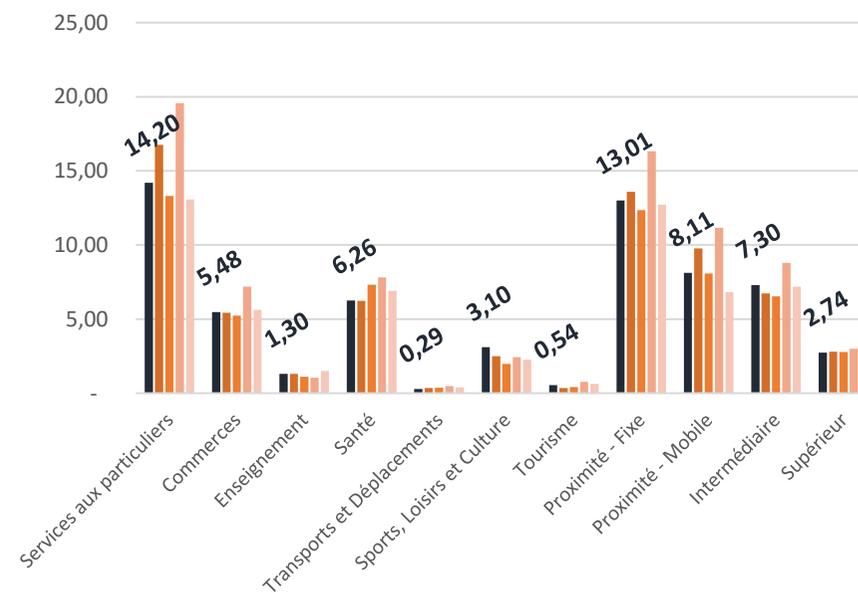
Date : 04/09/2017

01.5.8 Une place déterminante des Sports / Loisirs / Culture

La comparaison de l'agglomération aux autres territoires, permet de mettre en exergue l'importance de la Communauté d'Agglomération du Niortais dans les équipements de sports, loisirs, et culture avec un taux de 3,10 équipements pour 1000 habitants (la moyenne étant de 2,45 à l'échelle des intercommunalités témoins).

Elle offre également une bonne concentration d'équipements commerciaux, sanitaires ainsi que dans l'enseignement. Elle reste globalement dans la moyenne voire la moyenne basse par rapport aux autres territoires en ce qui concerne les autres équipements.

Dans le graphique ci-dessous, le taux de la CA de La Rochelle doit être relativisé du fait de l'importance du tourisme sur ce territoire, participant à une surreprésentation des services aux particuliers.



Moyenne	15,38	5,79	1,25	6,91	0,37	2,45	0,54	0,54	8,79	7,31	3
	CA du Niortais	CA de La Rochelle	CA du Grand Angoulême	CA Limoges Métropole	CA du Grand Poitiers						

Atouts		Opportunités	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une démographie toujours positive sur le territoire ▪ Un territoire familial ▪ Une progression constante des cadres et professions intermédiaires ▪ Un territoire bien équipé, notamment en sport, loisirs et culture 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une démographie positive qui permet le renouvellement du parc d'habitations et le maintien des équipements ▪ Des soldes migratoires importants, potentiels sources de mixité sociale des populations ▪ Un réseau associatif fort, source d'attractivité 	
Faiblesses		Menaces	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La dynamique de la ville-centre remise en question par les dynamiques des communes périurbaines ▪ Des équipements supérieurs très centralisés dans le cœur d'agglomération 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vigilance sur la capacité des équipements et des réseaux (eau, etc.) 	

02

Un territoire dont l'organisation révèle quelques fragilités



02.1

UNE ORGANISATION TERRITORIALE MULTISCALEAIRE

Les différentes phases de développement connues dans les périodes passées, ont influencé l'organisation du territoire à travers la répartition de la population, des emplois, etc. Une armature territoriale a été générée avec l'existence d'un pôle urbain indépendant, de territoires périphériques jouant des rôles d'interfaces (avec les territoires voisins de l'Agglomération), et en relais de Niort et sa première couronne et de territoires d'accueil (touristiques et habités).

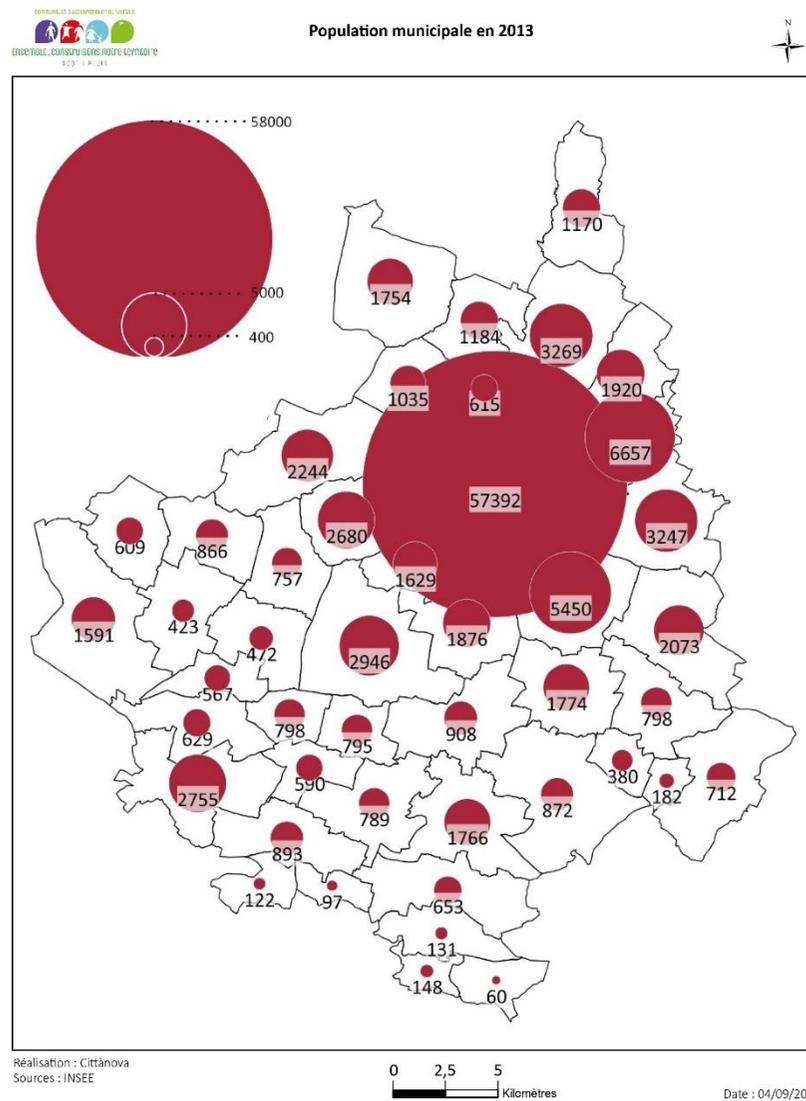
02.1.1 Une organisation territoriale liée à la répartition de la population, des emplois et des services

En 2013, le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais compte 118 277 habitants.

Près de la moitié (48,5%) de la population vit à Niort, soit 57 392 habitants. Les communes dont le nombre d'habitants est compris entre 1000 et 5000 habitants concentrent près de 30% de la population. Hors Niort, la population est répartie de la manière suivante :

- 2 communes comptent plus de 5000 habitants : Aiffres et Chauray. Elles représentent 10,2% de la population.
- 5 communes comptent entre 2500 et 5000 habitants : Magné, Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay-Rohan-Rohan, Vouillé et Echiré ;
- 12 communes comptent de 1000 à 2500 habitants : Saint-Rémy, Saint-Maxire, Germond-Rouvre, Saint-Hilaire-la-Palud, Coulon, Prahecq, Saint Gelais, Saint-Symphorien, Beauvoir-sur-Niort, Fors, Bessines, Villiers-en-Plaine ;

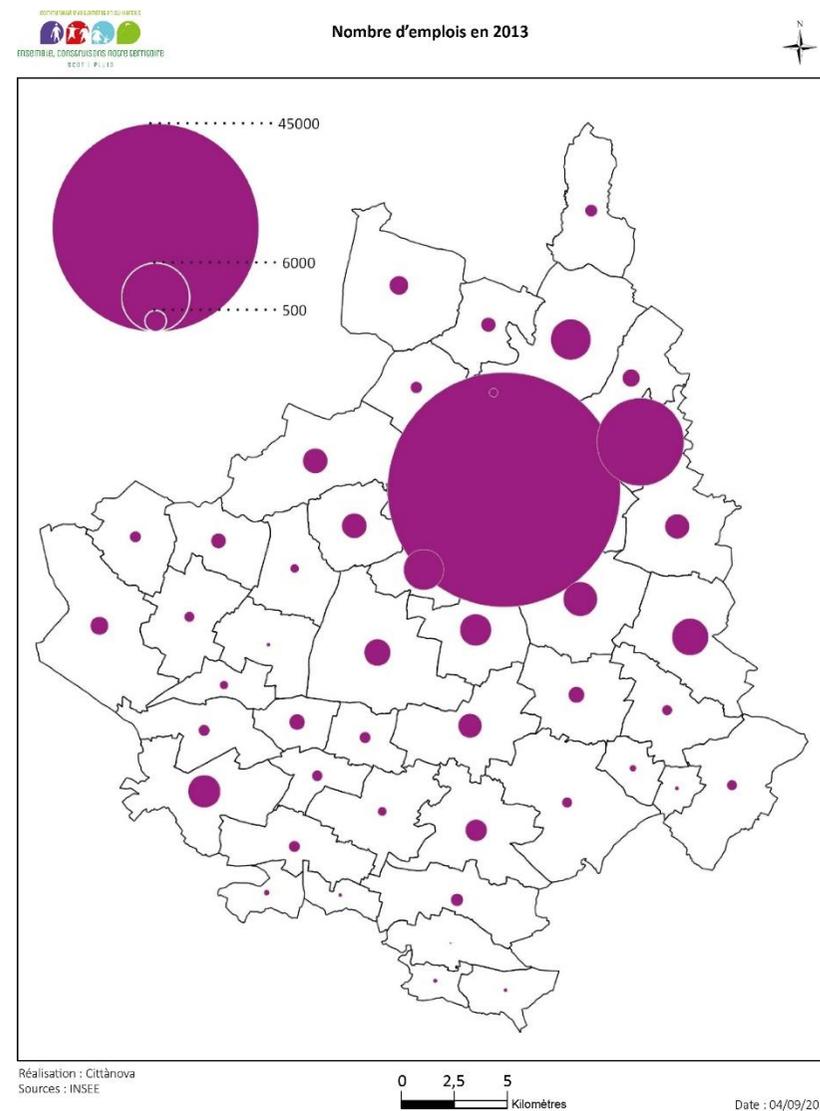
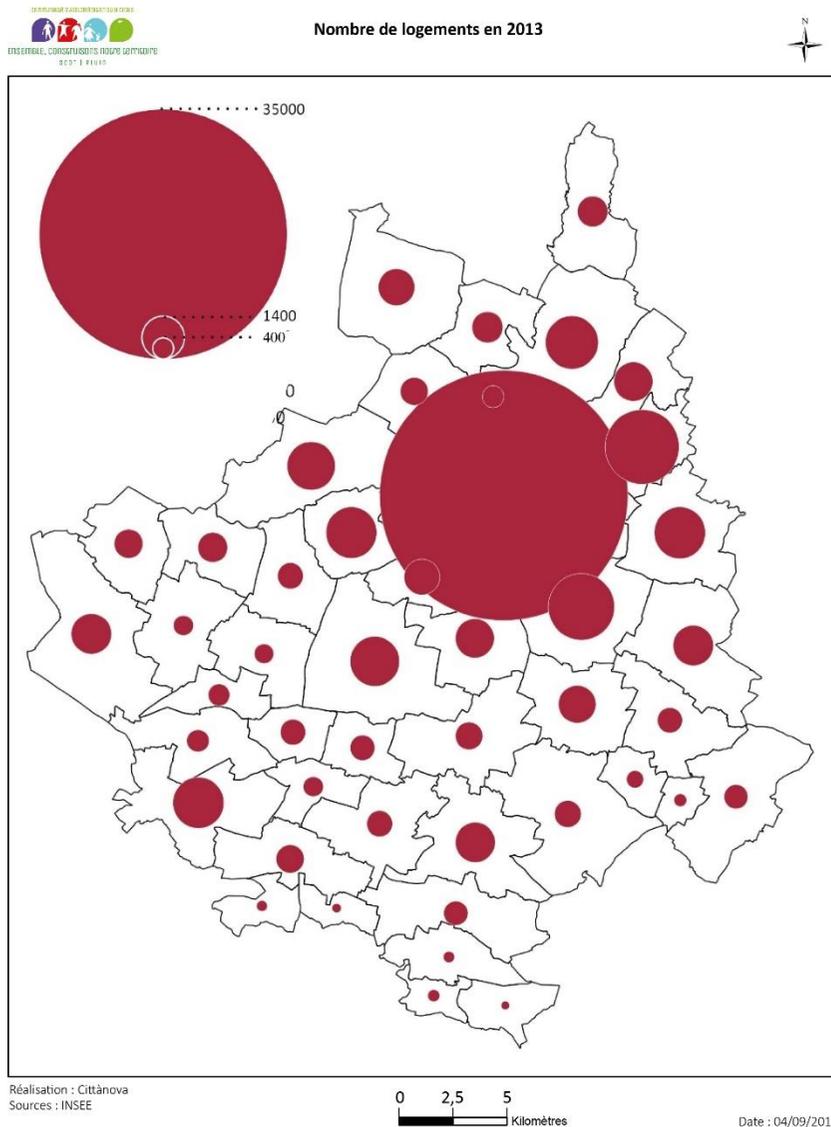
- 25 communes comptent moins de 1000 habitants : Boisserolles, Thorigny-sur-le-Mignon, Prieure, Granzay-Gript, Usseau, Marigny, Le Vanneau-Irleau, Saint-Martin-de-Bernegoue, Vallans, La Foye-Monjault, Sansais, Epannes, Belleville, Saint-Etienne-la-Cigogne, Saint-Romans-des-Champs, Juscorps, Saint Georges de Rex, Amuré, Le Bourdet, La Rochénard, Sciecq, Arçais, Prin-Deyrançon, Prissé-la-Charrière, Brûlain. Elles représentent 11,7% de la population.



L'analyse de la répartition des logements sur le territoire montre une adéquation avec celle de la population ; les communes les plus peuplées sont celles qui ont le parc de logements le plus important.

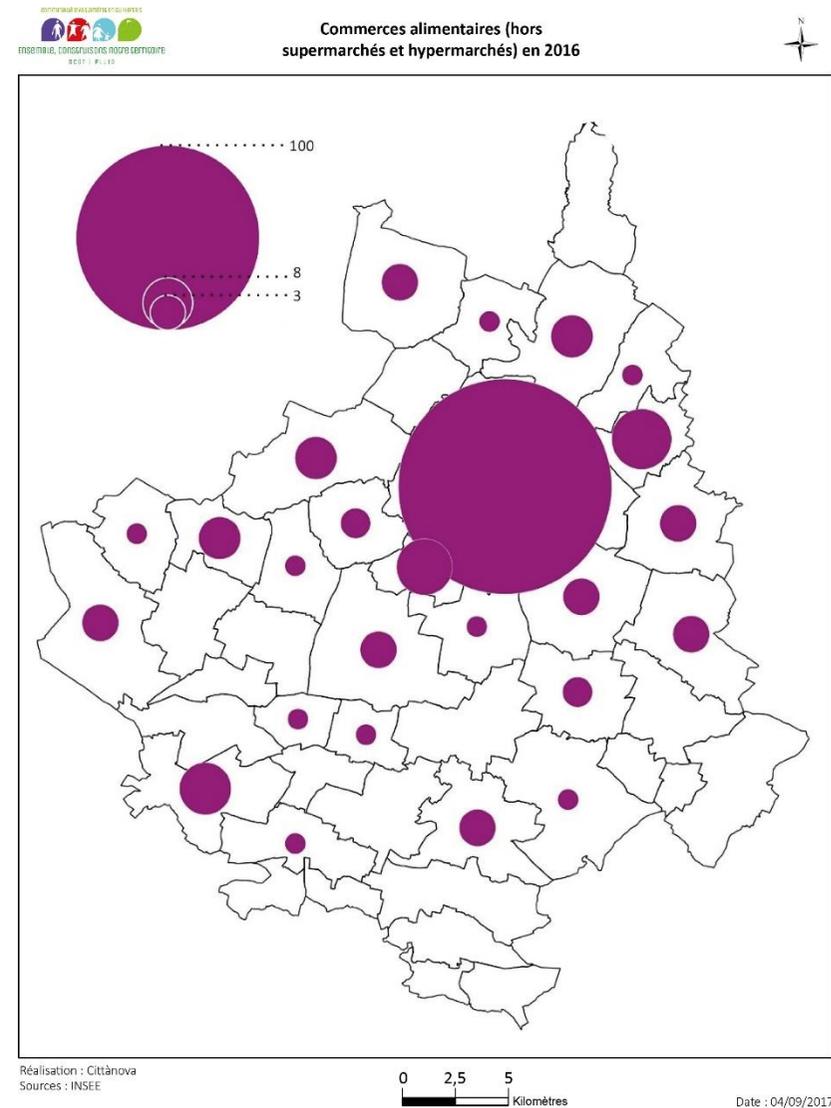
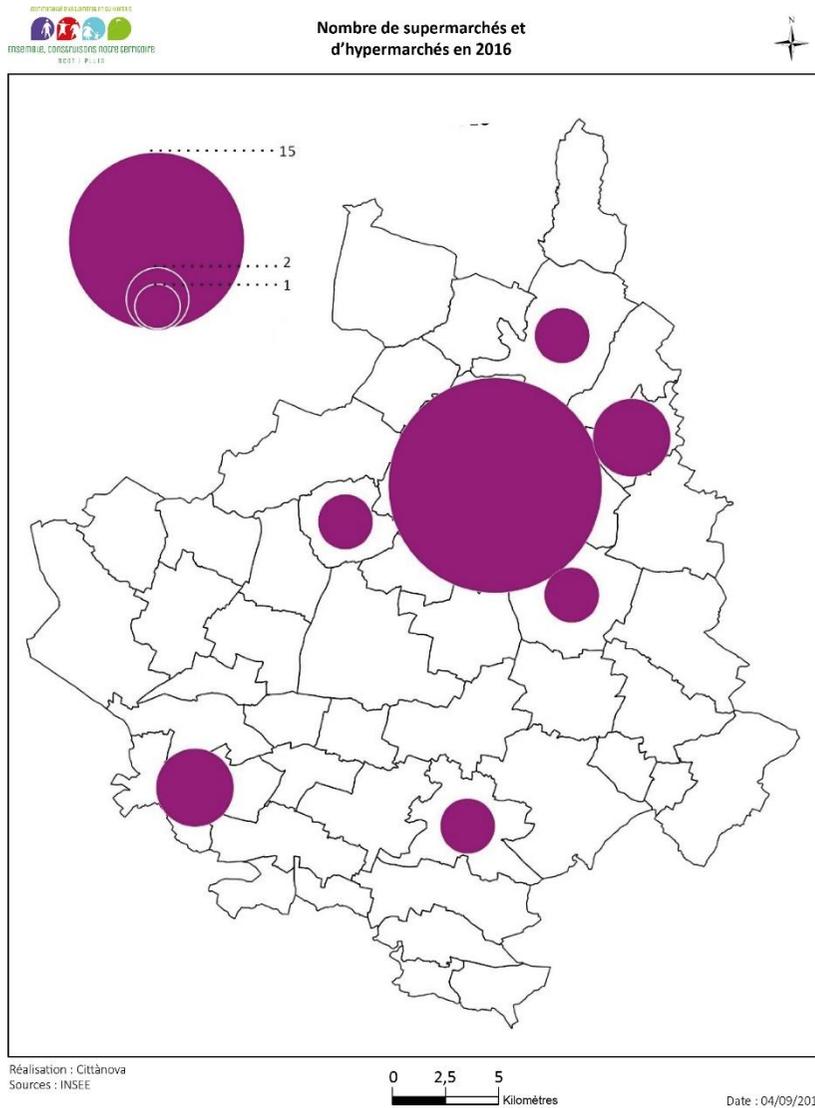
Comme pour la population et les logements, les activités économiques se concentrent principalement autour de la ville-centre (notamment du fait de

l'attractivité des pôles tertiaires) et du pôle urbain de Niort (Chauray, Bessines et Echiré). En 2013, l'Agglomération compte 62 449 emplois sur son territoire. La ville de Niort se distingue par le nombre d'emplois qu'elle concentre (près de 70%).



L'analyse de la répartition de l'offre commerciale marque également le rôle structurant de la ville-centre et de sa première couronne. On retrouve ainsi un pourcentage important de commerces sur les communes de Bessines, Chauray et, de manière moins concentrée mais tout autant importante, sur les communes de Coulon, Magné, Aiffres, Echiré et Mauzé-sur-le-Mignon.

Au sud, la commune de Beauvoir-sur-Niort, ancien chef-lieu de canton, apparaît comme plus dotée que bon nombre des communes du secteur.



L'analyse des équipements à l'échelle de l'Agglomération confirme le niveau d'équipements important de la ville-centre et conforte la première couronne.

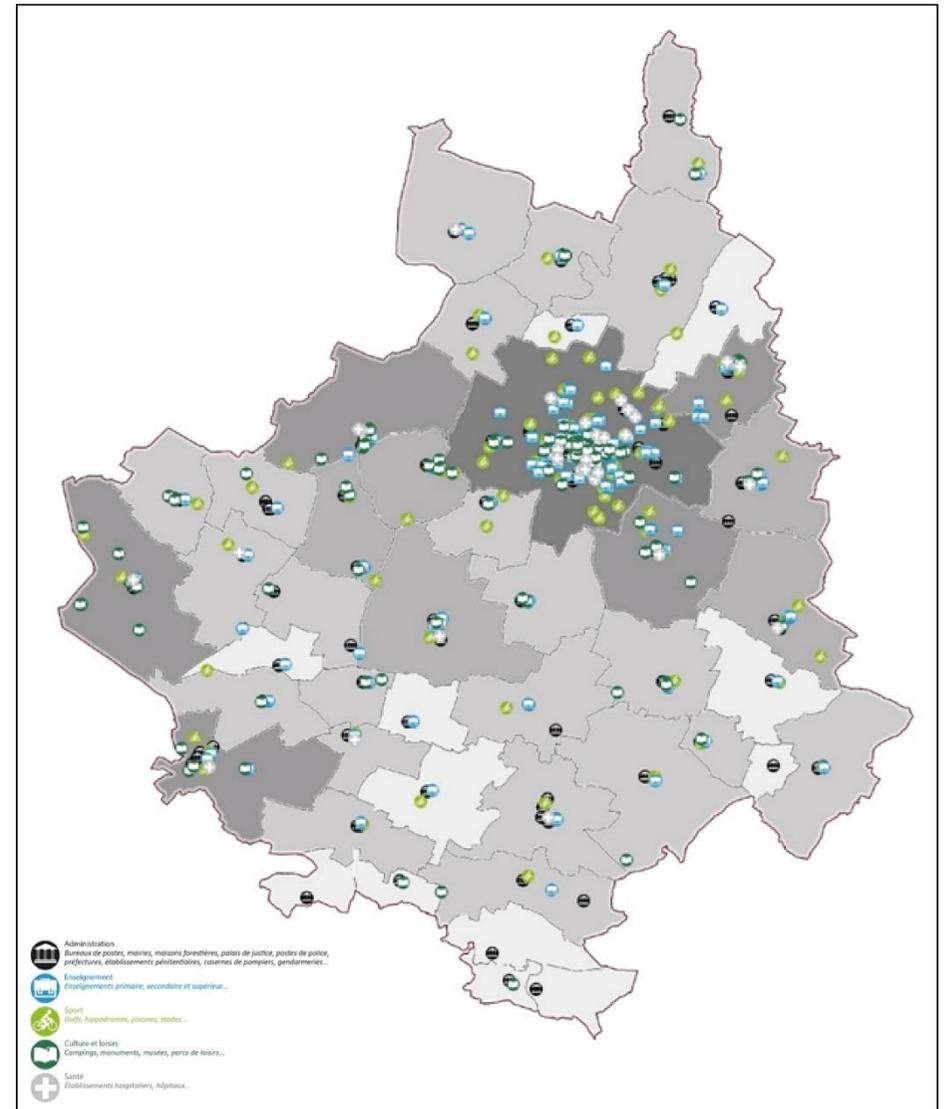
L'existence d'équipements aux influences supra-territoriales affirme le rôle de pôle de l'Agglomération à l'échelle départementale : le conservatoire danse et musique Auguste-Tolbecq, l'Acclameur, le Moulin du Roc, etc. Beauvoir-sur-Niort, Mauzé-sur-le-Mignon et Saint-Hilaire-la-Palud se distingue également en regroupant, selon la BPE (2016), un nombre plus important d'équipements que les autres communes de leur secteur respectif.



Musée Bernard d'Agesci, Niort



Commerces dans le centre-bourg de Prahecq



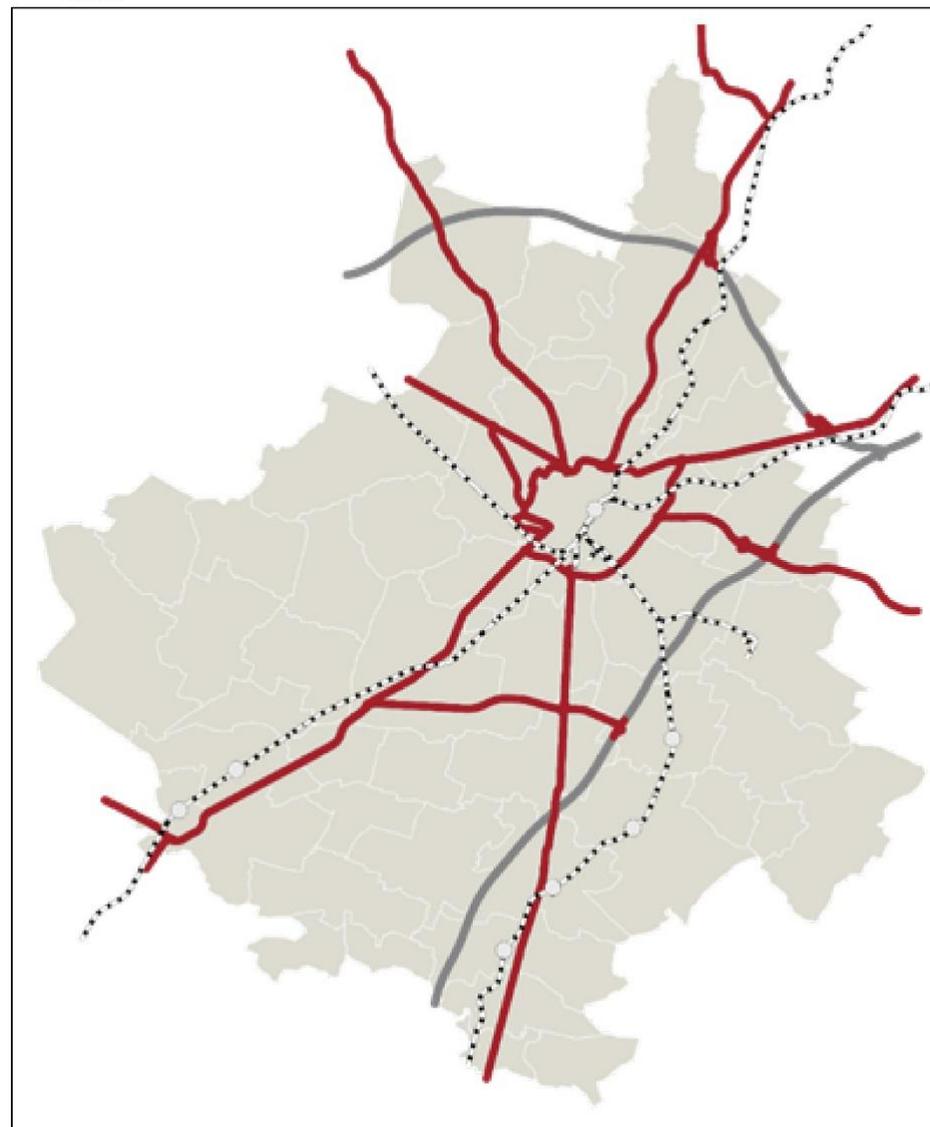
Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE



Date : 04/09/2017

02.1.2 Une organisation générée par le réseau de transport

L'organisation territoriale est liée au réseau de transport dont est doté le territoire. Ainsi, des voies primaires traversantes confèrent à certaines communes une attractivité et participent notamment au dynamisme des commerces. Les haltes ferroviaires générant des flux mettent également en avant des secteurs intéressants pour le développement d'une mixité fonctionnelle (rentabilité des commerces notamment) : Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prissé-la-Charrière, Mauzé-sur-le-Mignon et Prin-Deyrançon. Les positionnements à la croisée d'axes stratégiques du territoire génèrent une dynamique porteuse pour la localisation de commerces, services et favorisent une accessibilité aisée de ces secteurs.



Réalisation : Cittànova
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017

02.2

Un jeu d'Échelles conséquent

L'organisation territoriale précédemment présentée induit de nombreux effets : répartition des logements (concentration dans le secteur centre, attractivité du sud du fait de la proximité littorale, habitat qui se diffuse malgré la volonté de recentrer la production sur le centre, etc.) des équipements et services, mitage de l'espace agricole, périurbanisation, notamment du fait des taxes, concentration des risques sur Niort, les difficultés des centres bourgs, etc.

02.2.1 Des dynamiques démographiques contrastées

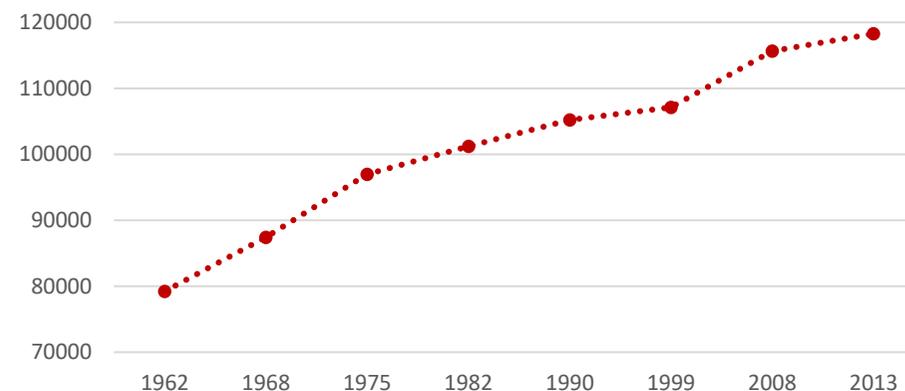
Depuis 1968, la Communauté d'Agglomération du Niortais enregistre une croissance démographique. Trois grandes périodes peuvent être distinguées :

- La période des années 60 : période durant laquelle la croissance démographique est très visible dans les communes de la première couronne ;
- La période des années 80-90 : la croissance se poursuit et s'étend au-delà de la première couronne au détriment de la ville-centre ;
- Entre 1999 et 2013 : une hausse de la croissance démographique est observée liée au solde apparent des entrées/sorties qui illustre le regain d'attractivité du territoire.

02.2.1.1 Années 60 : une première couronne attractive

Entre 1968 et 1975, le territoire de l'agglomération enregistre une hausse de population ; le nombre d'habitants passe de 87 429 à 96 980, soit 9 551 habitants supplémentaires. C'est durant cette période que la plus forte variation annuelle moyenne de la population est enregistrée : 1,5%/an. Deux indicateurs permettent d'expliquer cette croissance : un solde naturel et un solde apparent des entrées/sorties positifs, respectivement de 1,0 et 0,5%.

Evolution de la population a l'échelle de l'agglomération - source : insee, 2013



La carte ci-après montre que toutes les communes ne connaissent pas une croissance démographique positive entre 1968 et 1975 ; en effet, globalement, celle-ci est observée dans les communes situées autour de la ville-centre. Les plus fortes hausses de population sont enregistrées : à Chauray (+1134 habitants, soit +11,7% par an), à Bessines (+319 habitants, soit +5,8% par an), à Aiffres (+538 habitants, soit +5% par an), à Echiré (+4,5% par an), et Saint-Gelais (+4,2% par an).

Les raisons des croissances démographiques observées dans les communes de la première couronne et de celle de la ville de Niort ne sont cependant pas les mêmes. En effet, les premières sont intimement liées à un solde apparent des entrées/sorties fort (le solde migratoire a contribué à lui seul à une augmentation de +10,6% par an de la population à Chauray, de +4,7% à Bessines et de +4% à Aiffres par exemple) ; tandis que c'est principalement le solde naturel qui sur le même laps de temps a permis la croissance dans la ville-centre (la contribution du solde naturel à l'accroissement démographique y est ainsi de +1,2% par an, contre +0,3% pour le solde migratoire). Ces variations illustrent l'attrait sur la période des communes périphériques pour une part importante des ménages (déjà résidents comme nouveaux arrivants).

La croissance démographique observée pendant cette période est en adéquation avec la croissance du parc de logements ; entre 1968 et 1975, il passe de 28 767 à 34 983 unités, soit 6216 logements supplémentaires.

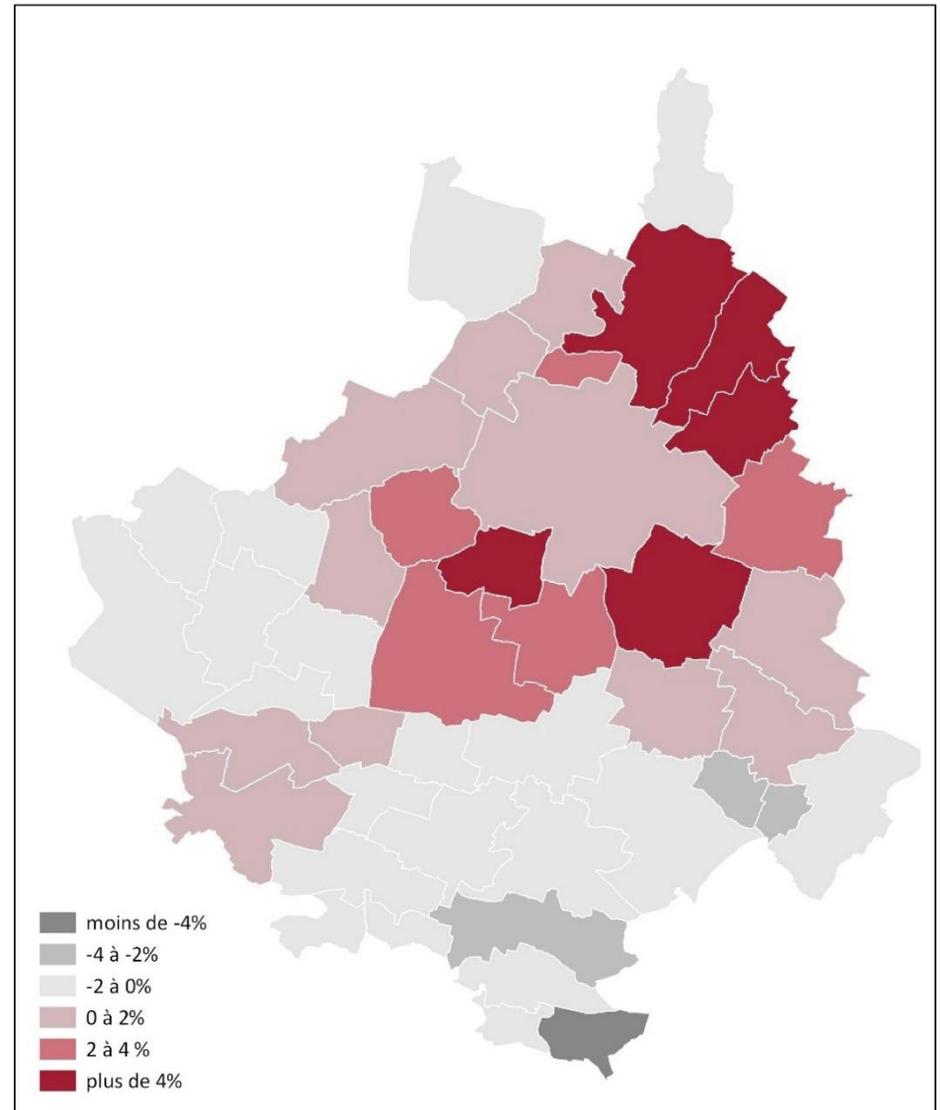
Le développement du parc de logements se réalise principalement sous forme de lotissements de maisons individuelles durant cette période. Les lotissements sont réalisés à l'extérieur des centres-bourgs/centres-villes (déconnectés du noyau historique à cette époque, l'évolution de l'urbanisation a depuis permis, dans certains cas, leur intégration dans le tissu urbain).



Vue aérienne de Chauray en 1973 - Source : remonterletemps.ign.fr



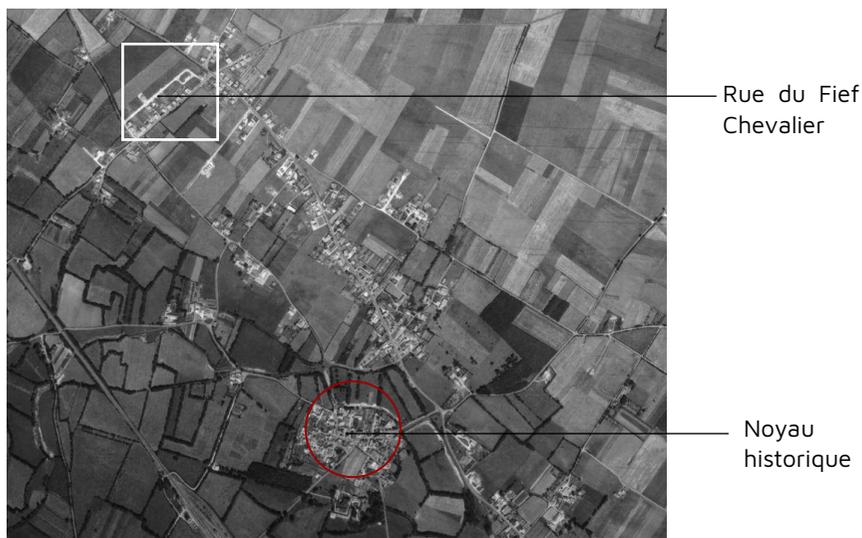
Vue aérienne d'Echiré en 1973 - Source : remonterletemps.ign.fr



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017



Vue aérienne d'Aiffres en 1969 - Source : remonterletemps.ign.fr

Les exemples ci-dessus illustrent le mode d'urbanisation naissant à partir des années 60. Les quartiers d'habitat sont organisés autour d'une voie principale ; des voies secondaires généralement en impasses permettent de desservir l'ensemble des constructions. Celles-ci sont implantées soit en léger retrait par rapport à la voie (exemple : le quartier du Fief Chevalier à Aiffres), soit en milieu de parcelle (quartier Les Pandoires à Chauray) et souvent en retrait par rapport aux limites séparatives. Des espaces communs existent au sein des opérations constituant des espaces verts ou sont dédiés au stationnement. Les densités sont de l'ordre de 12-13 logements par hectare.



Rue du fief coutant à Echiré

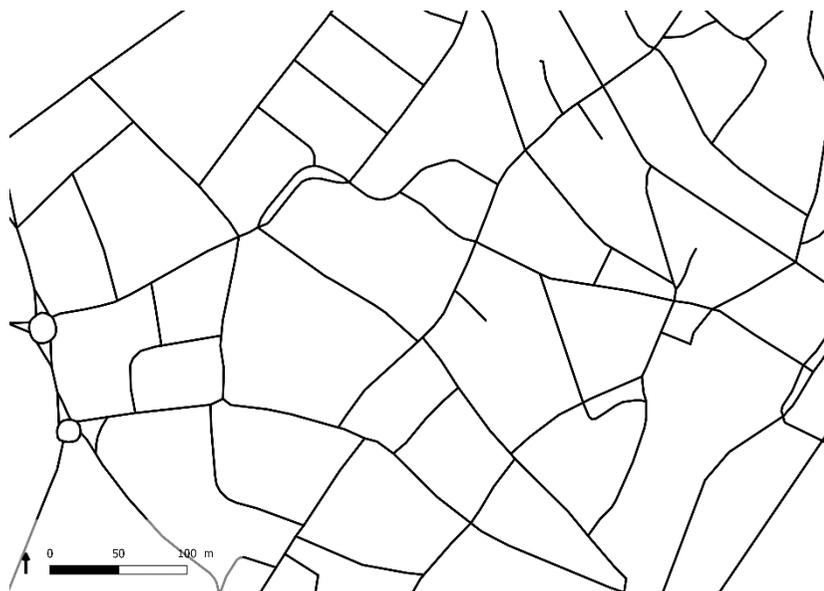


Rue du fief chevalier à Aiffres

Les formes urbaines issues de cette période de développement sont en rupture avec les tissus anciens.

Dans les opérations d'ensemble réalisées dans les années 60-70, la trame viaire générale est géométrique avec un gabarit de voie unique, souvent surdimensionné par rapport à leur usage. La voirie perd sa fonction de passage au bénéfice d'une unique fonction de desserte garantissant un trafic limité et minimum aux seuls habitants du quartier résidentiel. L'appropriation de ces secteurs est donc plus difficile par l'ensemble des habitants de la commune.

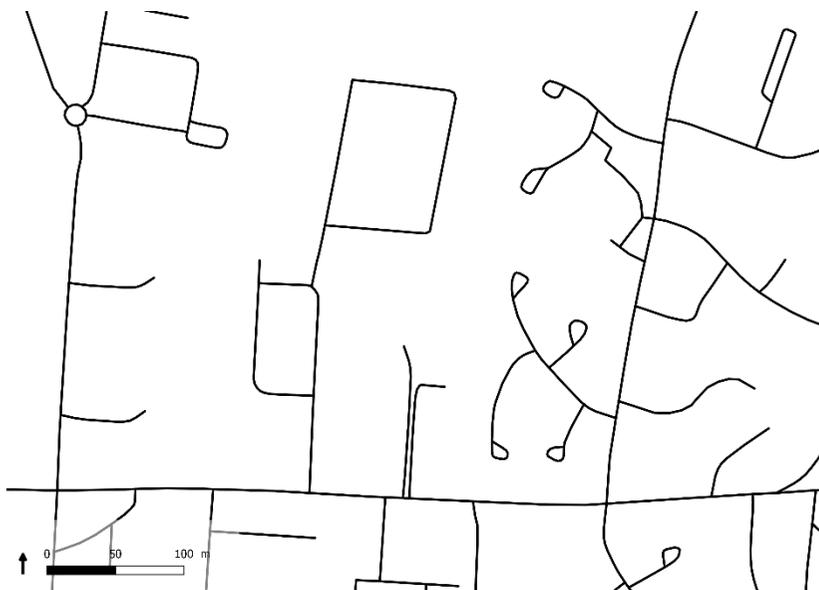
Si la trame parcellaire variait en formes et en dimensions dans le tissu ancien participant au rythme de l'espace bâti, dans les années 70 (et encore aujourd'hui), la géométrie des parcelles est similaire d'une opération à une autre. Cette géométrie « conditionne » l'implantation de la construction en milieu de parcelle avec un retrait par rapport à la voie. Cette implantation est également liée à l'évolution des modes de vie et plus particulièrement à la motorisation des ménages dans ces années-là. À noter que la manière dont les maisons sont construites limite toute densification de ces secteurs ; souvent seule une évolution des constructions existantes est généralement possible (extension).



Réseau viaire « Historique » à Niort



Parcelle « historique » à Mauzé-sur-le-Mignon



Réseau viaire récent à Frontenay-Rohan-Rohan



Parcelle récent à Usseau



Voie en impasse, les Pandoires à Chauray



Espace vert, rue du fief coutant à Echiré

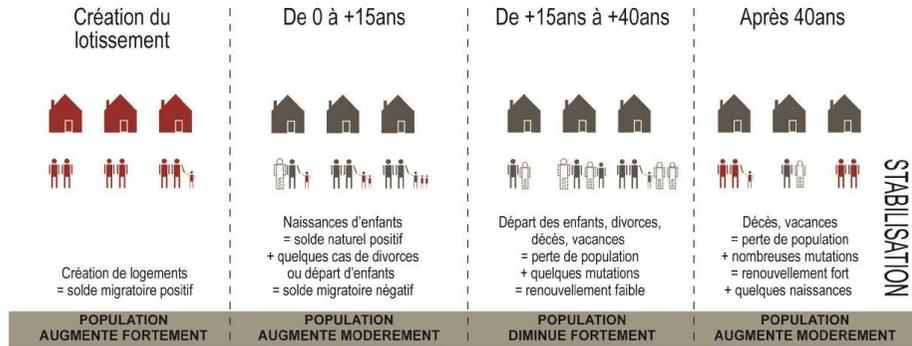


Large voies de circulation et de stationnement, Rue du Fief Chevalier, Aiffres



Voies étroites dans le centre de Niort

Ces quartiers sont aujourd'hui en renouvellement. En effet, l'analyse du « cycle de vie » d'un lotissement permet de comprendre les mécanismes d'évolution de la taille des ménages et de leur influence sur l'évolution de la population en dehors de tous les facteurs extérieurs (exemples : prix du foncier et de l'immobilier, caractéristiques des ménages venant s'installer, etc.).



Cycle de vie d'un lotissement

L'augmentation du nombre de logements et l'urbanisation ne s'est pas seulement faite au sein de lotissements. En effet, on retrouve un aménagement au coup par coup le long des voies dans les plus petites communes. Cette urbanisation génère des densités inférieures à 10 logements/ha et entraîne l'enclavement de certaines parcelles agricoles.



Vue aérienne de Bessines en 1973 - source : remonterletemps.ign.fr

Noyau historique

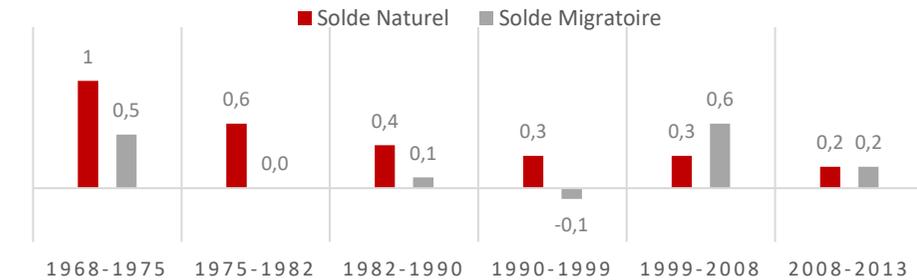


Rue des Isles

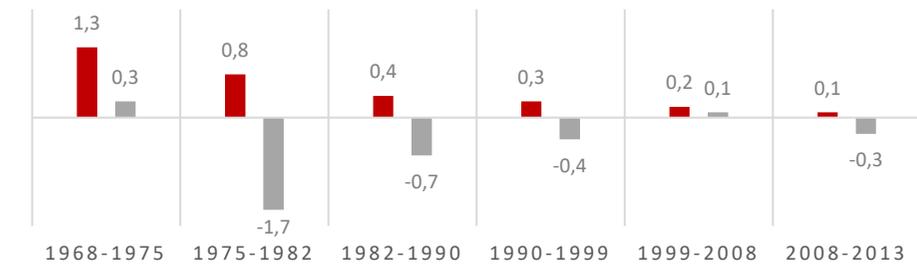
Vue aérienne de Saint-Gelais en 1973 - source : remonterletemps.ign.fr

02.2.1.2 Années 80-90 : éloignement de la ville-centre qui se poursuit

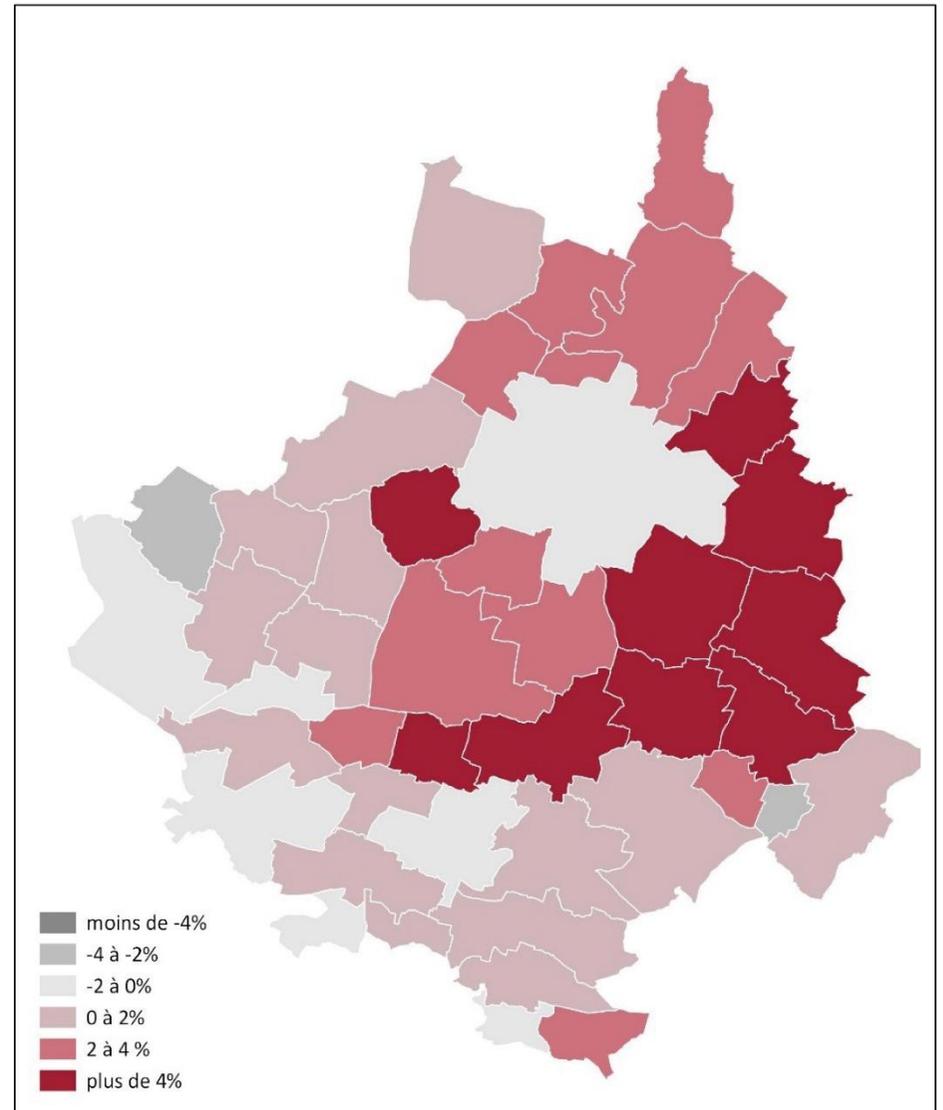
Entre 1975 et 1982, la croissance démographique se poursuit de manière plus mesurée (la variation annuelle de population passe de +1,5% sur la période précédente à +0,6% entre 1975 et 1982) dans la première couronne et s'étend aux communes plus rurales. Les communes d'Aiffres et Chauray continuent de croître fortement en termes d'habitants et les communes de la seconde couronne (Fors, Granzay-Gript et Saint-Martin-de-Bernegoue) connaissent également une hausse importante de population, avec un taux de variation annuel de l'ordre de 5-7%. C'est aussi durant cette période que débute la décroissance démographique de Niort.



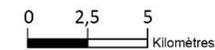
Evolution des soldes à l'échelle des 45 communes - source : insee, 2013



Evolution des soldes à l'échelle de la ville-centre - source : insee, 2013



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE

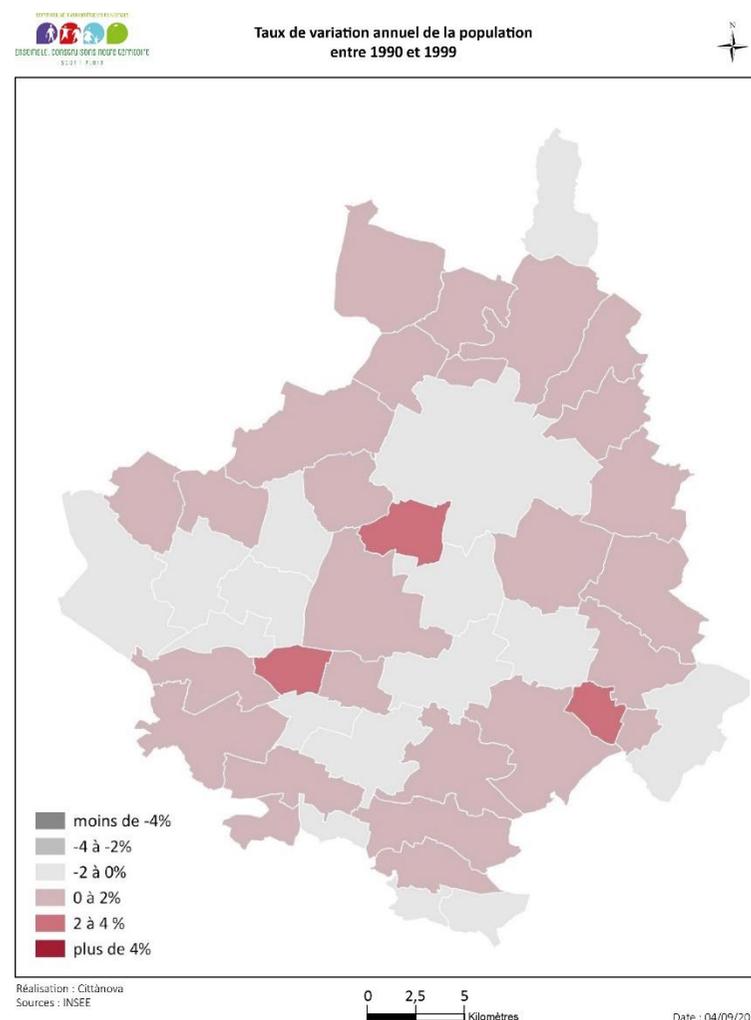
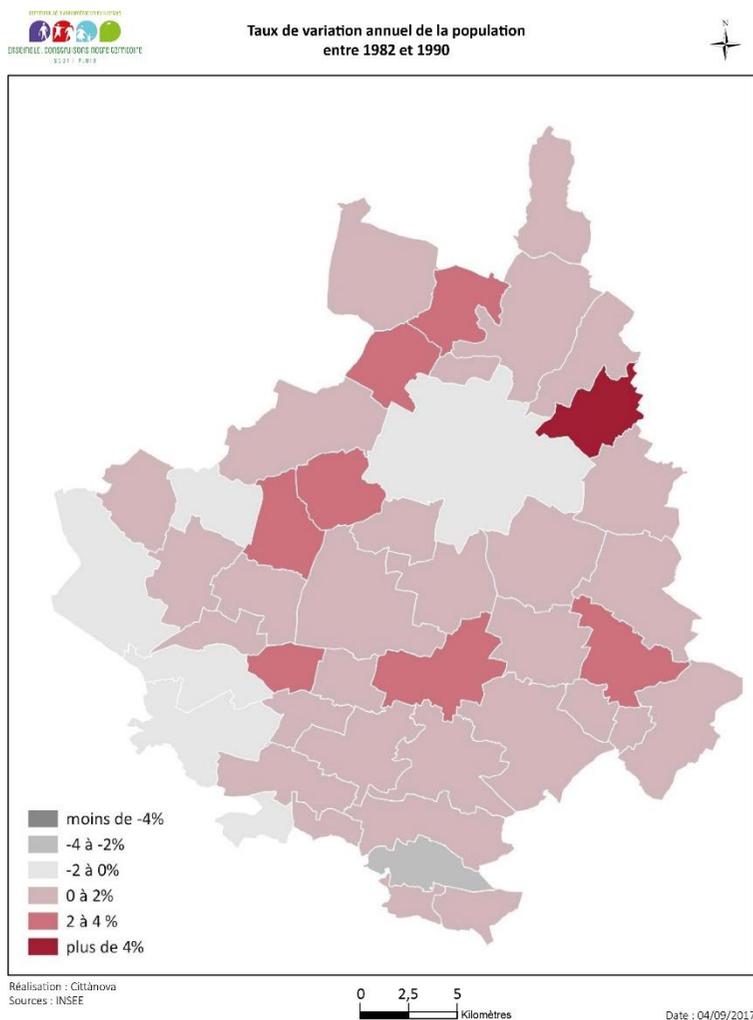


Date : 04/09/2017

Si la croissance démographique se poursuit, elle est, durant la période 1975-1982, uniquement liée au solde naturel ; le solde migratoire est nul. À l'échelle de la ville-centre, la contribution du solde migratoire est particulièrement déficitaire entre 1975 et 1982 (-1,7%/an). À contrario, le solde migratoire enregistré à Aiffres, par exemple, est de +9,1% sur la même période. Entre 1982 et 1990, la croissance démographique se poursuit à l'échelle de l'agglomération mais est plus mesurée avec +0,5%/an, soit 4000 habitants supplémentaires. La croissance s'étend aux communes plus éloignées, au

détriment de la ville de Niort qui continue de perdre des habitants (-1191 habitants entre 1982 et 1990).

Entre 1990 et 1999, le ralentissement de la croissance démographique est confirmé (+0,2%/an). Ce sont les communes de Bessines (+226 habitants, soit +2,1% par an), Juscorps (+61 habitants, soit +2,4% par an) et Epannes (+174 habitants, soit +3,2% par an) qui enregistrent les hausses les plus importantes de cette période, en proportion. La population dans la ville-centre reste globalement stable (-0,1% par an).



Durant cette période, la hausse de population s'explique toujours par la contribution positive du solde naturel (+0,3% par an) qui vient compenser le solde migratoire, devenu négatif (-0,1% par an). Dans la ville-centre, le solde naturel (+0,3%/an) ne suffit plus à compenser le solde migratoire (-0,4%/an).

Le parc de logements continue de se développer, sous forme de lotissements mais aussi « au coup par coup ».



Vue aérienne d'Epannes en 1984 – source : remonterletemps.ign.fr



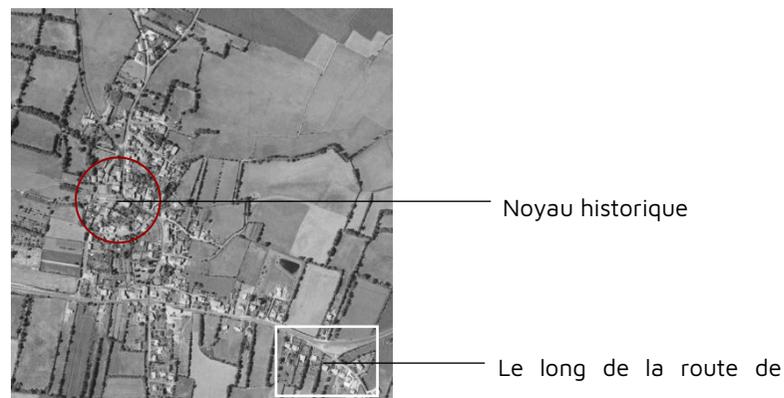
Vue aérienne de Saint-Maxire en 1989 – source : remonterletemps.ign.fr

Les opérations d'ensemble sont caractérisées par un tissu très lâche (implantation des constructions en milieu de parcelle, gabarit de la voie et son traitement peu qualitatif) générant une ambiance particulière. La voie est surdimensionnée par rapport à son usage de desserte interne. La densité est faible.



Cité de tout vent à Saint-Maxire

L'exemple de la commune de Sansais illustre le développement linéaire de l'urbanisation le long des voies.

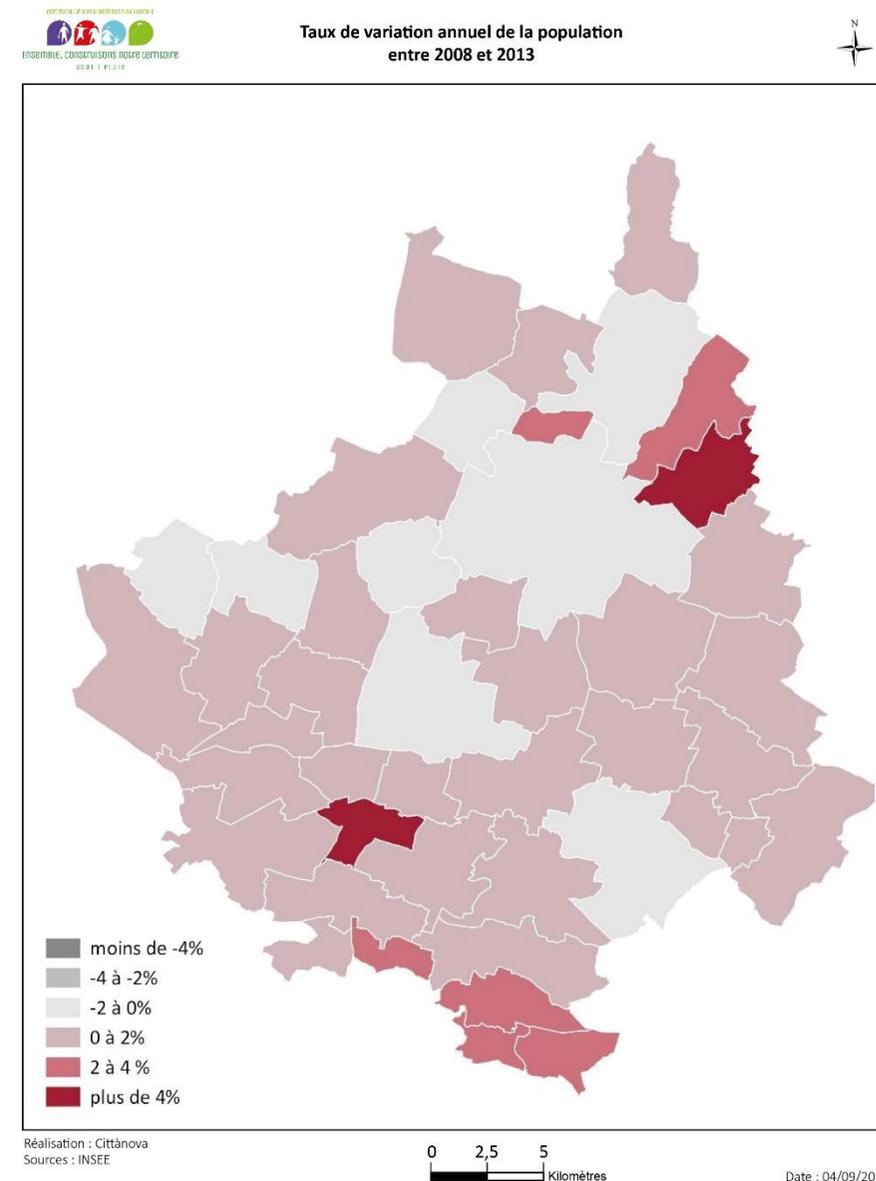
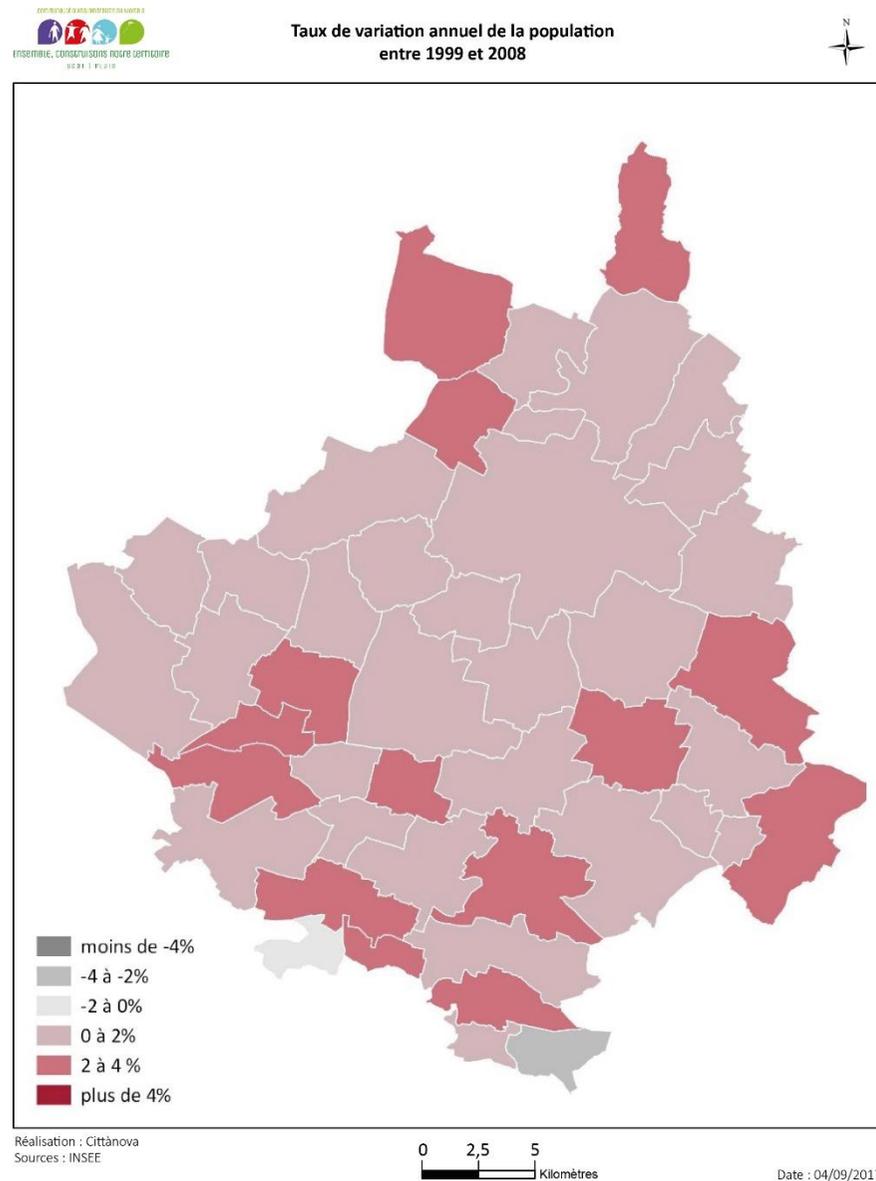


Vue aérienne de Sansais en 1990 – source : remonterletemps.ign.fr

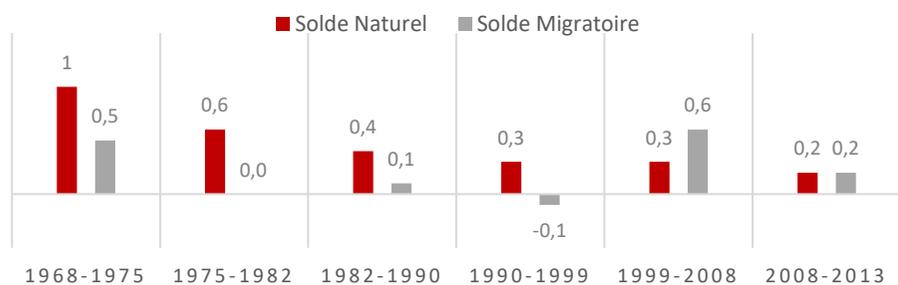
02.2.1.3 Début des années 2000 : un regain d'attractivité

Entre 1999 et 2008, le territoire voit sa croissance démographique s'accélérer.

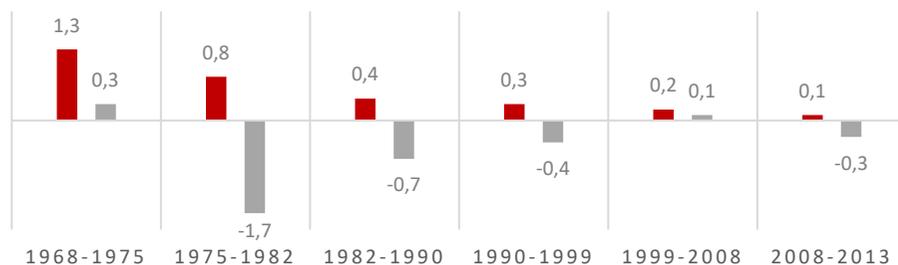
En effet, la variation annuelle atteint +0,9%/an (contre +0,2% entre 1990 et 1999), soit 8 520 habitants supplémentaires. Plus récemment, il reste dans des dynamiques positives mais modérée : +0,5% par an entre 2008 et 2013.



La hausse de population à partir de 1999 est principalement liée au solde apparent des entrées/sorties. En effet, il redevient, à l'échelle de l'Agglomération comme à celle de la ville de Niort, positif (contribution positive du solde migratoire à l'accroissement démographique à hauteur de +0,6% par an entre 1999 et 2008, et 0,2%/an entre 2008 et 2013). Si l'analyse de l'évolution de la population entre 2008 et 2013 montre une baisse du nombre d'habitants à Niort, la mise à jour de 2014 indique que la ville-centre enregistre à nouveau un gain de population (+918 habitants sur un an). Il sera intéressant de suivre cette évolution pour confirmer ou infirmer ce rebond démographique.



Evolution des soldes à l'échelle des 45 communes – source : insee, 2013



Evolution des soldes à l'échelle de la ville-centre – source : insee, 2013

Entre 2008 et 2013, les évolutions de population par commune sont les suivantes :

	BAISSE DE POPULATION
Moins de 1000 hab.	Marigny (-28) Arçais (-12) Le Vanneau-Irleau (-66)
Entre 1000 et 5000 hab.	Echiré (-6) Saint-Rémy Magné (-210) Frontenay-Rohan-Rohan (-97)
Plus de 10 000 hab.	Niort (-679)

	HAUSSE DE POPULATION
Moins de 1000 hab.	Amuré (+27) Belleville (+17) Boisserolles (+7) Le Bourdet (+50) Brûlain (+49) Prissé-la-Charrière (+45) Epannes (+16) La Foye-Monjault (+46) Granzay-Gript (+54) Juscorps (+34) Priaire (+5) Prin-Deyrançon (+51) La Rochénard (+107) Saint-Etienne-la-Cigogne (+23) Saint-Georges-de-Rex (+31) Saint-Martin-de-Bernegoue (+39) Saint-Romans-des-Champs (+5) Sansais (+23) Sciecq (+64) Thorigny-sur-le-Mignon (+17) Usseau (+26) Vallans (+57)

Entre 1000 et 5000 hab.	Beauvoir-sur-Niort (+83) Bessines (+47) Coulon (+34) Fors (+131) Germond-Rouvre (+71) Mauzé-sur-le-Mignon (+44) Prahecq (+50) Saint-Gelais (+248) Saint-Hilaire-la-Palud (+16) Saint-Maxire (+53) Saint-Symphorien (+94) Villiers-en-Plaine (+165) Vouillé (+128)
Entre 5000 et 10 000 hab.	Chauray (+1465) Aiffres (+341)

Durant la période récente, le développement de l'urbanisation s'est poursuivi. Il s'est réalisé :

- Principalement « au coup par coup » dans les plus petites communes (moins de 1000 habitants) comme à La Rochénard, chemin de Vallans (découpage de 4 lots, opération excentrée par rapport au bourg), à Prin-Deyrançon, rue du Pas Gauthier (le long de la voie) ou encore à Brûlain, rue de la Tonnelle. Quelques opérations d'ensemble sont quand même recensées (exemple : rue de Belle Croix au Bourdet). Les formes urbaines associées à ce développement sont caractérisées par l'implantation de la construction en milieu de parcelle.
- Sous forme de lotissements pavillonnaires dans les communes comprenant entre 1000 et 5000 habitants, comme l'opération rue du Grand Chêne à Germond-Rouvre ou chemin du Prau à Villiers-en-Plaine. La forme pavillonnaire est retrouvée dans ces communes.
- Sous forme d'opérations d'ensemble également dans les communes les plus grandes avec une diversification des logements. L'exemple de l'opération rue des Cornouillers à Chauray intégrant des logements intermédiaires et l'écoquartier de Catinion à Aiffres l'illustrent.

- La création de formes urbaines plus denses dans la ville-centre comme l'opération rue Joliot Curie à Niort.



Route de Niort, Prin-Deyrançon



Rue du grand chêne, Germond-Rouvre



Rue de Catinion, Aiffres



Secteur rue belle croix, le Bourdet



Rue des cornouillers, Chauray



Rue des Fraignes, Chauray



Rue Joliot-Curie, Niort

02.2.1.4 la consommation d'espace engendrée

Méthodologie

Cette première analyse est basée sur les millésimes 2002 et 2014 de l'Occupation du Sol à Grande Échelle de l'IGN. Elle sera complétée lorsque l'ensemble des données seront disponibles.

Description des quatre types d'espaces

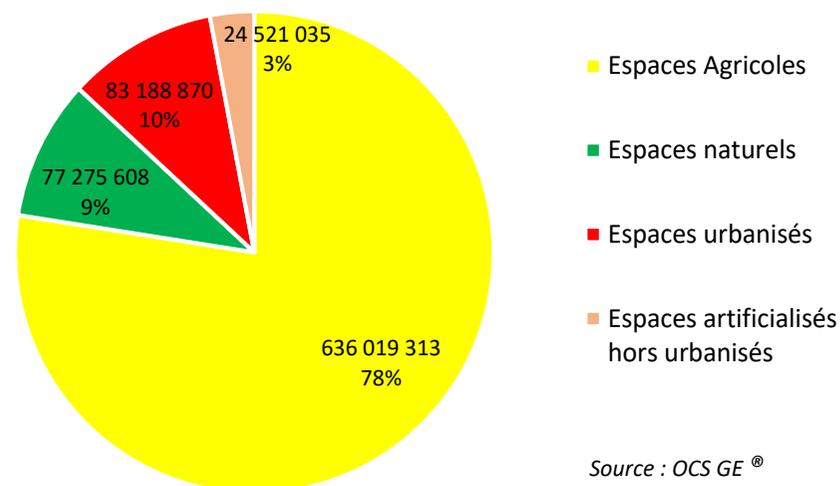
- **Espaces naturels** : espaces non artificialisés et non agricoles. Les espaces naturels comprennent les formations arborées et arbustives, les surfaces en eau (fleuves et rivières, retenues collinaires) et les autres espaces naturels sans usage économique (landes, sols nus). Dans cette approche, les espaces forestiers sont inclus dans les espaces naturels ;
- **Espaces agricoles** : espaces à usage agricole, au sens d'une production réelle ou potentielle. Les espaces agricoles comprennent les terres arables, vergers, vignes, prairies, estives, jachères, serres souples, bassins de pisciculture, etc. Ils ne comprennent pas les retenues collinaires, le bâti agricole, les serres en dur ;
- **Espaces artificialisés** : espaces retirés de leurs états naturels ou agricoles. Les espaces artificialisés comprennent les espaces urbanisés (voir paragraphe suivant), les parkings et routes goudronnées en dehors de la zone urbanisée, les réseaux de transport perméables (pistes et chemins, bas-côtés des réseaux) et les autres espaces associés (carrières, cimetières, stations d'épuration, parcs publics, gravières, chantiers, décharges, etc.) ;
- **Espaces urbanisés** : espaces ayant un usage urbain. Les espaces urbanisés comprennent les bâtis et leurs espaces associés (cours, jardins privés, piscines) en zones résidentielles ou à usages secondaires et tertiaires, les bâtis à usage agricole, les bâtiments abandonnés, ainsi que les parkings et routes goudronnées dans la zone urbanisée. Les espaces urbanisés sont inclus dans les espaces artificialisés : ils permettent d'observer le territoire d'un point de vue organisationnel.

Un territoire agricole et naturel

En 2014, sur les 821 km² du territoire de la CAN :

- 87 % sont des espaces non artificialisés (713 km²).
- Les espaces agricoles occupent 78 % du territoire de l'intercommunalité (88% des espaces non artificialisés).
- Les espaces naturels représentent 9% du territoire (un peu plus de 12 % des espaces non artificialisés du territoire).

Occupation du sol en 2014



Ces chiffres très différents cachent également une répartition très tranchée des espaces agricoles et des espaces naturels sur le territoire en 2014. La majorité des seconds se situent au Nord-Ouest du territoire (Marais Poitevin) et au Sud-Est (forêt de Chizé), alors que le reste du territoire est caractérisé par les espaces agricoles.

La surface d'espaces non artificialisés par habitant de la CAN est d'un peu plus de 6 000 m² en 2014. Les espaces artificialisés et/ou urbanisés, bien que minoritaires, occupent tout de même une superficie de 107 km² en 2014 (13 % de l'ensemble du territoire), soit une surface de 910 m² par habitant (dont 207m² d'espaces artificialisés non urbanisés).

L'organisation des espaces urbanisés de l'agglomération du niortais

Les 83 km² d'espaces urbanisés sont majoritairement concentrés autour de la ville de Niort. On note également un émiettement très fort de petites tâches urbaines sur tout le territoire.

Les espaces agricoles devenus urbanisés entre 2002 et 2014 sont majoritairement liés à l'habitat, en effet, ce secteur représente 66 % de la consommation des espaces agricoles sur la période tandis que les activités économiques représentent un peu moins de 20%.

Une consommation d'espace importante

Les surfaces urbanisées en 2014 sont logiquement plus importantes qu'en 2002. Cette croissance de 904 nouveaux hectares, équivaut à une progression de 12,2 % durant la période.

Type d'espace	Différence 2002-2014 (m ²)	% 2002-2014	par an en ha
EA	-8 235 156	-1,3	-68,6
EN	-1 450 000	-1,8	-12,1
EU	9 038 541	12,2	75,3
EAHU	646 624	2,7	5,4

Note : EA signifie « Espace Agricole » ; EN signifie « Espace Naturel » ; EU signifie « Espace Urbanisé » ; EAHU signifie « Espace Artificialisé Hors Urbanisé »

En 12 ans, ce sont 904 ha qui ont été consommés par de l'urbain soit 1,1 % du territoire de la CAN. C'est l'équivalent de la superficie de la commune de

Vallans (903 ha) qui a été urbanisée. En moyenne, cela représente une consommation de 81 ha par an. À ce rythme, l'équivalent de la surface moyenne d'une commune de la CAN (environ 1 698 ha) serait consommé tous les 21 ans.

La majorité de ces espaces étaient agricoles. La superficie d'espaces agricoles devenus espaces urbanisés est de 700 ha sur la période ce qui représente 58 ha/an soit l'équivalent d'environ 78 terrains de football (7 500m²/terrain).

Analyse des espaces agricoles en 2002 - situation en 2014

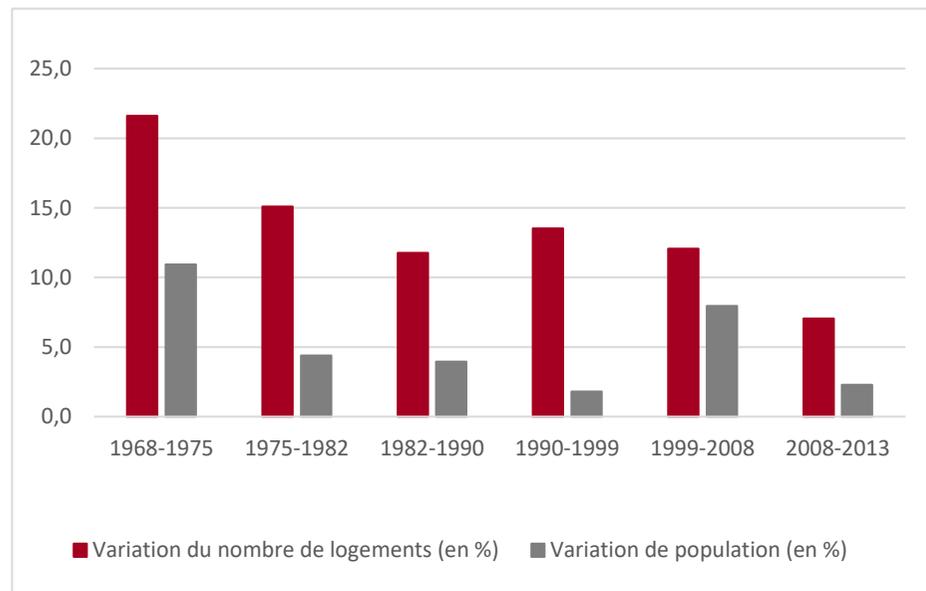
2002	2014	surface (m ²)	% 2014
EA	EA	631 466 069	98,0
	EAHU	1 912 121	0,3
	EN	3 863 903	0,6
	EU	7 012 376	1,1
	Non renseigné	0	0,0
Total	644 254 469	100	

Note de lecture : Sur les 644 254 469m² d'espaces agricoles en 2002, 7 012 376m² (1,1%) sont passés en espaces urbanisés en 2014

Il est important de préciser que le passage de terres agricoles en espaces naturels n'est souvent que temporaire sur certains territoires. Par exemple sur les ZAE, une partie sera à terme en espaces urbanisés car il s'agit de parcelles classées en « sans usage », et ou une partie sera à nouveau en agricole si pas l'usage commercial/industriel ne se développe pas...

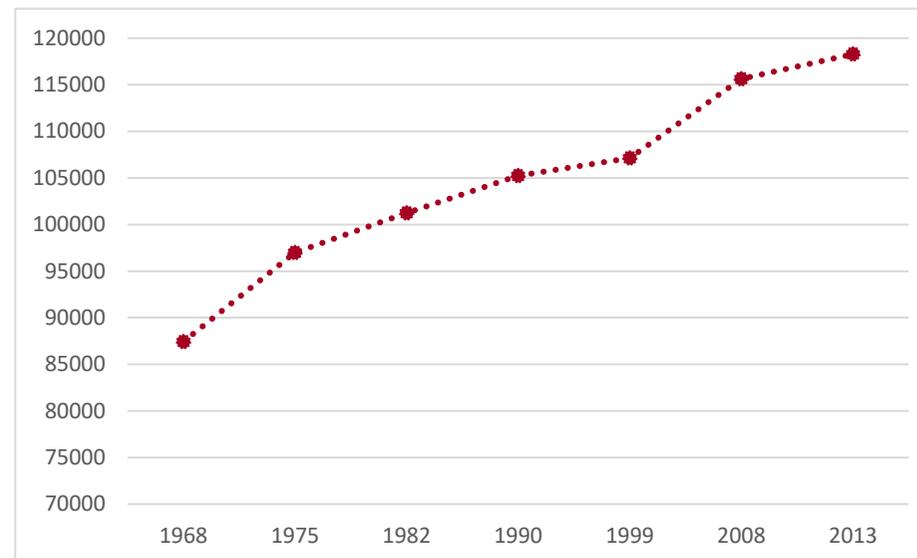
02.2.2 Des parcs de logements aux caractéristiques différentes

L'analyse comparée de la population et du parc de logements montre qu'il n'y a pas de corrélation directe entre augmentation du parc de logements et croissance démographique. En effet, si la courbe d'évolution de la population fait apparaître trois grandes périodes, celle du parc de logements reste constante entre 1968 et 2013.

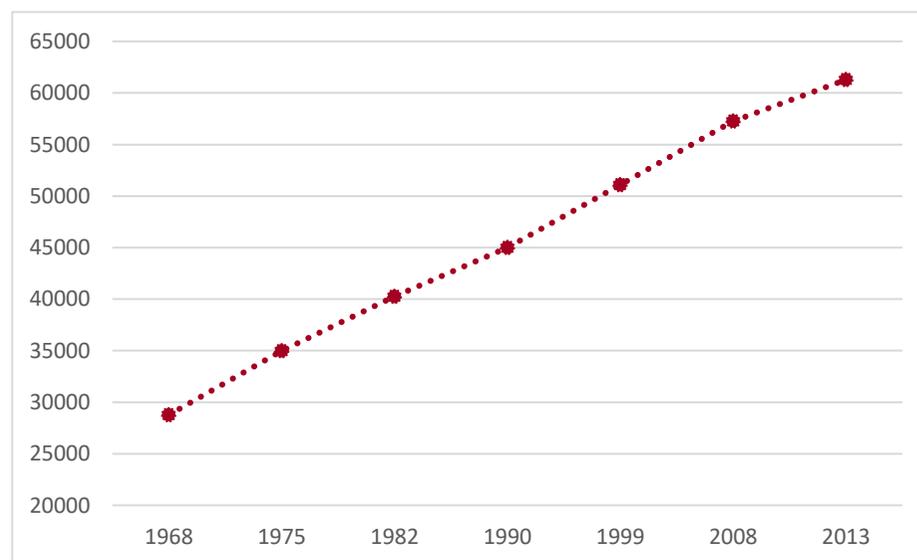


Analyse comparée de l'évolution de la population et du parc de logements - source : insee, 2013

Ce « décalage » s'explique par plusieurs phénomènes de consommation des logements.



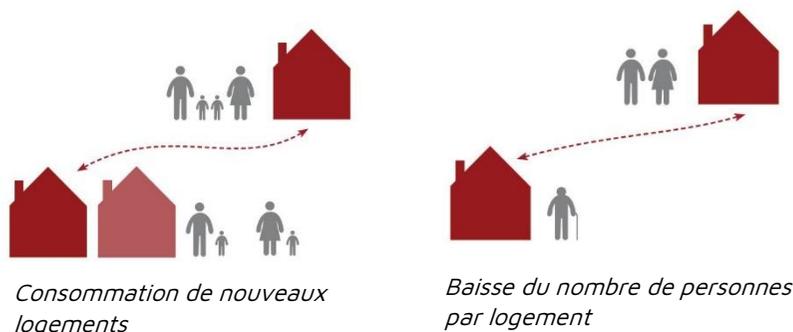
Evolution de la population à l'échelle de l'agglomération - source : insee, 2013



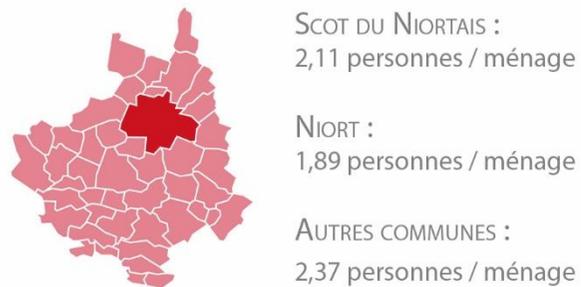
Evolution du parc de logements à l'échelle de l'agglomération - source : insee, 2013

02.2.2.1 Le phénomène de desserrement qui vient « consommer » des logements

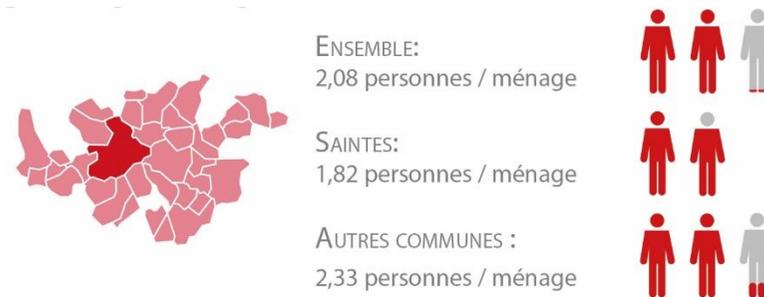
La baisse du nombre moyen de personnes par ménage engendre, à population équivalente, une augmentation du nombre de ménages et par conséquent, du nombre de logements occupés. Ce phénomène observable à l'échelle nationale, s'explique par l'évolution des modes de vie et d'habiter : augmentation des familles monoparentales, maintien plus long des personnes âgées à domicile, etc.



En 2013, la taille moyenne des ménages atteint 2,11 personnes par foyer à l'échelle de l'agglomération. Ce chiffre est relativement similaire à celui enregistré dans l'agglomération de Saintes. Dans les agglomérations du Grand Angoulême, de La Rochelle, du Grand Poitiers et de Limoges Métropole, la taille des ménages est plus faible (respectivement de 2,01, 2,0, 1,89 et 2,0).



Taille des ménages, agglomération du niortais



Taille des ménages, agglomération de Saintes



Taille des ménages, agglomération du Grand Poitiers



Taille des ménages agglomération de la Rochelle



ENSEMBLE:
2,00 personnes / ménage



LIMOGES :
1,81 personnes / ménage



AUTRES COMMUNES :
2,38 personnes / ménage



Taille des ménages, agglomération de Limoges



ENSEMBLE:
2,10 personnes / ménage



ANGOULÊME :
1,83 personnes / ménage

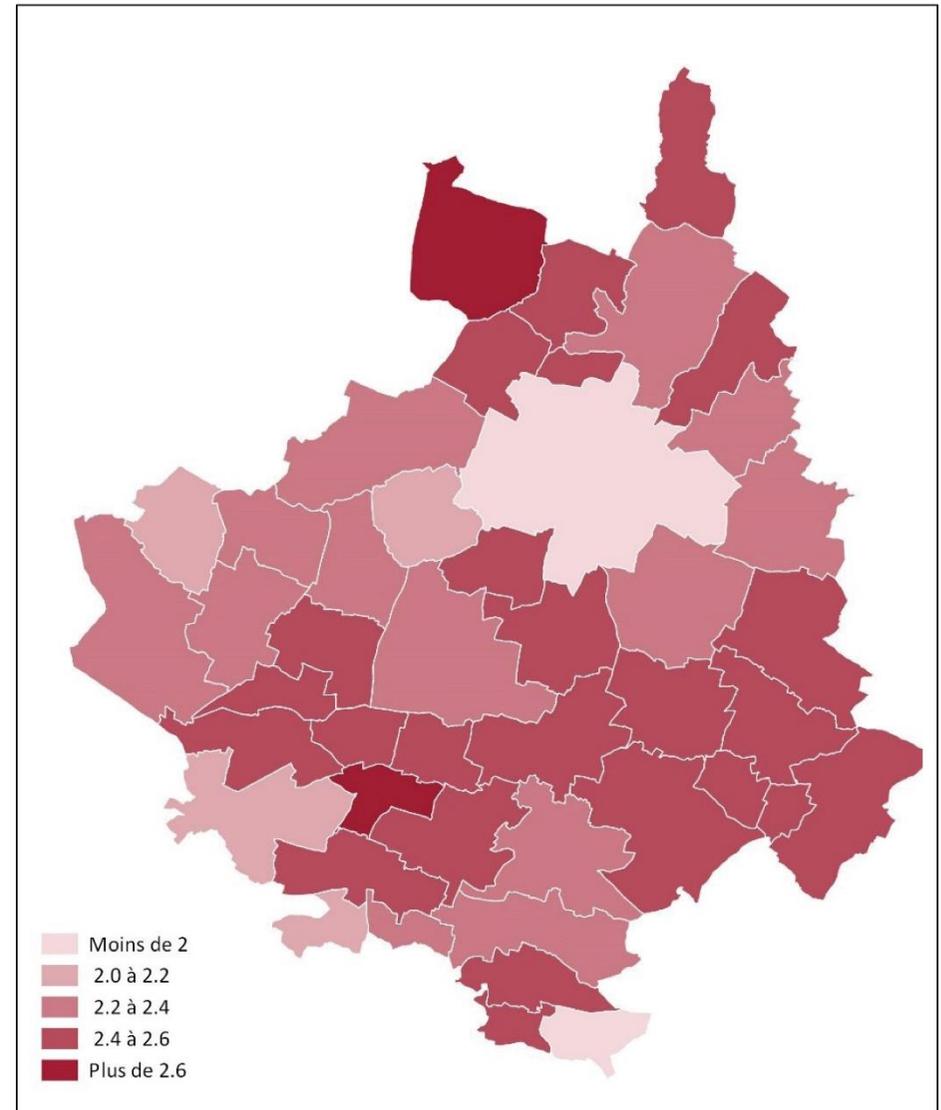


AUTRES COMMUNES :
2,42 personnes / ménage

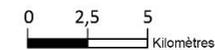


Taille des ménages, agglomération d'Angoulême

A Niort, les ménages se composent de 1,89 personnes contre 2,37 personnes en moyenne sur les autres communes du territoire. Les tailles des ménages les plus élevées sont enregistrées à La Rochénard (2,66) et Villiers-en-Plaine (2,60) et la plus faible à Boisserolles (1,80). A noter que globalement les communes où les ménages sont plus grands sont les communes ayant connu une forte variation de population durant les dernières années (arrivée de familles). À La Rochénard, le taux de variation annuel entre 2008 et 2013 était ainsi de +4,1% ; à Villiers-en-Plaine, de +2%.

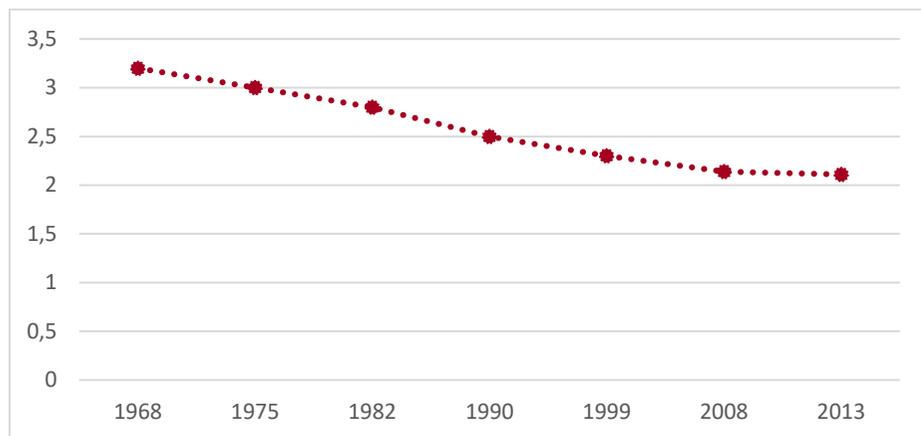


Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE



Date : 04/09/2017

Depuis 1968, la taille des ménages ne cesse de diminuer ; elle est passée de 3,2 à 2,11 en 2013. Cette baisse a été ralentie sur la période plus récente ; entre 2008 et 2013, le nombre de personnes par foyer est relativement stable, passant de 2,14 à 2,11. Les baisses de taille des ménages les plus fortes sont enregistrées à Boisserolles (de 2,50 à 1,80), à Amuré (de 2,90 à 2,59) et à Priaire (de 2,46 à 2,20). Ce phénomène de diminution de la taille des ménages est observé à d'autres échelles (départementale et nationale) mais aussi dans d'autres agglomérations voisines. La diminution de la taille des ménages est liée à différentes évolutions démographiques et sociétales : le vieillissement de la population, l'augmentation du nombre de familles monoparentales, etc.



Evolution de la taille des ménages à l'échelle de l'agglomération - source : insee, 2013

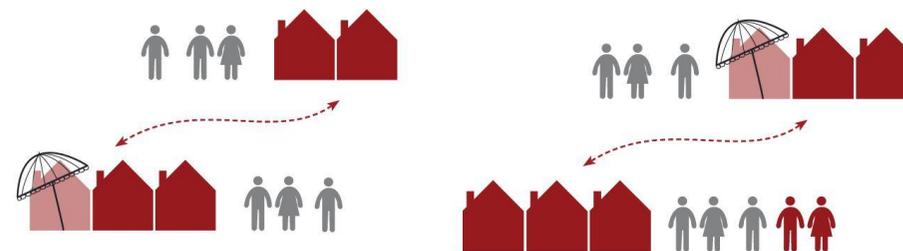
Entre 2008 et 2013, l'impact du phénomène de desserrement des ménages sur le parc de logements est estimé à 809 unités.

Détail du calcul : [Population des ménages en 2008 (113 038) / Taille des ménages en 2013 (2,11)] - Nombre de résidences principales en 2008 (52 685)

Ainsi, entre 2008 et 2013, 809 logements ont été consommés par le desserrement des ménages sur le territoire de l'Agglomération. 809 logements ont donc permis d'absorber le phénomène, mais n'ont pas permis d'accueillir une nouvelle population.

02.2.2.2 Des résidences secondaires peu nombreuses

La variation du nombre de résidences secondaires a aussi un rôle dans l'évolution du parc de logements et donc sur le maintien de la population.

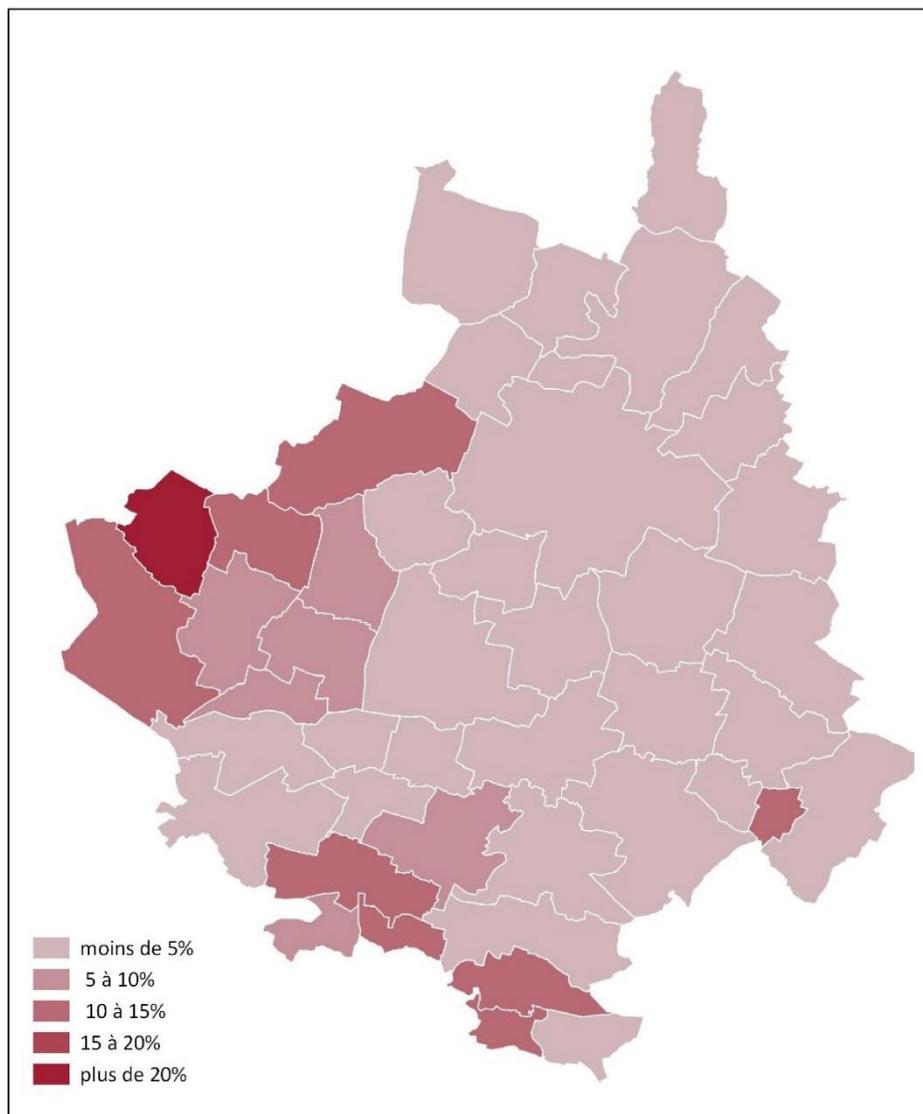


Création d'une résidence secondaire

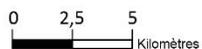
Transformation d'une résidence secondaire en résidence principale

L'analyse du parc de résidences secondaires montre que l'Agglomération n'est pas un territoire de villégiature. Elles représentent seulement 3,1% du parc de logements, soit 1924 unités en 2013. Leur proportion a peu évolué entre 2008 et 2013, passant de 1662 (soit 2,9%) à 1924. Les communes proches du Marais Poitevin possèdent davantage de résidences secondaires dans leur parc de logements ; les plus fortes proportions sont enregistrées à Arçais (25,1%), à Coulon (14,9%) et au Vanneau-Irleau (14,1%).

Ainsi, sur la période 2008-2013, 262 logements sont devenus des résidences secondaires ou logements occasionnels.



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE



Date : 04/09/2017

02.2.2.3 Un renouvellement du parc important

Les modifications de tout ou partie d'un bâti existant peuvent entraîner une évolution du nombre de logements. Cela peut produire de nouveaux logements sans nouvelles constructions (exemple : division d'un grand logement) mais aussi conduire à la suppression de logements (démolition).



Production de nouveaux logements

Baisse du nombre de logements

Le renouvellement peut être calculé par la différence entre les logements construits et l'évolution réelle du parc de logements.

La construction sur les dernières années

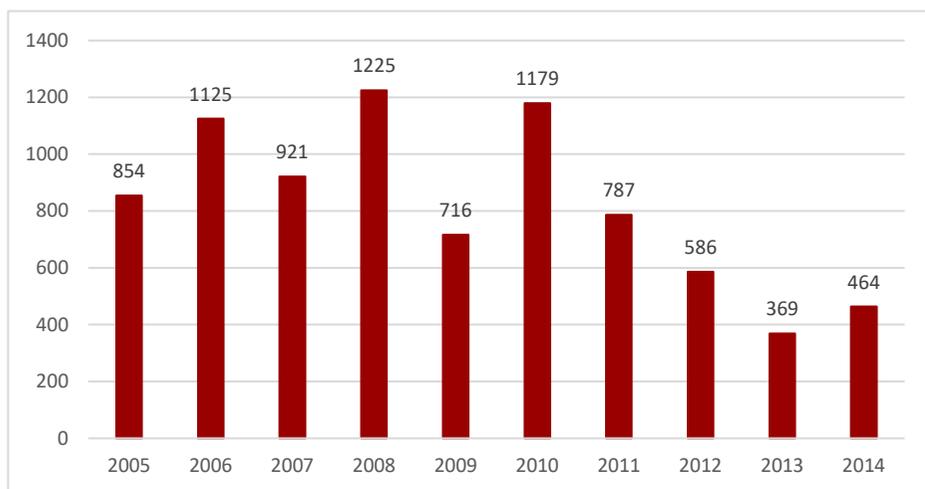
Sur la période 2005-2014, en moyenne 822 logements sont commencés à l'échelle de l'Agglomération. La production de logements a connu des évolutions durant cette période. En effet, le nombre de logements commencés a fortement baissé depuis 2011 : entre 2005 et 2010, 1003 logements étaient commencés en moyenne par an contre 552 entre 2011 et 2014 (liée à la prudence des investisseurs face à la crise économique qui pèse sur les ménages).



Opération a Saint-Symphorien



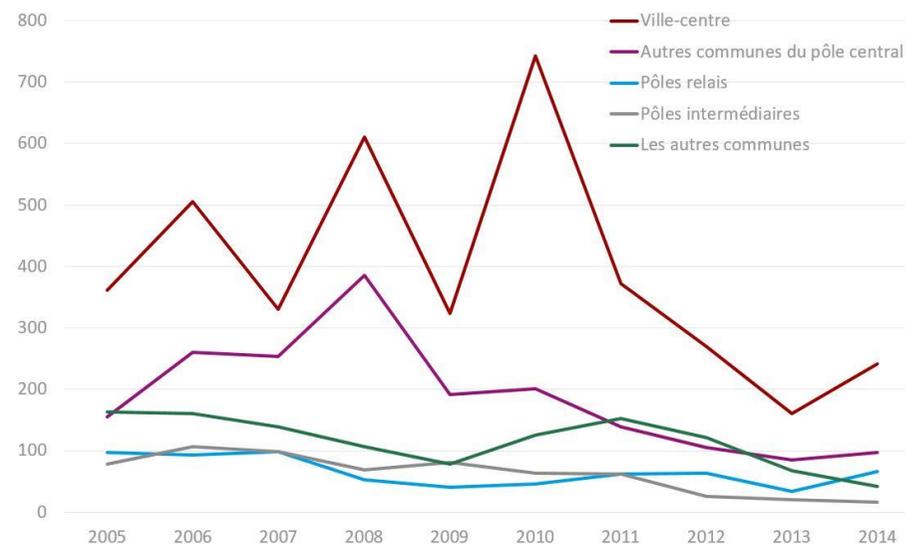
Nouvelles constructions à Chauray



Evolution du nombre de logements commencés à l'échelle de l'agglomération - source : sitadel

Cette évolution générale s'observe à toutes les échelles du territoire, cependant, elle est davantage marquée sur le pôle central (dont la ville-centre). En moyenne par an selon la typologie des communes, le nombre de logements commencés est de :

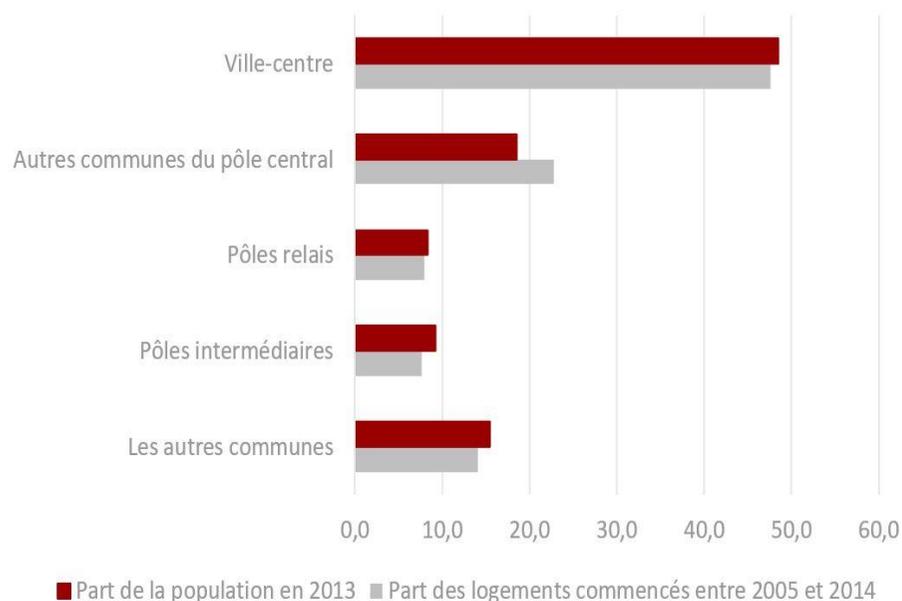
- 392 logements/an dans la ville-centre entre 2005 et 2014 et baisse à 261 logements/an sur la période plus récente (2011-2014),
- 187 logements/an dans les autres communes du pôle central (Chauray, Aiffres, Bessines, Coulon, Magné, Vouillé) et 107 entre 2011 et 2014,
- 65 logements/an entre 2005 et 2014 dans les pôles relais (Echiré, Prahecq, Beauvoir-sur-Niort, Mauzé-sur-le-Mignon) et 56 logements/an sur la période 2011-2014,
- 62 logements/an dans les pôles intermédiaires (Saint-Hilaire-la-Palud, Frontenay-Rohan-Rohan, Villiers-en-Plaine, Saint-Symphorien, Granzay-Gript et Fors) et 32 logements/an entre 2011 et 2014
- 116 logements/an dans les autres communes sur la période longue et 96 logements/an sur la période plus récente.



Evolution du nombre de logements commencés selon la typologie des communes - source : sitadel

Près de la moitié (47,6%) des logements commencés l'ont été sur la ville-centre (3917 sur 8226 unités), 18,5% dans les autres communes du pôle central, 8,3% dans les pôles relais, 9,2% dans les pôles intermédiaires et 15,4% dans les autres communes.

A noter que la répartition de la production est globalement en adéquation avec le poids démographique de chaque typologie de communes dans l'Agglomération. La ville-centre qui concentre 48,5% de la population en 2013, produit 47,6% des logements commencés. Seules les autres communes du pôle central produisent plus qu'elles ne représentent en termes de population.



Répartition des logements commencés et poids démographiques -
source : sitadel et insee

L'impact du phénomène de renouvellement

Le parc de logements est passé de 57 255 à 61 284 unités entre 2008 et 2013, soit une augmentation de 4029 logements. Sur la même période, 4828 logements ont été commencés (Source : Sitadel). 799 logements ont donc a priori été transformés en un autre usage entre 2008 et 2013 (désaffectation définitive, démolition, fusion de logements...) durant cette période.

Ce chiffre est à mettre en lien avec le Programme de Renouvellement Urbain mis en œuvre entre 2007 et 2014 et qui a engendré la démolition de 330 logements dans les quartiers du Clou Bouchet, Tour-Chabot et Gavacherie. La construction d'autant de logements neufs répartis sur l'ensemble de la ville a été réalisée mais sur la période concernée, ils n'étaient pas tous commencés

(exemples : opération allée Claris-de-Florian en 2014, la résidence Comporté dans le quartier de la Tour-Chabot en 2015...).

Sur la période à venir et dans le cadre de la définition des objectifs en logements à horizon 10 ans dans le PLUi, il sera nécessaire de prendre en compte le Contrat de Ville portant sur le quartier de Pontreau Colline Saint-André, quartier d'intérêt Régional, et sur les quartiers prioritaires de Tour Chabot-Gavacherie et du Clou Bouchet.



Quartiers inscrits dans le contrat de ville - source : contrat de ville

- Le quartier du Pontreau/colline Saint-André

Il est le nouvel entrant dans la géographie prioritaire de la politique de la ville. Situé au Nord de Niort, en limite des communes péri-urbaines de l'agglomération, il s'agit d'un faubourg historique de la ville, notamment sa partie Sud située dans le centre ancien, développant une centralité urbaine autour de la Place Denfert Rochereau et la place de Strasbourg. Ce faubourg constitue la dernière polarité de proximité avant de sortir de la ville historique. Le quartier accueille des services publics majeurs comme le siège du Conseil départemental ou des services culturels de la Communauté d'Agglomération du Niortais (conservatoire de musique et de danse, école d'arts plastiques), qui constituent des atouts pour son développement. Sa situation dominant la ville et proche de l'hypercentre et sa qualité patrimoniale d'ensemble confèrent à ce quartier un réel potentiel d'attractivité. Au Nord du quartier, une cité de logements sociaux, propriété d'un seul bailleur Habitat Sud Deux-Sèvres, est enserrée dans un habitat plus récent de caractère pavillonnaire. Le quartier souffre aujourd'hui des principaux problèmes suivants :

- L'absence d'un espace public fédérateur en cœur de quartier,
- Un état général des espaces publics dégradé,
- Une centralité peu visible,
- Un ensemble de logements sociaux collectifs situé à l'écart des polarités avec des difficultés d'accès,
- Un secteur d'habitat ancien perdant progressivement des fonctions urbaines.

Les orientations d'aménagements sont :

- Améliorer la performance énergétique des logements du parc social du Pontreau,
- Mobiliser les outils de l'OPAH RU,
- Développer une attractivité économique et commerciale,
- Ouvrir des services culturels à la population,

- Ouvrir une école de la 2ème chance (réalisée depuis),
- Requalifier des places publiques centrales,
- Reconstruire le Centre socio-culturel,
- Renouveler une offre de logement locatif libre,
- Rendre lisible les transports en commun de l'agglomération,
- Développer une nouvelle offre de locaux de permanence pour répondre aux besoins spécifiques des habitants.

- Le quartier du Clou Bouchet

Le quartier du Clou Bouchet est à moins de 1500 mètres du centre-ville de Niort, situé au sud de la commune en limite des communes périurbaines de l'agglomération. Il bénéficie de grands équipements commerciaux et d'un pôle de proximité sur l'Avenue de la Rochelle. Le quartier bénéficie également de nombreux équipements publics. Le quartier du Clou Bouchet a bénéficié massivement des interventions de la rénovation urbaine et sociale



Quartier du Clou Bouchet, Niort

2007/2014 : réhabilitation du parc de logements sociaux du bailleur Habitat Sud Deux-Sèvres, requalification et construction d'équipements publics de proximité, amélioration du cadre de vie des habitants par des aménagements qualitatifs d'espaces publics prodiguant au quartier une nouvelle attractivité. La Communauté d'Agglomération du Niortais a réinscrit les transports en commun au cœur du quartier lui assurant des liaisons efficaces, fréquentes vers le centre-ville, les quartiers niortais et les communes de l'agglomération. Le quartier est en bascule entre les secteurs d'habitat de Niort et les Zones d'activités Economiques de Saint-Liguaire, de Noron et de la Mude. Cette proximité géographique participe peu à l'emploi des habitants du quartier. L'objectif de diversification de l'habitat par de la promotion privée n'a pas été mené à terme en raison d'un marché de l'immobilier très détendu, du contexte économique national, compromettant la vente des produits lors des phases de commercialisation.

Les orientations d'aménagements sont les suivantes :

- Phase 1 : valoriser le foncier disponible sur la période 2015/2020,
- Phase 2 : ouvrir le quartier sur l'avenue de La Rochelle sur la période 2020/2025,
- Phase 3 : restructurer en profondeur la façade Est sur la période 2025/2030.



Lycée de la Venise Verte, au sein du quartier du Clou Bouchet,

- Le quartier de la Tour Chabot - Gavacherie

Situé à l'ouest de la ville, le quartier souffre d'une image négative due en grande partie à une forte concentration de logements sociaux et de ménages à revenus précaires. Il a bénéficié d'une transformation profonde de son cadre de vie, par une opération de rénovation urbaine de grande ampleur, menée selon une démarche partenariale (Ville de Niort, Communauté d'Agglomération du Niortais, Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, Habitat Sud-Deux-Sèvres, etc. ...) et participative. Cependant, le quartier comprend encore de nombreux dysfonctionnements :

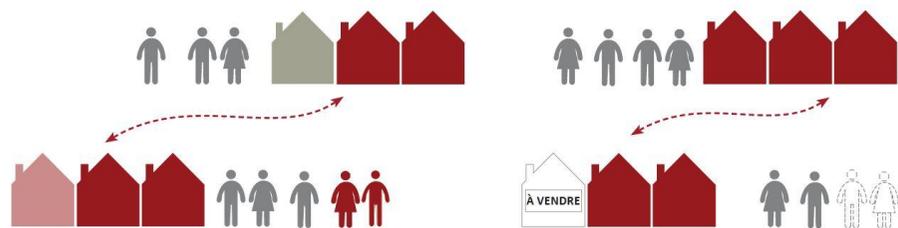
- En matière d'habitat : 73% de logements sociaux dans un parc vieillissant datant des années 50-60 ; même s'il faut noter que l'ensemble des logements auront fait l'objet de travaux d'amélioration par les bailleurs sociaux.
- En matière de ressources : une dégradation des revenus des ménages du parc social est observée.
- En matière de composition familiale : le taux de familles monoparentales est élevé.

Les orientations d'aménagement sont (Source : Contrat de ville 2015-2020) :

- Sur le secteur 1 – Tour Chabot, îlot Max Linder : la démolition de 20 logements, une densification plus forte de l'habitat, la création de petits logements collectifs résidentialisés ou d'habitat intermédiaire, la création d'un maximum de 10 logements sociaux.
- Sur le secteur 2 – Gavacherie, îlot Dumont Durville : la démolition de 40 logements, une densification et une mixité sociale (logements collectifs, intermédiaires ou individuels mitoyens), la création d'un maximum de 16 logements sociaux.
- Sur les secteurs Fief Trochet / Place Jovet : la réhabilitation des 114 logements sociaux de l'îlot Fief Trochet et celle des 50 logements situés Place Jovet.

02.2.2.4 Une vacance en hausse

La vacance est un phénomène « naturel » sur un territoire. Les changements de propriétaires, les successions, sont générateurs de périodes de vacance, nécessaires au bon fonctionnement du marché immobilier. Au-delà de cette « vacance de marché », la vacance de longue durée peut immobiliser des logements.

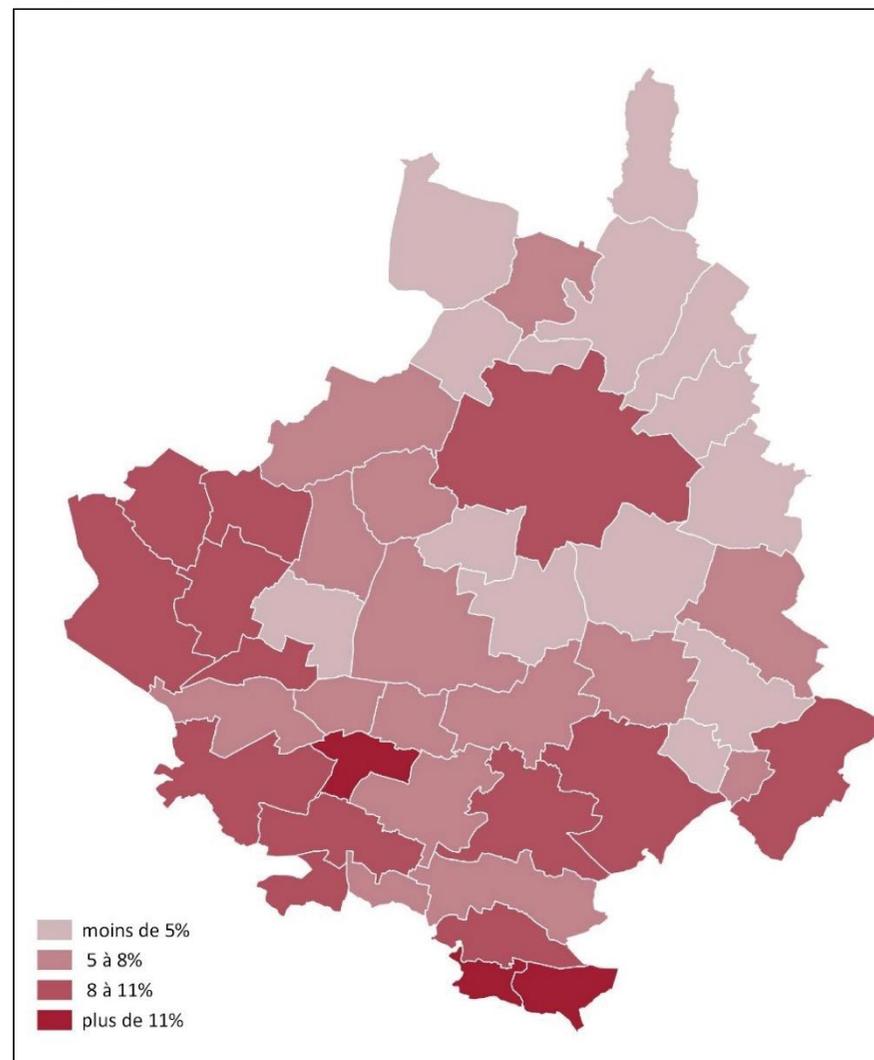


Transformation d'un logement vacant en résidence principale

Baisse du nombre de résidences principales

En 2013, 7,6% des logements sont vacants, soit 4652 unités. Le nombre de logements vacants a augmenté entre 2008 et 2013, passant de 2908 à 4652 unités, soit en proportion de 5,1% à 7,6%. Sur une période plus longue, le taux de vacance a varié de 5,6 (en 1968) à 7,6 (en 1999). À noter qu'une proportion aux alentours de 5 à 6% de vacance est nécessaire pour une bonne rotation du parc. La part de logements vacants est similaire à celle enregistrée à l'échelle des agglomérations de Limoges (7,7%) et du Grand Poitiers (7,9%).

L'augmentation du nombre de logements vacants est particulièrement marquée sur la ville-centre ; la part des logements vacants y est passée de 5,3 à 9,1% et la ville concentre ainsi 65% des logements vacants de l'Agglomération. Les communes d'Arçais et du Vanneau-Irleau enregistrent également des hausses importantes en proportion. En 2013, ce sont les communes de Boisserolles, La Rochénard, Saint-Etienne-la-Cigogne, Arçais et Mauzé-sur-le-Mignon qui enregistrent les taux de vacance les plus forts, respectivement de 13,8, 11,2, 11,2, 10,4 et 10,1%. A l'inverse, les communes de Juscorps (2,5%), Vouillé (3,1%), Saint-Rémy (3,2%) et Aiffres (3,2%) connaissent des taux de vacance faibles.



Réalisation : CITTANOVA
Sources : INSEE

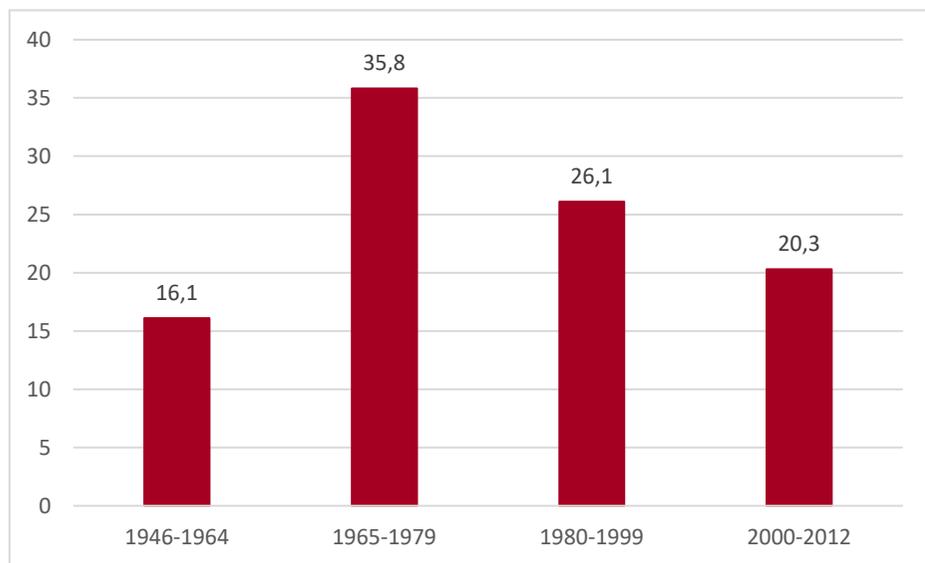
0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017

La vacance touche principalement le parc collectif et ancien (construit avant 1974). (Source : Programme Local de l'Habitat 2016-2021).

Cependant, ce taux peut être de 20% pour toutes les communes appartenant à une agglomération pour laquelle le parc de logements existant ne justifie pas un effort de production supplémentaire pour répondre à la demande et aux capacités à se loger des personnes à revenus modestes et des personnes défavorisées. Le décret n°2017-840 fixe en annexe I une liste de ces agglomérations ; l'agglomération du Niortais apparaît dans cette liste.

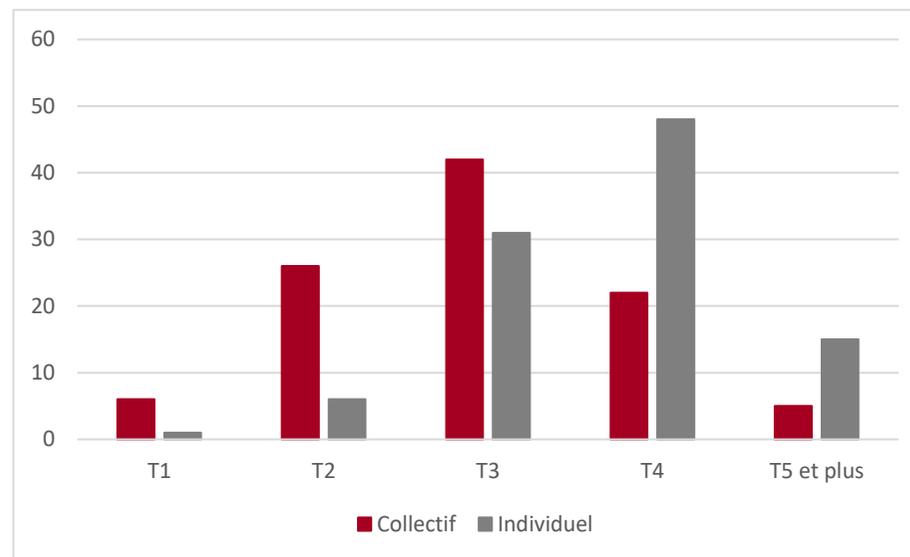
Quelques communes non soumises à obligation possèdent également un nombre de LLS notable : Frontenay Rohan-Rohan (158), Coulon (94), Magné (67), Mauzé-sur-le-Mignon (54) et Beauvoir-sur-Niort (82) notamment.



Répartition (en %) des logements locatifs sociaux selon leur date de construction - source : PLH

Le parc de LLS est plutôt ancien ; en effet, 52% des logements ont été construits avant 1980. Le Plan de Rénovation Urbaine et les aides données par la CAN ont participé à l'amélioration du parc et à lutter contre l'obsolescence.

En termes de taille, les logements sont majoritairement collectifs (2/3) et centrés sur le T3 (notamment en collectif) et le T4 (en individuel). La part des petits logements reste faible. (Source : Programme Local de l'Habitat 2016-2021)



Typologie des Logements Locatifs Sociaux - source : PLH



LLS en individuels, rue Samuel Beckett à Niort



LLS en individuels, Frontenay-Rohan-Rohan



LLS en intermédiaires, Aiffres

02.2.2.6 Des logements occupés majoritairement par des propriétaires

Le parc de logements se caractérise également par une faible proportion de logements locatifs à l'échelle de l'Agglomération. Parmi les 54 708 résidences principales, 61,1% d'entre elles sont occupées par des propriétaires. Cette proportion est plus importante dans les petites communes puisqu'elle atteint environ 90% à Sansais, Amuré, Boisserolles, La Foye-Monjault, Priaire et Saint-Martin-de-Bernegoue.

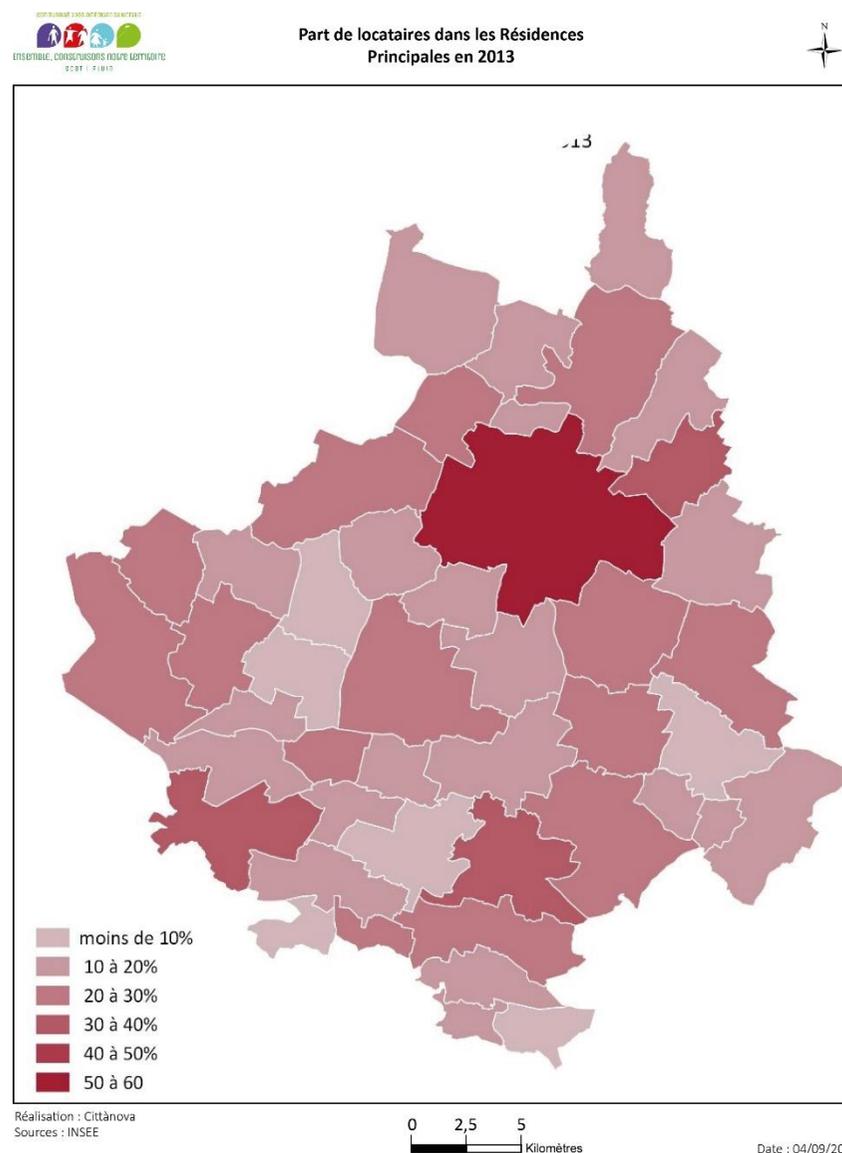
Niort, la ville-centre, enregistre la plus faible proportion de propriétaires (48,1%). Ce chiffre est supérieur à ceux observés dans les villes de Limoges et de Poitiers, qui comptent davantage de locataires.

L'étude, réalisée par l'ADIL en 2015 concernant le marché locatif privé, indique que la ville-centre possède une offre trop importante d'appartements de petites surfaces (studio) et qui sont souvent difficiles à louer (absence de balcons, parkings). Les délais de relocation de ces logements sont parmi les plus longs, pouvant atteindre un an. A l'inverse, la demande est forte sur le logement individuel composé de deux ou trois chambres, d'un garage et d'un jardin. Cette demande est également observée sur les autres communes de l'Agglomération, qui manque dans le Nord et dans l'est du territoire. Les loyers les plus élevés se situent dans la zone Nord et sur le secteur de Chauray (présence de bassins d'emploi importants et proximité avec Niort).

Pour faciliter l'accès à la propriété sur le territoire, plusieurs actions sont mises en œuvre par la collectivité :

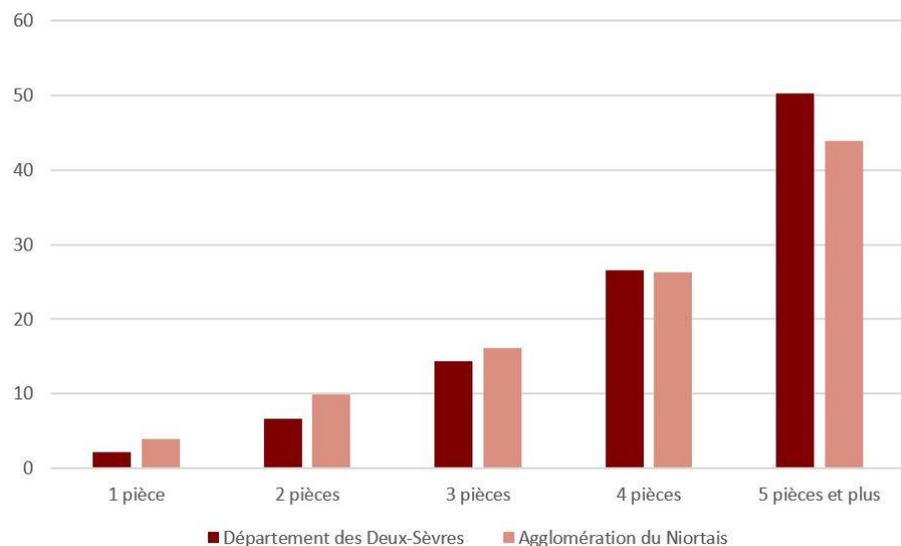
- Le prêt à 0% sous conditions de ressources, destiné aux habitants qui souhaitent accéder à la propriété pour la première fois ou qui n'ont pas été propriétaires depuis au moins 2 ans de leur résidence principale. Ce prêt peut être attribué en complément du prêt à taux zéro de l'Etat. L'objectif de la CAN est de permettre à 510 ménages de devenir propriétaires d'ici 2021 : 150 dans l'ancien et 360 dans le neuf.

- Le PTZ (prêt à taux zéro) aide aussi à accéder à la propriété. Les niveaux de prix du foncier dans l'espace Centre sont peu compatibles avec l'accès social (budget moyen : 160 000 euros). La distribution du PTZ en 2012 est représentative de l'impact de l'accès social dans le phénomène de périurbanisation.



02.2.2.7 Un parc de grands logements

Le parc de logements diffère également par sa taille selon les communes. En 2013, à l'échelle de l'Agglomération, le parc de résidences principales est principalement tourné vers des logements de 4 pièces et plus. En effet, ceux-ci représentent sur l'ensemble du parc, plus de 70% des résidences principales. Les logements de 3 pièces et moins représentent seulement 30% (13,8% de 2 pièces et moins).



Le parc de logements selon leur taille en 2013 - source : insee, 2013

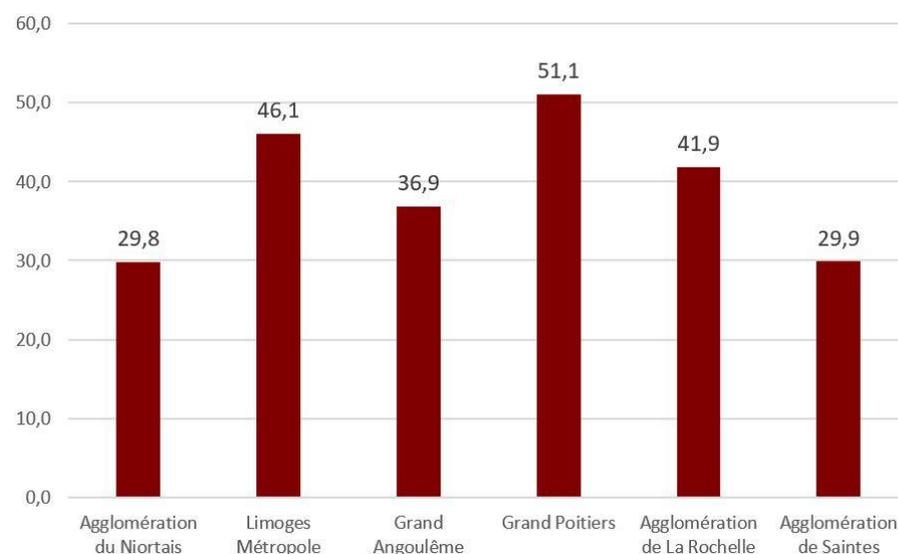


Petits logements, rue pierre poisson à Niort



Petits logements ouvriers, rue Baujet à Niort

Cette proportion de petits logements est plus faible que dans d'autres agglomérations. Ce chiffre peut s'expliquer par le plus faible nombre d'étudiants dans l'Agglomération du Niortais (comme dans l'Agglomération de Saintes). La plus forte proportion dans les communautés d'agglomération du Grand Poitiers, de Limoges et de La Rochelle s'explique en partie par une plus forte demande en petits logements du fait du nombre d'étudiants. Comme le montrent les graphiques ci-contre, l'Agglomération du Niortais compte 8,2% d'élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés dans la population de 15 à 64 ans contre 20,1% dans le Grand Poitiers par exemple.



Analyse comparée de la part des logements de 3 pièces et moins dans le parc de logements - source : insee, 2013

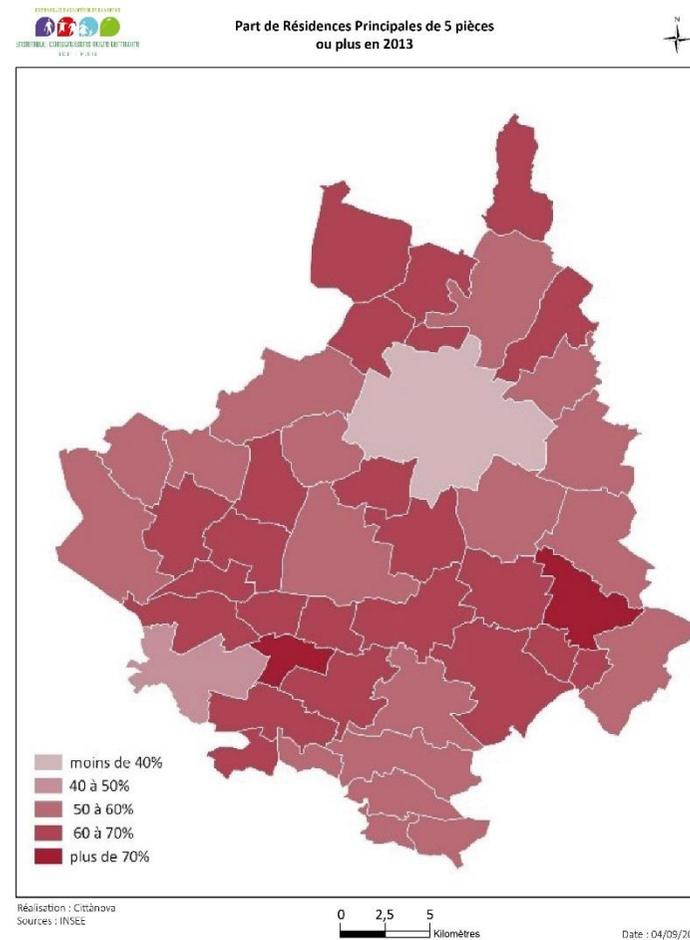
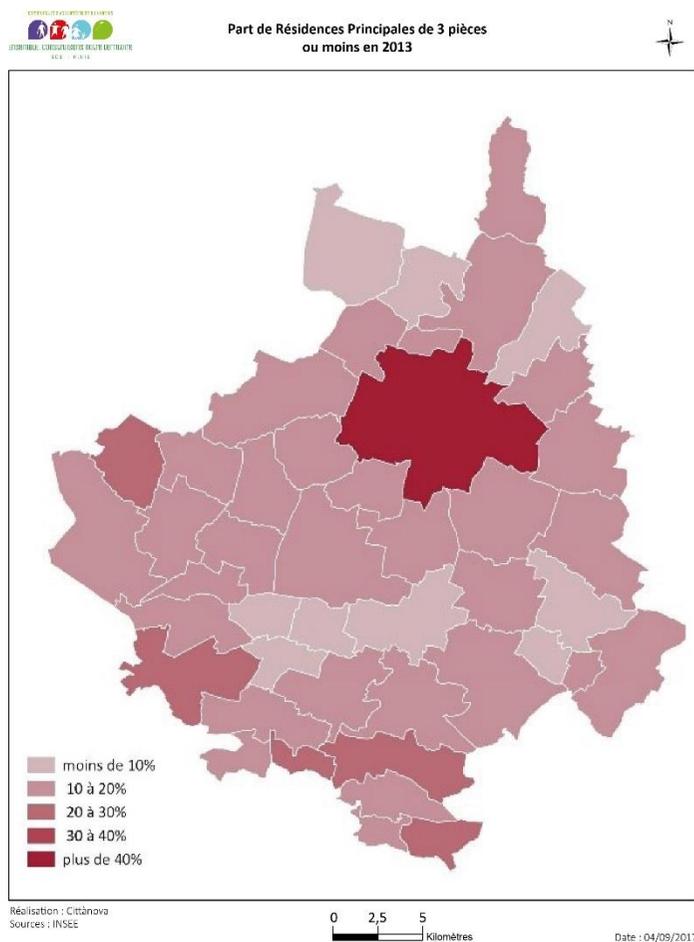
Plusieurs exemples illustrent la part des 3 pièces et moins sur le territoire :

- Des logements destinés aux étudiants : le Citylodge du Campus et la Cité U gérés par le CROUS, des logements proposés par l'association Escale, etc.
- Les Foyers Jeunes Travailleurs de l'Atlantique et de la Roulière

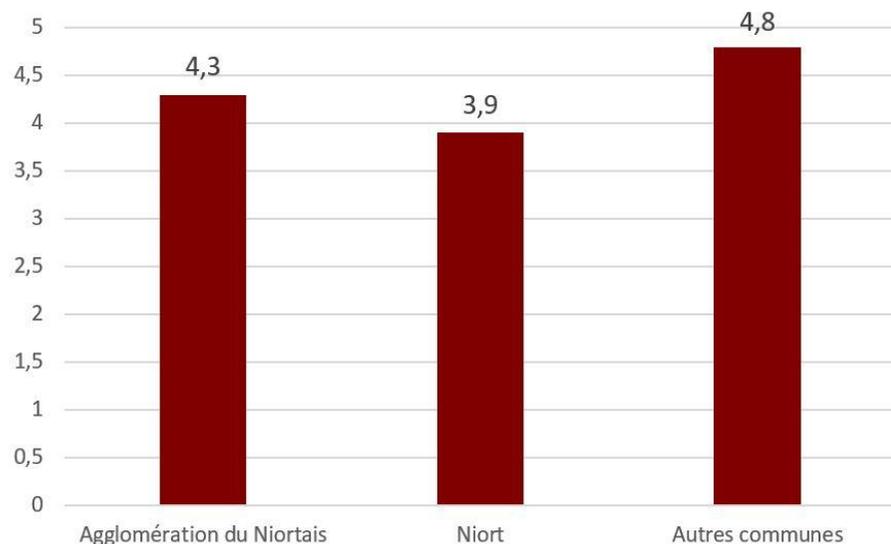
- Des logements destinés aux personnes âgées : la résidence Espace et Vie Le Clos des Tilleuls, Les Résidentiels à Niort, etc.
- Des logements issus des lois de défiscalisation (loi Pinel) : Les Hauts de Ribray, Les Terrasses de Champommier, etc.
- Des logements plus anciens liés au passé industriel du territoire : les logements ouvriers rue Eugène Baujet à Niort en sont un exemple.

La proportion des moins petits logements varie selon les communes.

La ville-centre enregistre une part de petits logements nettement plus importante que les autres communes. 21,9% des résidences principales comptent 2 pièces et moins à Niort ; cette proportion retombe à 11,9% à Thorigny-sur-le-Mignon. Tandis qu'elles ne représentent que 31,7% des résidences principales à Niort, les logements de 5 pièces ou plus atteignent des proportions de plus de 50% dans toutes les autres communes. Les communes enregistrant la plus forte part de 5 pièces et plus dans leur parc de résidences principales sont : La Rochénard (71,3%) et Saint-Martin-de-Bernegoue (70,5%).

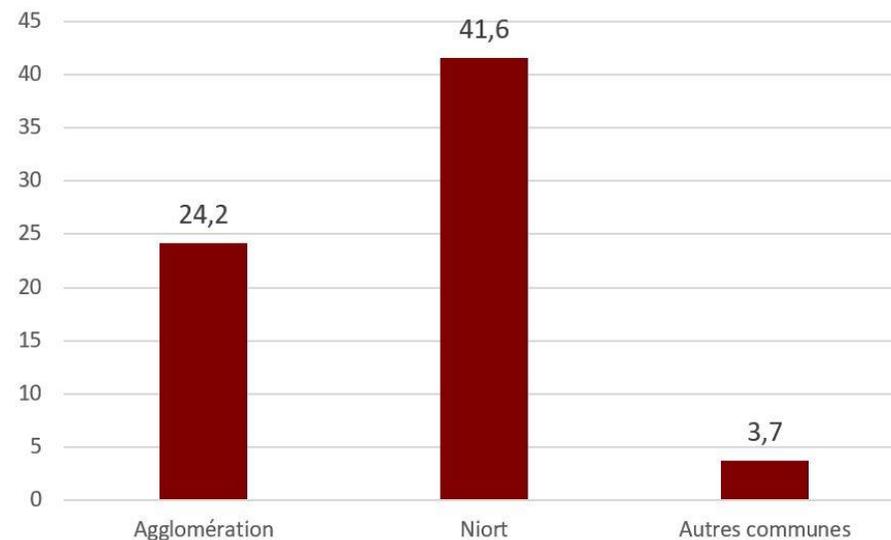


Le nombre de pièces par résidence principale à l'échelle de l'Agglomération est en moyenne de 4,3 en 2013 (4,8 pour les maisons et 2,6 pour les appartements). Ce chiffre est plus important dans les plus petites communes, atteignant 5,3 à La Rochénard, 5,2 à Saint-Romans-des-Champs, Saint-Martin-de-Bernegoue et à La Foye-Monjault, notamment.

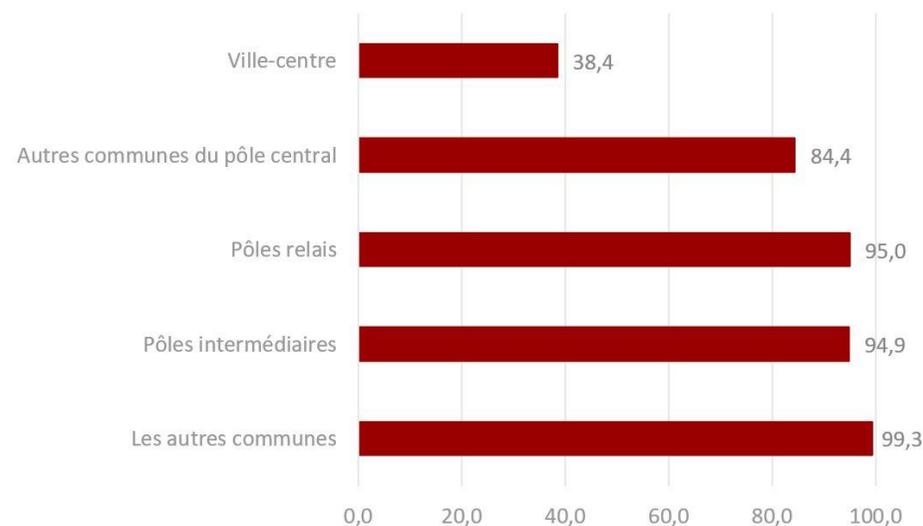


Nombre moyen de pièces par résidence principale - source : insee, 2013

Les communes où sont enregistrées les plus faibles proportions de petits logements sont celles où la part des appartements est la plus importante. La ville-centre compte 41,6% d'appartements dans son parc de logements contre 3,7% à l'échelle de l'ensemble des autres communes. Se distinguent par une proportion d'appartements plus élevée les communes de Chauray (10,6%), Mauzé-sur-le-Mignon (8,7%) et Beauvoir-sur-Niort (7,5%).

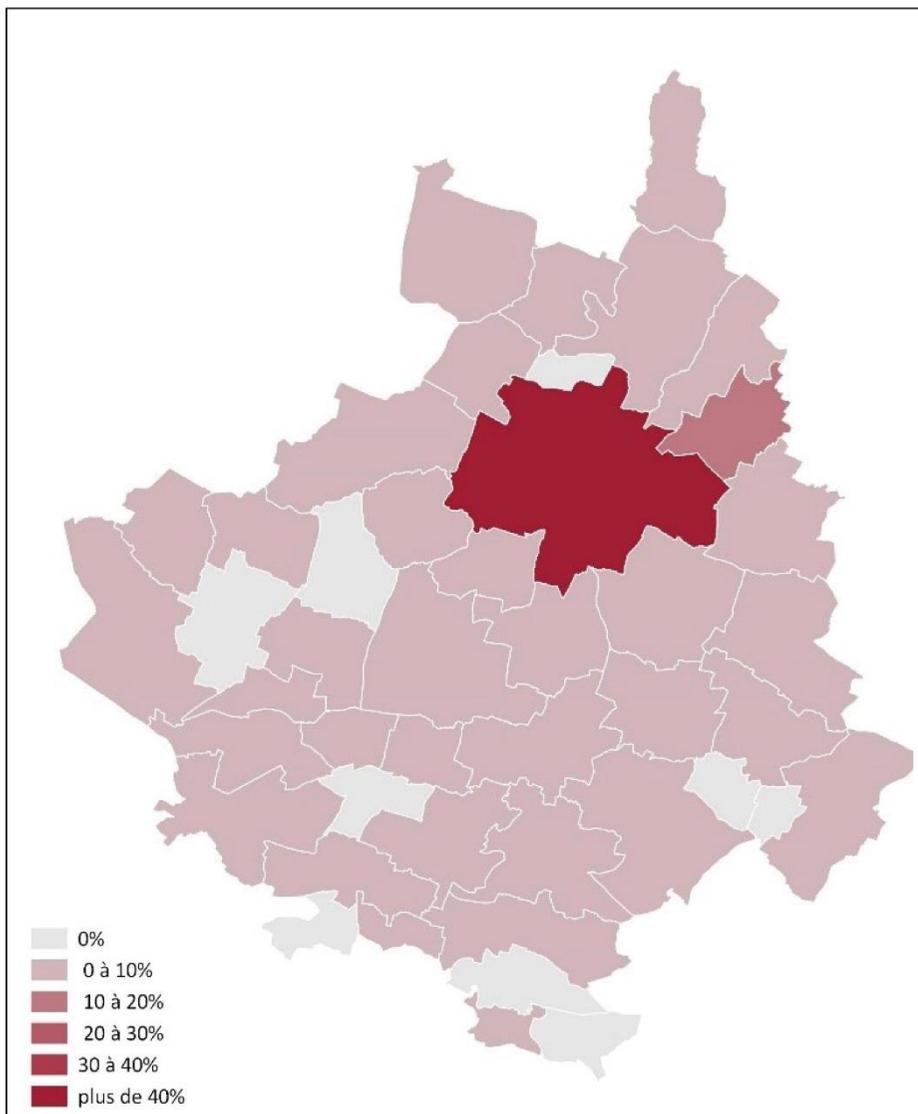


Part des appartements dans le parc de résidences principales - source : insee, 2013



Part de logements individuels dans les logements commencés selon les communes - source : sitadel

Part d'apartements parmi les Résidences Principales en 2013



Réalisation : Cittanova
Sources : INSEE

0 2,5 5
Kilomètres

Date : 04/09/2017

Parmi les logements commencés, 66% sont des logements individuels et 27% des collectifs à l'échelle de l'Agglomération. Les autres logements ont été réalisés en résidence. 84% des logements commencés en collectifs l'ont été à Niort qui compte une part plus importante de logements collectifs dans les logements commencés (47,6%) que de logements individuels (38,4%).

Dans les pôles relais, intermédiaires et les autres communes, la majorité des logements commencés le sont sous des formes individuelles : 95% dans les pôles relais, 95% dans les pôles intermédiaires et 99% dans les autres communes.

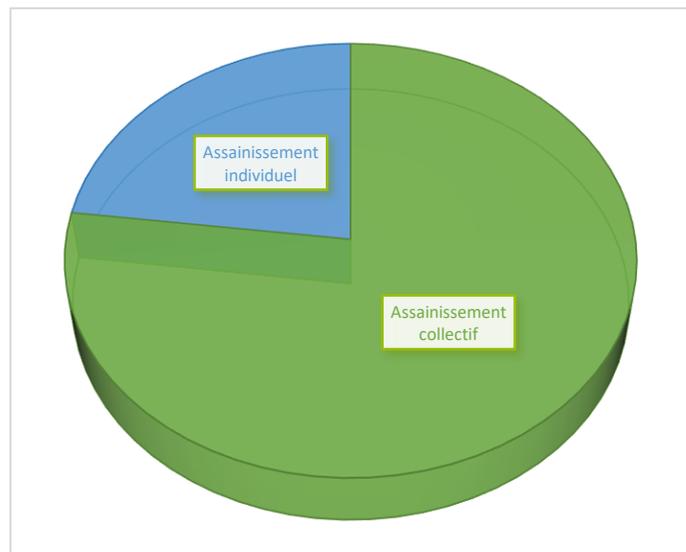
02.2.3 Des contraintes naturelles et techniques qui peuvent impacter les capacités d'accueil du territoire

02.2.3.1 Un assainissement inégal

L'assainissement est géré en régie directe par la CAN depuis le 1er janvier 2000, qui est chargée de la collecte, de l'acheminement et du traitement des eaux usées.

L'assainissement collectif

Seulement 26 communes sur les 45 constituant la CAN disposent d'un réseau d'assainissement collectif. Il s'agit des communes suivantes : Aiffres, Amuré, Arçais, Beauvoir, Bessines, Brûlain, Chauray, Coulon, Echiré, Epannes, Frontenay Rohan Rohan, Germond-Rouvre, Granzay-Gript, Magné, Marigny, Mauzé-sur-le-Mignon sur le Mignon, Niort, Prahecq, Saint-Gelais, Saint Hilaire La Palud, Saint Maxire, Saint-Rémy, Saint-Symphorien, Sansais, Sciecq et Vouillé. Le reste des communes sont en assainissement non collectif. 90 960 habitants sont néanmoins desservis par l'assainissement collectif soit un taux de desserte de 77% du territoire.



Répartition du nombre d'habitants selon le type d'assainissement

Ces réseaux d'assainissement sont en majorité de type séparatif, c'est-à-dire séparant les eaux usées et les eaux pluviales. On recense encore des réseaux de type unitaire sur le centre-ville de Niort et sur les communes de Prahecq, Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon et Aiffres. Ce système, plus ancien, présente l'inconvénient de surcharger hydrauliquement les stations d'épuration et de rendre plus délicates les opérations de traitement des eaux usées car il diminue la charge organique.

Actuellement, plus de 7 000 000 m³ d'eaux usées sont collectées par an grâce à une longueur globale de plus de 770 km de réseaux collectifs (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de l'assainissement, 2015). L'extension de ce réseau n'est envisagée que ponctuellement car des linéaires importants associés à un nombre d'abonnés faible entraînent des problématiques de traitement.

Les eaux usées collectées sont ensuite dirigées vers les 22 stations d'épuration gérées par la CAN. La capacité d'une station d'épuration est définie en Equivalent-Habitant (EH), c'est-à-dire sur la base du nombre de personnes dont elle serait en mesure de traiter les effluents si elle ne recevait que des effluents domestiques.

La capacité totale de l'ensemble des stations d'épuration est de 137 960 EH (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de l'assainissement, 2015). Certaines stations sont aujourd'hui à saturation (Aiffres, Coulon (la Prée), Saint-Hilaire, et Mauzé-sur-le-Mignon). La station d'Aiffres fait actuellement l'objet de travaux pour augmenter sa capacité de 4200 EH à 8800 EH. Les autres stations font l'objet d'études pour déterminer les travaux adéquats à mettre en œuvre.

En outre, les stations d'épuration d'Aiffres, Coulon, Marigny, Magné, Mauzé-sur-le-Mignon sur le Mignon, Prahecq, St Hilaire, Saint Gelais (Pelle Chat) et la Tranchée (Niort) sont en surcharge hydraulique régulière (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de l'assainissement, 2015). Ceci ne perturbe pas significativement leur fonctionnement, mais des solutions curatives sont envisagées pour ces sites. Des études ont été lancées pour la station de Marigny et un dossier au titre de la Loi sur l'eau déposé. Les surcharges les plus importantes sont observées dans la zone du marais où les réseaux servent de drains de la nappe affleurante en hiver dès lors qu'ils ne sont pas étanches et/ou pleins. Un volume important d'eaux parasites est ainsi

collecté et engendre une charge hydraulique importante des stations d'épuration. La mise en place de lagunes est une solution envisageable car elles sont plus adaptées aux variations hydrauliques importantes.

Pour la plupart des stations d'épuration, les résultats qualitatifs sont conformes à 100%. Les exceptions, qui restent ponctuelles, (Aiffres, Prahecq, Niort Goillard, Saint-Gelais, Frontenay Rohan Rohan) sont en lien avec la présence de phosphore et se produisent lorsque l'effluent brut est très dilué, à cause des eaux parasites. Si les rendements deviennent alors très difficiles à atteindre, ces non-conformités n'ont que peu d'impact qualitatif sur le milieu (norme respectée en sortie en concentration et période de hautes eaux).

Seuls quelques déversements directs dans les milieux récepteurs sont mesurés sur certaines communes en raison des surcharges (Saint-Hilaire et Coulon essentiellement).

L'assainissement non collectif

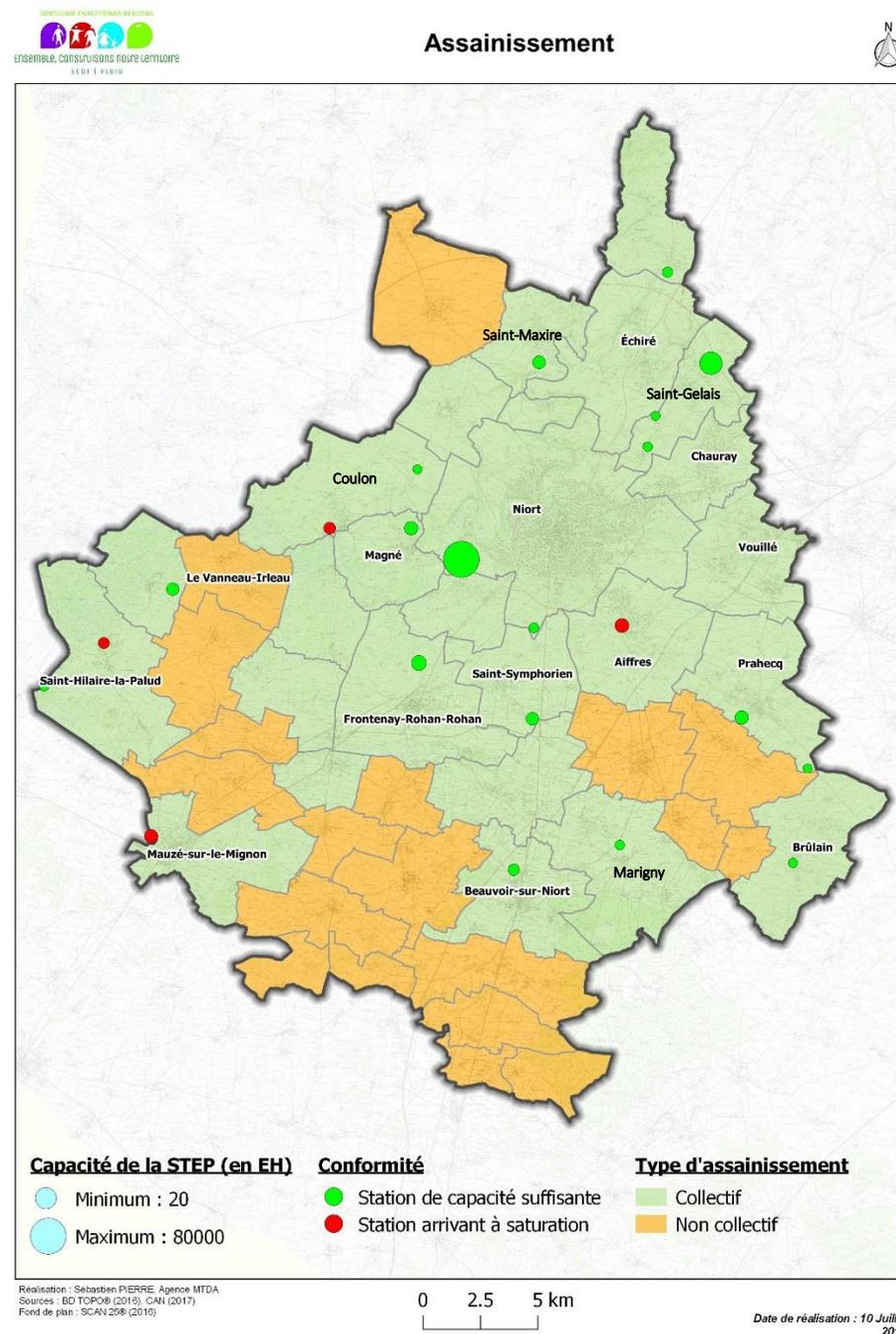
L'assainissement non collectif correspond aux systèmes individuels de collecte, de traitement, et d'infiltration ou de rejets des eaux domestiques. Il est mis en place lorsque les habitations ne sont pas reliées au réseau d'assainissement collectif.

Selon les données du dernier rapport d'activité du service public d'assainissement non collectif (SPANC) de la CAN (2016), 26 945 habitants seraient concernés par cette forme d'assainissement soit un peu moins de 23 % de sa population totale.

Au total, 1071 installations ont été contrôlées en 2015 sur le neuf (166) comme sur l'existant (803).

Le SPANC évalue environ la moitié des installations d'assainissement non collectif comme responsables de rejets sans traitement des eaux usées, du fait de systèmes non adaptés à la géologie et à l'hydrographie du territoire.

Ce constat concerne plus particulièrement la zone de marais, dont la nappe affleurante rend plus difficile l'assainissement des eaux usées. La réalisation de tertres ou d'installations de traitement agréées étanches font partie des solutions pour mettre en place un système d'assainissement efficace. Les

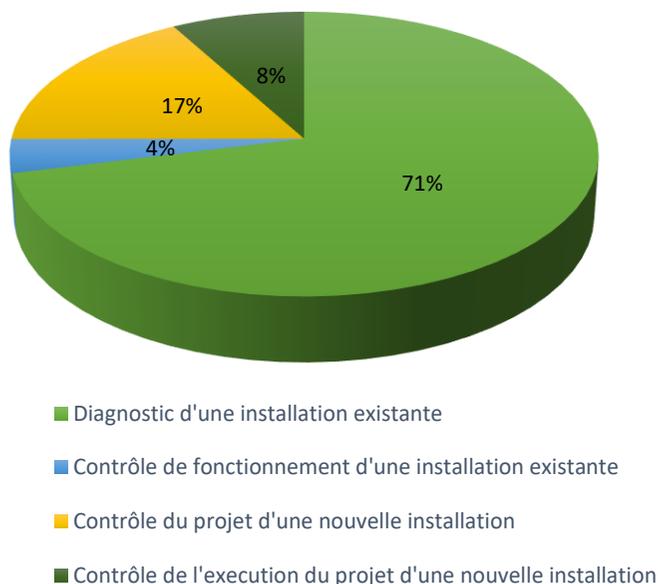


premiers représentent néanmoins un impact paysager non négligeable, qui peut induire des difficultés de mise en place, d'autant plus que le marais est un site classé pour son paysage remarquable.

Par ailleurs, certaines formes urbaines du territoire induisent un manque de disponibilité foncière pour mettre en place les systèmes d'assainissement non collectif. Ce problème se rencontre fréquemment au niveau des anciennes fermes dont les différents bâtiments ont été vendus séparément, et parfois sans terrain.

Enfin, des cabanes le long de la Sèvre, qui s'inscrivent dans le patrimoine historique du territoire, ne sont pas toujours raccordées au réseau d'assainissement et entraînent des rejets directs dans le cours d'eau.

Installations contrôlées au cours de l'année 2016 par le SPANC



La production de boues

1 833 tonnes de matières sèches ont été produites en 2016 sur le territoire de la CAN.

Les boues liquides des stations d'Aiffres, Magné, Mauzé-sur-le-Mignon et Prahecq sont épandues et valorisées en agriculture. Les boues de la station d'épuration de Coulon, sont transportées à la station d'épuration de Goilard où elles sont déshydratées par centrifugation. Les boues de la station d'épuration de Pelle Chat font l'objet d'une filière de traitement identique. Elles sont ensuite transportées à Fontenay-le-Comte, hors territoire de la CAN (au SO de Poitiers) où elles sont compostées avec des déchets verts, puis épandues sur des terres agricoles (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de l'assainissement, 2015).

Les boues de la station d'épuration de Fontenay-Rohan-Rohan sont déshydratées et chaulées, puis épandues.

Les boues des stations de Saint-Symphorien, Saint Maxire, Beauvoir et Arçais sont actuellement gérées sur des filtres plantés de roseaux.

En cas de remplissage des silos de boues liquides, avant période d'autorisation d'épandage de printemps, les boues des stations d'épuration de Mauzé-sur-le-Mignon sont traitées sur la station d'épuration de la Vergnée. Il existe la même possibilité pour les silos de Magné et d'Aiffres, gérés sur la station de Niort-Goilard.

02.2.3.2 L'existence de risques et de nuisances

Risques industriels

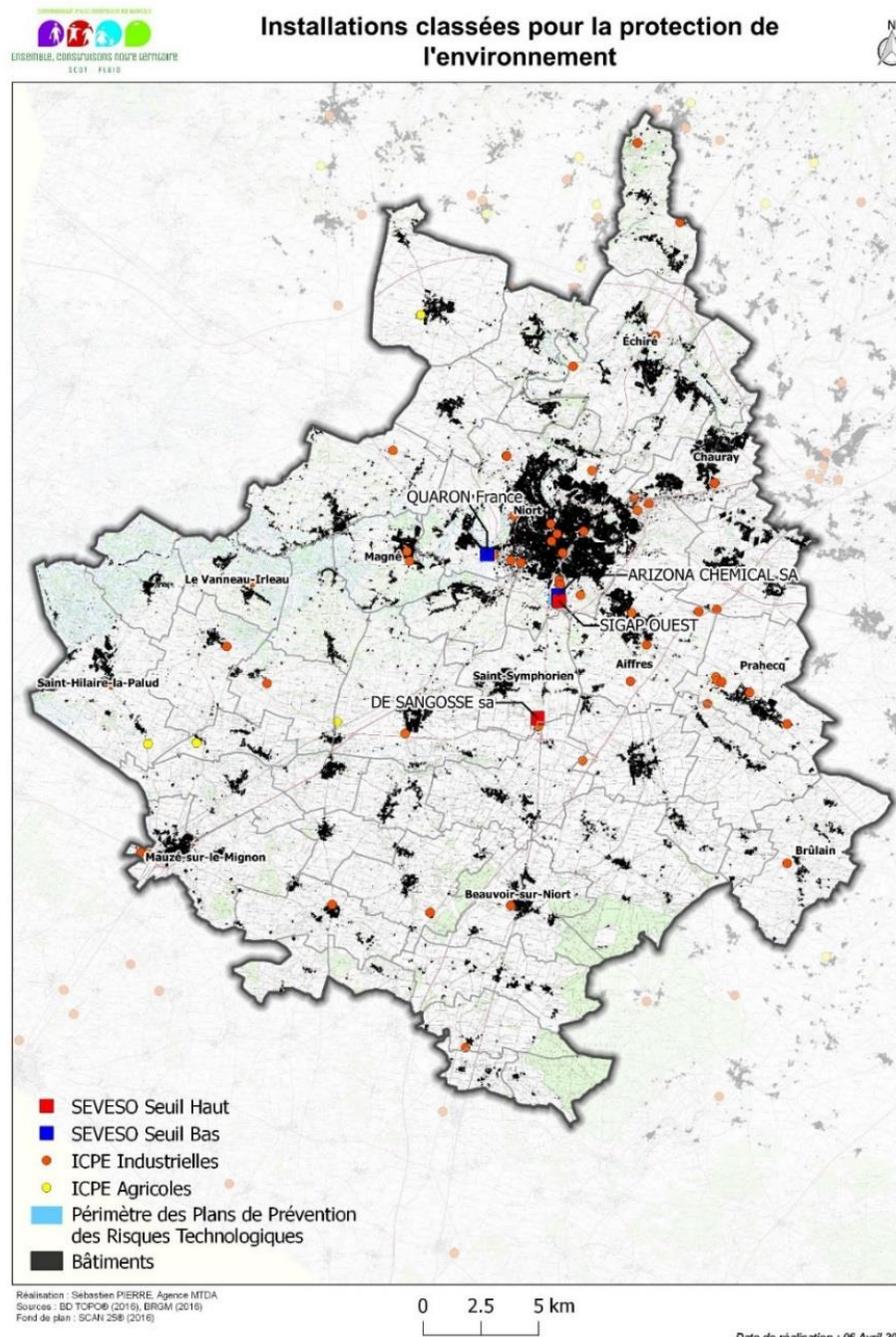
Le risque industriel fait référence aux risques d'évènements accidentels se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences graves sur les populations, les biens et l'environnement. Il peut s'agir de risques d'incendies de produits inflammables, d'explosions, de dispersion de produits dangereux...

Les installations à risque sont classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et sous soumises à déclaration, à enregistrement voire à autorisation lorsque les risques sont plus importants. Les sites présentant le plus de risques sont classés SEVESO (seuil bas ou seuil haut).

Le territoire compte au total près de 91 installations classées soit en moyenne 2 installations par communes, 24 % d'entre elles étant en cessation d'activité (DDRM Deux-Sèvres, 2013). Ces installations classées sont principalement concentrées sur Niort qui totalise près de 33 installations soit 34% des ICPE de l'ensemble du territoire. Si la plupart de ces installations sont situées à l'écart des zones résidentielles, quelques-unes sont situées au cœur des villes notamment à Niort. Certaines d'entre elles peuvent représenter des nuisances sonores (scierie, installation industrielle...).

Parmi ces 91 installations classées, 25% sont soumises à enregistrement et 52% à autorisation, le reste des installations ayant un régime inconnu (DDRM Deux-Sèvres, 2013). On compte également 4 installations SEVESO dont 2 seuils hauts et 2 seuils bas. 3 de ces installations sont situées sur Niort, en périphérie de la tâche urbaine et la dernière est localisée sur la commune de Saint-Symphorien.

Sur Niort, l'installation SEVESO « Seuil Haut » correspond à la société industrielle de gaz de pétrole de l'Ouest, Sigap Ouest, située dans la zone industrielle de Saint-Florent. Cette société assure la réception, le stockage et l'expédition de gaz de pétrole liquéfié (GPL), sous forme vrac. Elle fait l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT), approuvé le 30 avril 2015, qui vaut servitude d'utilité publique et doit être annexé au PLUi. Ce PPRT induit un périmètre d'exposition aux risques, comprenant 5 zones de réglementation où l'urbanisation est plus ou moins contrainte :



- Zone rouge foncé (R) d'interdiction stricte
- Zone rouge clair (r) d'interdiction
- Zone bleu foncé (B) d'autorisation sous conditions
- Zone bleu clair (b) d'autorisation limitée
- Zone grise correspondant aux limites des emprises clôturées de l'ensemble des activités dédiées à la société SIGAP OUEST.

Arizona Chemical, située en continuité du dépôt de GPL de Sigap Ouest, est quant à elle classée en SEVESO « Seuil Bas ». Elle est spécialisée dans la production de résines synthétiques utilisées pour la fabrication d'encre et de gommes pour pneumatiques.

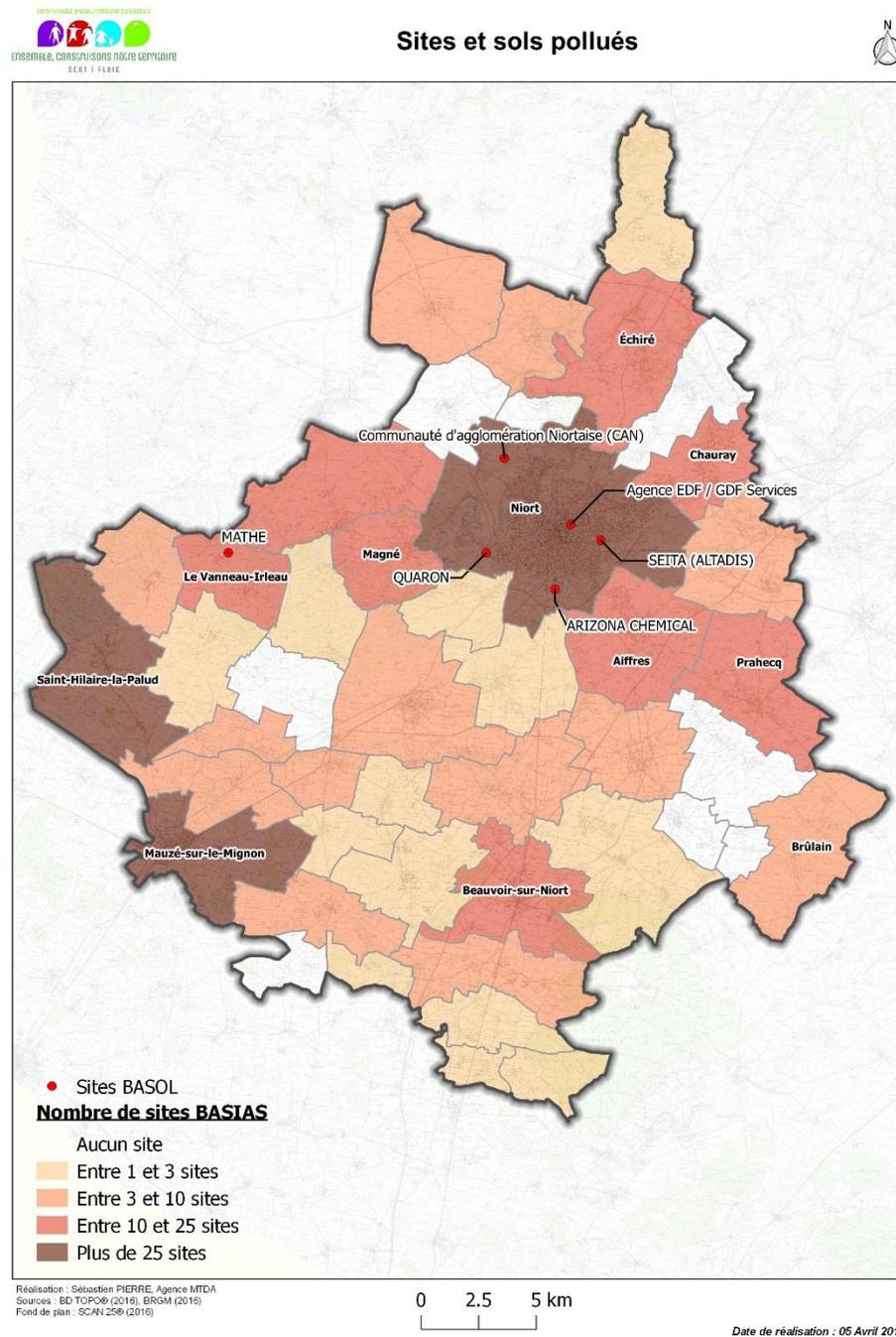
L'établissement Quaron est également classé en SEVESO « Seuil Bas ». Situé sur la zone industrielle de Saint Liguair, il stocke et fabrique des produits chimiques d'hygiène et de désinfection notamment pour le secteur agro-alimentaire.

Enfin, la société De Sangosse SA, située à Saint Symphorien, sur la zone industrielle Les Pierrailleuses, est une installation SEVESO « Seuil Haut ». Elle commercialise des produits phytopharmaceutiques, semences, engrais, anti-nuisibles et accessoires de jardin. Un PPRT a été approuvé le 7 décembre 2009.

Pollutions des sols

Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets, de fuites de produits chimiques, ou de retombées de rejets atmosphériques, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement. Les sols pollués ne représentent pas dans la plupart des cas un risque direct pour les populations dans le sens où la pollution est contenue à un endroit précis sans contact avec la surface. Ils peuvent cependant devenir problématiques lorsque de nouveaux usages sont affectés à un site pollué.

Afin de répondre à cet enjeu, deux bases de données localisent les sources de pollution et fournissent des données pour guider l'aménagement des territoires :



- La base de données BASIAS (réalisée par le BRGM en 2003) : elle inventorie les anciens sites industriels, en activité ou non qui présentent une activité à risque en termes de pollution des sols. Elle constitue une base de mémoire et indique des sites potentiellement pollués.
- La base de données BASOL (réalisée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie) : elle inventorie les sites où une pollution avérée des sols a été détectée. Ces sites bénéficient d'actions et de suivis par les pouvoirs publics.

On dénombre 977 sites BASIAS et 6 BASOL sur l'ensemble de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

La base de données BASIAS recense toutes les entreprises classées ICPE depuis 1978, dont des exploitations agricoles.

Toutes les ICPE ne sont pas pour autant encore en activité. Sur le territoire de la CAN, 706 ICPE ont terminé leur activité, 158 sont en activité et 113 ont un statut non communiqué, sur les 977 répertoriées sur le territoire de la CAN.

Ces sites sont inégalement répartis sur le territoire. La commune de Niort regroupe ainsi à elle seule 703 sites inventoriés soit environ 72 % des sites BASIAS et 5 des 6 sites BASOL du territoire. Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon, Saint-Hilaire-la-Palud et Echiré sont également des communes où la présence de sites BASIAS est non négligeable puisqu'elles totalisent 9% des sites BASIAS sur leur périmètre communal. Le dernier site BASOL est identifié sur la commune du Vanneau-Irleau. La présence de ces sites potentiellement pollués ou pollués est importante à considérer notamment lorsqu'ils sont situés au cœur des zones urbaines ou dans des zones à sensibilité environnementale.

Les communes d'Amuré, de Juscorps, de Priaires, de Saint-Etienne-la-Cigogne, de Saint-Martin-de-Bernegoue, de Saint-Rémy, de Saint-Romans-des-Champs et de Sciecq ne comptent aucun site potentiellement pollué.

Environ 16% des sites BASIAS sont encore en activité contre 72% de sites fermés. Concernant les 6 sites BASOL recensés, 3 d'entre eux sont toujours en activité dont 2 dont l'activité encore exercée est à l'origine de la pollution : il s'agit d'Arizona Chemical et de Quaron, également identifiés comme installations classées pour la protection de l'environnement (SEVESO Seuil bas). Le site BASOL de l'agence EDF / GDF Services a été réaménagé en parking et les deux derniers sites sont actuellement des friches industrielles.

Le tableau page suivante caractérise les différents sites BASOL recensés sur le territoire.

Nom	Commune	Description	Situation technique	Pollution	Nature des polluants présents	Traitement effectué
Arizona Chemical	Niort	Usine de fabrication de produits chimiques en activité	Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée ou en cours	Sol pollué, nappe polluée	Hydrocarbures, solvants halogénés	Traitement biologique des terres polluées, traitement physico-chimique des eaux et rabattage de nappe
Agence EDF / GDF Services Vienne et Sèvres	Niort	Ancienne usine de stockage de gaz industriel aujourd'hui reconverti en parking au niveau du Centre EDF/GDF Services (en activité)	Site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées (ou en cours)	Dépôt de déchets enterrés, nappe polluée	Hydrocarbures, HAP, Zinc, Arsenic, Cyanures, Plomb	Traitement des déchets (physico-chimique et incinération), traitement des eaux (filtration, biologique)
Centre d'Enfouissement Technique du Vallon d'Arty	Niort	Ancien dépôt de déchets industriels liquides, boues de STEP, de fosses septiques et de voiries	Site traité avec surveillance, travaux réalisés, surveillance imposée ou en cours	Dépôt de produits divers, sol pollué, dépôt enterré	Chrome, cuivre, plomb, hydrocarbures, solvants halogénés	Mise en sécurité (gardiennage), traitement des déchets et des terres par confinement sur site
Quaron	Niort	Centre de regroupement d'acides, bases et solvants usagés avec stockage tampon de solvants en cuves en activité	Site en cours de traitement - Objectifs de réhabilitation et choix techniques définis ou en cours de mise en œuvre	Sol pollué, nappe polluée	Hydrocarbures, solvants halogénés	Mise en sécurité (évacuation des produits, reconditionnement)
Seita	Niort	Ancienne fabrique de batteries et d'accumulateurs puis usine de traitement de feuille de tabac. Site aujourd'hui en friche.	Site en cours de traitement, objectifs de réhabilitation et choix techniques définis ou en cours de mise en œuvre	Sol pollué	Cadmium, Chrome, Cuivre, HAP, Mercure, Nickel, Zinc, Arsenic, Hydrocarbures, Plomb	
Mathé	Le Vanneau-Irleau	Ancienne usine de fabrication de panneaux contreplaqués et un entrepôt de bois aujourd'hui en friche	Site nécessitant des investigations supplémentaires	Dépôt enterré, sol pollué, dépôts aérien	Hydrocarbures, Cadmium, Cuivre, Zinc, Arsenic	Mise en sécurité du site et interdiction d'accès

Des flux de matières dangereuses

Une matière dangereuse est une substance pouvant provoquer des conséquences graves sur l'homme, les biens ou l'environnement. Le risque de Transports de Matières Dangereuses (TMD), est consécutif à un accident se produisant lors du transport par voie routière, ferroviaire, aérienne, navigable ou canalisations et peut se manifester sous la forme d'explosion, d'incendie, de dégagement de nuage toxique, de déversement de produits toxiques...

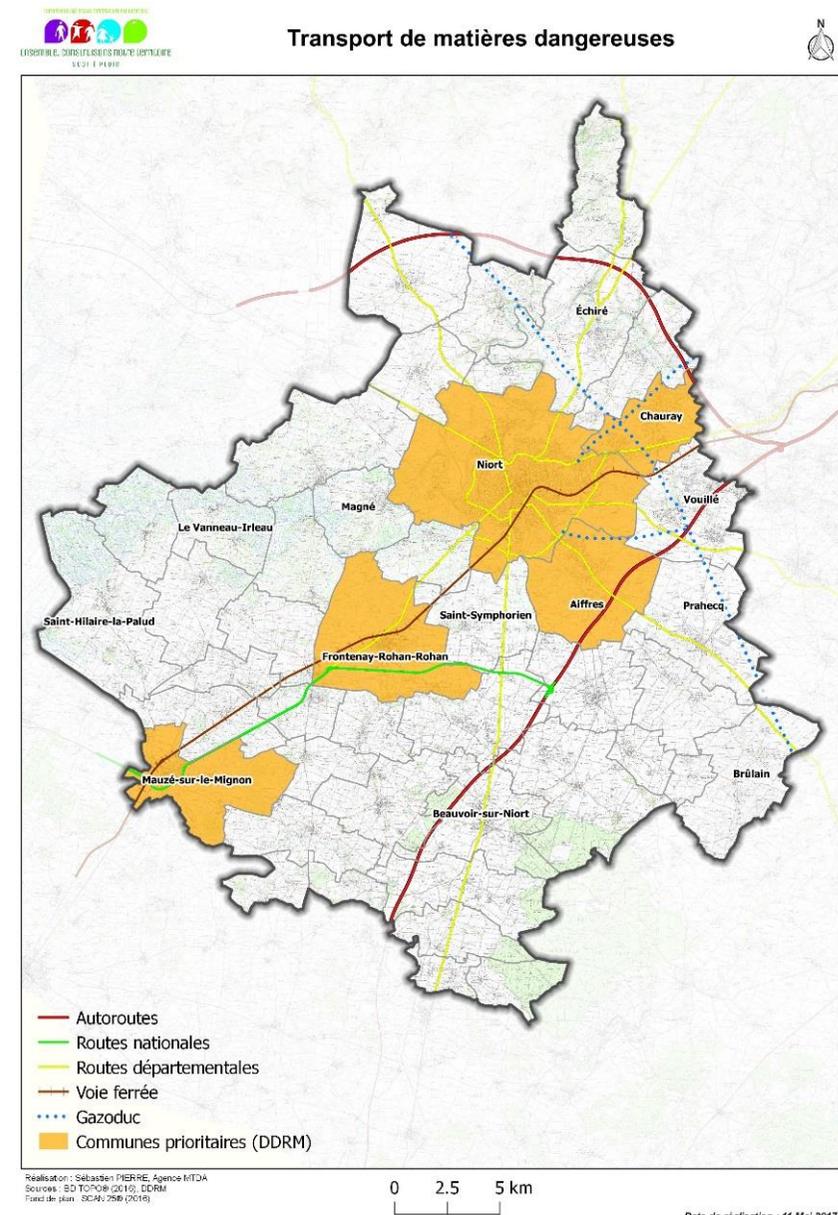
Les flux de transit de marchandises dangereuses par route sont relativement importants dans l'agglomération niortaise, située au carrefour de grands axes routiers et autoroutiers. Les ports de La Rochelle et de Bordeaux alimentent en grande partie ce trafic, tout comme les pôles industriels et commerciaux de l'agglomération. La CAN est notamment traversée par deux autoroutes majeures, l'A10 (Poitiers - Bordeaux) et l'A83 (Nantes - Niort). Plusieurs routes nationales ; la RN11 (Poitiers - La Rochelle), la RN10 (Poitiers-Angoulême), la RN149 et 249 (Poitiers-Nantes) et la RN248 (reliant la N11 à l'A10 via Frontenay-Rohan-Rohan) ; représentent aussi des portions à risque vis-à-vis du transport de matières dangereuses.

Enfin, un réseau de routes départementales dense supporte des flux de trafic important : D648 (Fontenay-le-Comte – Niort), D650 (Niort – Saint-Jean-D'Angély), D740 (Niort – Ruffec), D743 (Niort – Parthenay), D744 (Niort – Mauléon), D948 (Niort – Melle)...

Concernant le trafic ferroviaire, les marchandises dangereuses sont acheminées uniquement par la ligne Poitiers – La Rochelle passant par Niort, Epannes et Mauzé-sur-le-Mignon.

D'autre part, le territoire de la CAN est traversé par plusieurs canalisations de transport de gaz combustibles, exploitées par GRTgaz. Ces canalisations concernent dix communes : Aiffres, Chauray, Echiré, Niort, Saint-Gelais, Saint-Maxire, Vouillé, Prahecq, Brûlain et Villiers-en-Plaine. Malgré un risque de rupture faible, les canalisations constituent des servitudes d'utilité publique et impliquent la mise en place de distances de recul inconstructibles dans les documents d'urbanisme.

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (2013) identifie 5 communes prioritaires sur le territoire de la CAN vis-à-vis du risque TMD : Niort, Aiffres, Chauray, Frontenay-Rohan-Rohan et Mauzé-sur-le-Mignon.



Des nuisances sonores

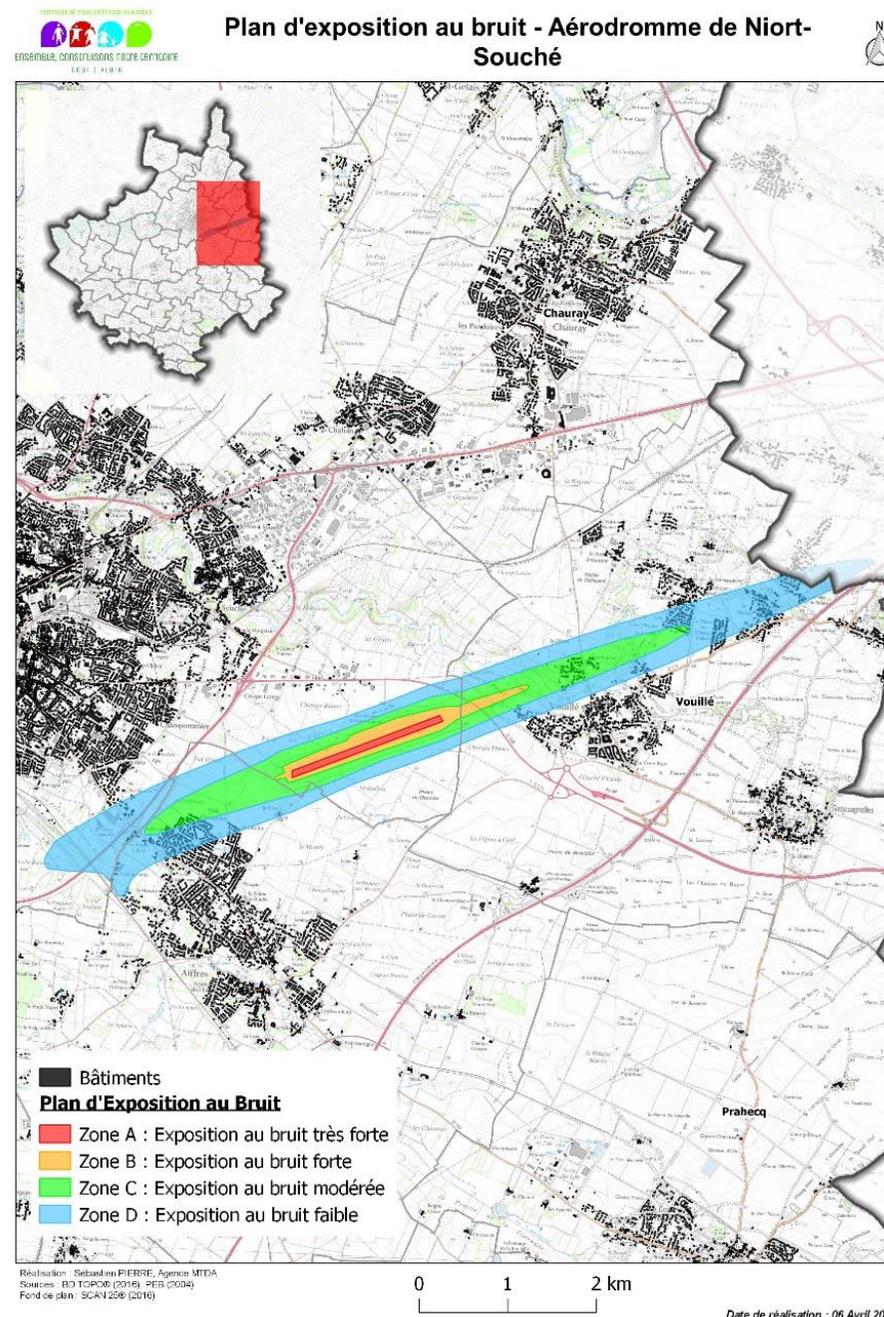
Le territoire de la CAN est concerné par deux Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État (PPBE) : celui concernant l'aérodrome de Niort-Souché (approuvé le 11 avril 2005) et celui des Deux-Sèvres (approuvé en Juillet 2016). S'appliquent également trois autres PPBE : celui du département, celui de la Communauté d'Agglomération et celui de la ville de Niort.

L'aérodrome de Niort-Souché constitue en effet une source de nuisances sonores notable, qui affecte en partie le Sud-Est de Niort, le Nord d'Aiffres et une partie de la commune de Vouillé. Néanmoins, les abords immédiats de cette infrastructure étant peu urbanisés, les nuisances restent modérées.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Niort-Souché règlemente l'urbanisation afin de limiter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores. Il détermine 4 zones :

- La zone A de bruit très fort (Lden 70) et la zone B de bruit fort (Lden62) : dans ces zones sont interdites toutes constructions neuves à usage d'habitation ou toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil (sauf exceptions).
- La zone C de bruit modéré (Lden 56) : sont autorisées les constructions individuelles non groupées situées dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'une faible augmentation de la capacité d'accueil d'habitants.
- La zone D de bruit faible (Lden 50).

Les zones A et B n'impactent pas les zones urbanisées des 3 communes. En revanche, la zone C impacte plusieurs zones d'habitat au Nord d'Aiffres et sur Vouillé (Fief Chevalier, Pissardant, Le Vigneau, Montapeine). Le Sud de la zone industrielle de Niort Saint-Florent, l'hippodrome, la gare de triage et le sud du quartier des Millaterie sont également concernés par la zone C. Arthenay et La Rivière, à Vouillé, sont classés en zone D (bruit faible).



Par ailleurs, le PEB départemental identifie plusieurs routes du territoire classées comme « infrastructures bruyantes de transport terrestre ». Elles sont affectées à une catégorie (1 à 5) selon la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de leur axe :

- Catégorie 1 : 300 mètres,
- Catégorie 2 : 250 mètres,
- Catégorie 3 : 100 mètres,
- Catégorie 4 : 30 mètres,
- Catégorie 5 : 10 mètres.

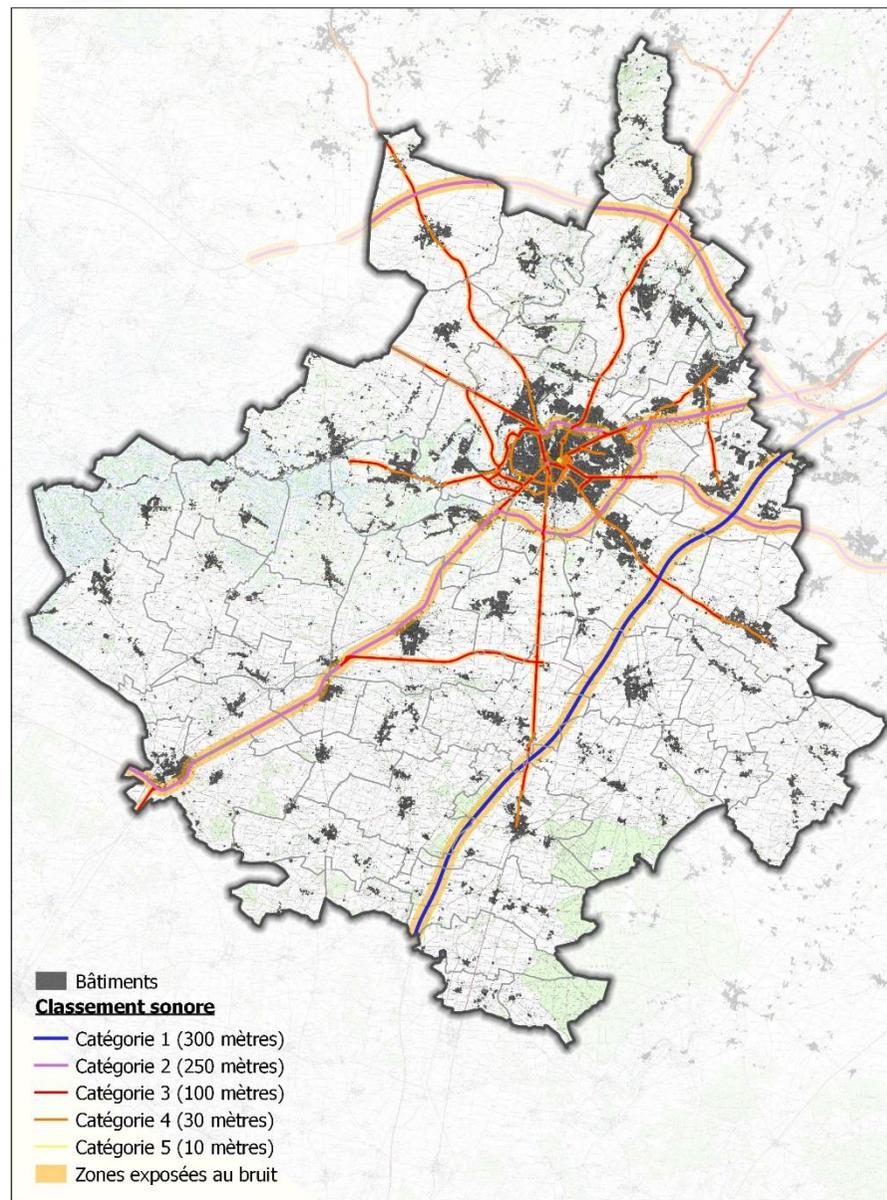
Les autoroutes sont identifiées comme les structures les plus bruyantes mais traversent des zones peu habitées, ce qui limite leur impact sur la population niortaise. Les départementales et les routes qui traversent l'agglomération et notamment la ville de Niort sont potentiellement plus impactantes car elles traversent des zones plus denses.

Le risque inondation

L'ensemble du territoire est concerné par le risque d'inondation ; chaque commune faisant état d'au moins un arrêté de catastrophe naturelle lié à des inondations et/ou des coulées de boues.

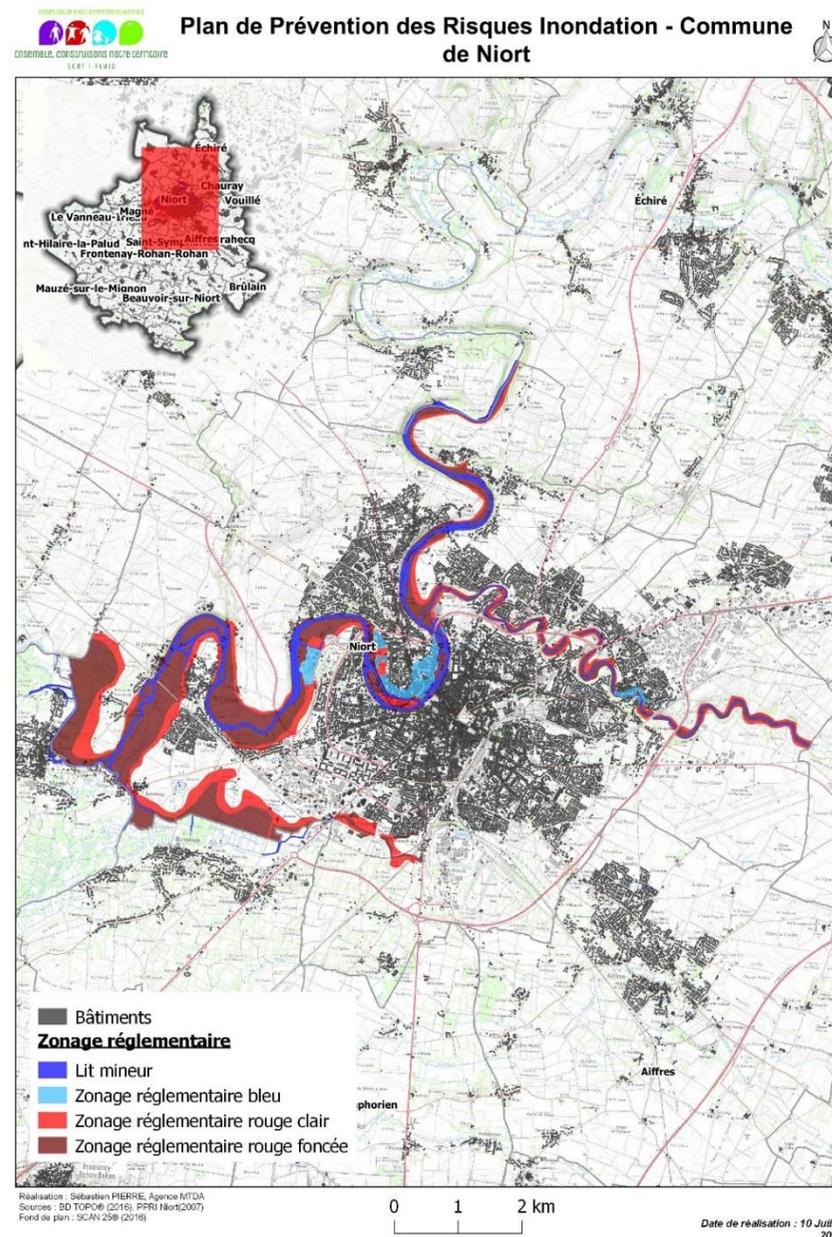
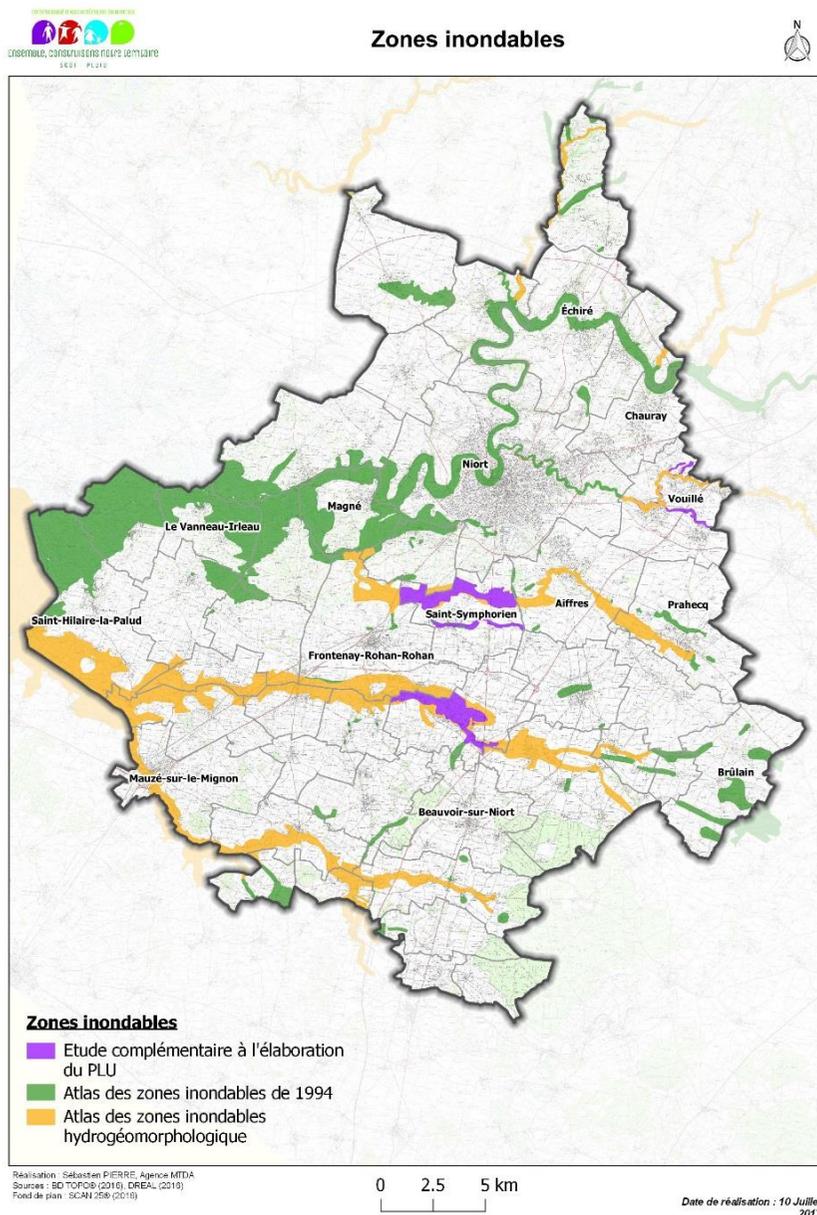
Ce risque est majoritairement lié aux débordements des cours d'eau mais aussi aux ruissellements des eaux pluviales en secteur urbain ou à la remontée de nappes souterraines.

Le marais, du fait de sa topographie plane et de son altitude inférieure au niveau des plus hautes mers, constitue une zone d'expansion de crues et donc une zone à caractère inondable stratégique pour le territoire et l'ensemble du bassin versant.



La majorité des risques sont localisés dans le Marais poitevin et aux abords de la Sèvre Niortaise, qui est à l'origine d'inondations de plaines à évolution lente, et notamment au niveau de certains secteurs fortement urbanisés de Niort.

La crue de 1936 constitue actuellement la référence en matière de Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) pour la Sèvre Niortaise avec 14,18 mNGF à Niort. Les débits atteints lors de la crue de décembre 1982 sont parmi les plus élevés



connus mais n'ont pas généré les cotes maximales à Niort (14,15 m NGF). La période de retour de cette crue est estimée à 30 ans. Les évènements de 1904, 1906 et 1961 sont aussi trois évènements importants, de même que la crue de janvier 95 dont la période de retour est estimée à 10 ans.

L'atlas des zones inondables met également en avant d'autres cours d'eau soumis à des phénomènes de crues notamment la Guirande, la Courance, le Mignon, les Alleuds et le Lambon.

Les crues des cours d'eau du territoire sont liées à la pluviométrie mais aussi à l'évacuation de l'eau du marais vers la mer, qui dépend des coefficients de marée. En effet, lorsque le niveau de la marée est supérieur à celui des cours d'eau, les portes à flot sont fermées et le marais stocke les eaux de pluies. Cette singularité hydrologique, associée à des pentes très faibles, rend souvent difficile l'évacuation des crues.

La prise en compte de ces risques inondation est bien engagée sur la Sèvre, avec l'approbation le 3 décembre 2007 du 1^{er} Plan de Prévention des Risques Inondation de Niort⁸ sur la Sèvre Niortaise, le Lambon, ainsi que le ruisseau de Romagné.

Un 2nd PPRi (sur le secteur de la Sèvre Niortaise Amont), prescrit en mars 2014, vient d'être approuvé le 21 mars 2017 et couvre les communes de Sciecq, Saint-Maxire, Echiré, Saint-Gelais et Chauray sur la CAN⁹.

Les PPRi valent servitude d'utilité publique et doivent être annexés au PLUi, en intégrant la réglementation particulière des zones soumises au risque inondation :

- Les **zones rouges** (A) : Elles sont à préserver de toute urbanisation nouvelle.
- Les **zones bleues** (B) : Les constructions sont autorisées sous réserve du respect de prescriptions techniques visant à réduire leur vulnérabilité au risque inondation.

⁸ Les PPR ont pour objectif de réglementer de manière pérenne les usages du sol dans les zones concernées par les risques, et de maîtriser l'aménagement et l'urbanisation dans les zones les plus vulnérables.

⁹ <http://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Prevention-des-risques-naturels-majeurs-et-technologiques/Plans-de->

Ruissellement des eaux pluviales

L'artificialisation des sols entraîne une imperméabilisation et donc un ruissellement des eaux pluviales. Lors de pluies de forte intensité ou sur une période longue, le réseau de collecte et les bassins de rétention des eaux pluviales peuvent arriver à saturation, ce qui peut conduire à des inondations ponctuelles. Les communes les plus urbanisées sont les plus concernées par ce risque notamment la commune de Niort. Afin de répondre à cet enjeu, Niort est en cours de finalisation d'un zonage et d'un schéma directeur des eaux pluviales.

Selon le zonage et schéma directeur des eaux pluviales de la commune de Niort (document provisoire, Juillet 2016), la commune dispose d'un réseau d'eaux pluviales suffisant pour répondre aux besoins à l'exception de quelques points critiques, qui représentent des zones vulnérables aux inondations :

- L'axe principal du réseau, de la rue de la Terraudière au quai de la Préfecture, avant le passage en siphon sous la Sèvre ;
- La rue de la Boule d'Or, avec des mises en charge remontant jusqu'à la rue Tartifume.
- Le boulevard de l'Atlantique, avec des mises en charge par influence aval depuis l'avenue de la Rochelle ;
- L'avenue de Limoges, en amont des bassins de rétention du même nom ;
- La rue du Collège à son intersection avec la rue du Coteau Saint-Hubert.

De plus, les secteurs à urbaniser, définis aujourd'hui dans le PLU de la ville de Niort, vont engendrer une artificialisation supplémentaire des sols et augmenter les volumes collectés dans le réseau d'eaux pluviales. Si aucune

[prevention-des-risques-inondation-PPRi/Le-Plan-de-Prevention-des-Risques-Inondation-PPRi-de-la-vallee-de-la-Sevre-Niortaise-amont/PPRi-approuve-par-arrete-prefectoral-du-21-mars-2017#](http://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Prevention-des-risques-naturels-majeurs-et-technologiques/Plans-de-prevention-des-risques-inondation-PPRi/Le-Plan-de-Prevention-des-Risques-Inondation-PPRi-de-la-vallee-de-la-Sevre-Niortaise-amont/PPRi-approuve-par-arrete-prefectoral-du-21-mars-2017#)

gestion des eaux pluviales n'est prévue dans ces nouveaux aménagements, des inondations pourront voir le jour sur de nouveaux secteurs.

Afin de guider au mieux les aménagements futurs, le zonage pluvial réalisé indique les zones à risque d'inondation par ruissellement pluvial :

- R0 = zone à risque faible ;
- R1 = zone à risque modéré, important ou participant aux débordements à l'aval.

Risque de remontées de nappes souterraines

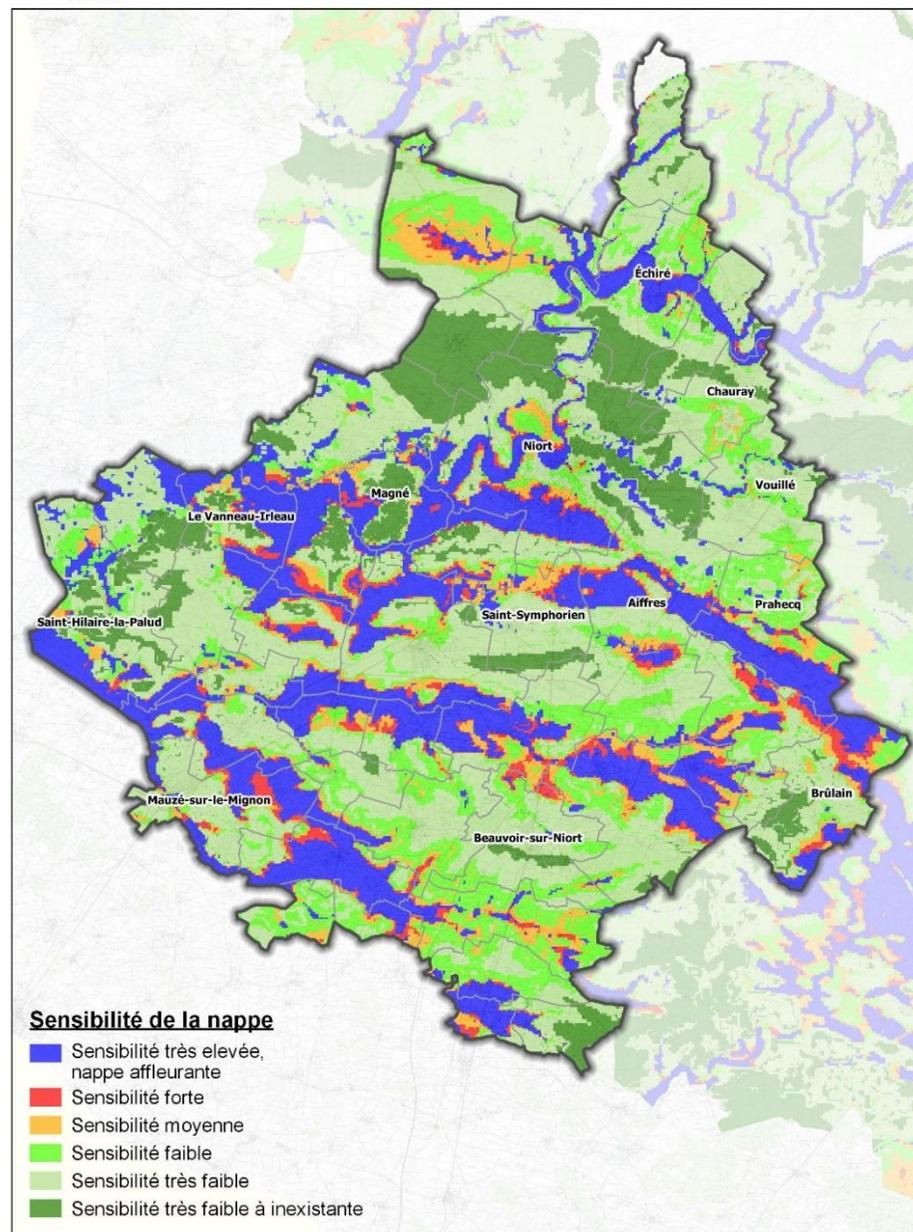
Le territoire est soumis à un fort risque d'inondation par remontée de nappes, lorsque les eaux pluviales font monter en niveau de nappes d'eaux souterraines affleurantes.

La CAN est en effet couverte par des superficies importantes de zones à sensibilité très élevée, situées dans le marais et le long du réseau hydrographique.

Risque sismique

Selon le nouveau zonage sismique entré en vigueur le 1er mai 2011, le territoire, comme l'ensemble du département des Deux-Sèvres est soumis à risque de séisme de niveau 3, soit à un risque de sismicité modérée (DDRM, 2013).

Bien que quelques phénomènes sismiques de faible amplitude aient été signalés sur l'agglomération niortaise, les enjeux humains restent modérés.



Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence MTD
Sources : BD TOPO® (2016), BRGM (2011)
Fond de plan : SCAN 25® (2016)

0 2.5 5 km

Date de réalisation : 05 Avril 2017

Risque de retraits / gonflements des argiles

Les terrains argileux sous l'effet des variations climatiques sont soumis à des gonflements (période humide) et des tassements (périodes sèches), qui peuvent potentiellement avoir des conséquences importantes sur les bâtiments (fissurations, rupture de canalisations...).

Toutes les communes ont fait l'objet d'au moins un arrêté de catastrophe naturelle en lien avec un retrait/gonflement des argiles (DDRM, 2013). L'ensemble de la CAN est donc concerné par ce risque même si la sensibilité est plus ou moins forte selon les communes en fonction de la présence d'argiles dans le sol. Les secteurs les plus sensibles sont situés au centre et au Sud de la communauté d'agglomération.

Risque d'érosion et d'effondrement des berges

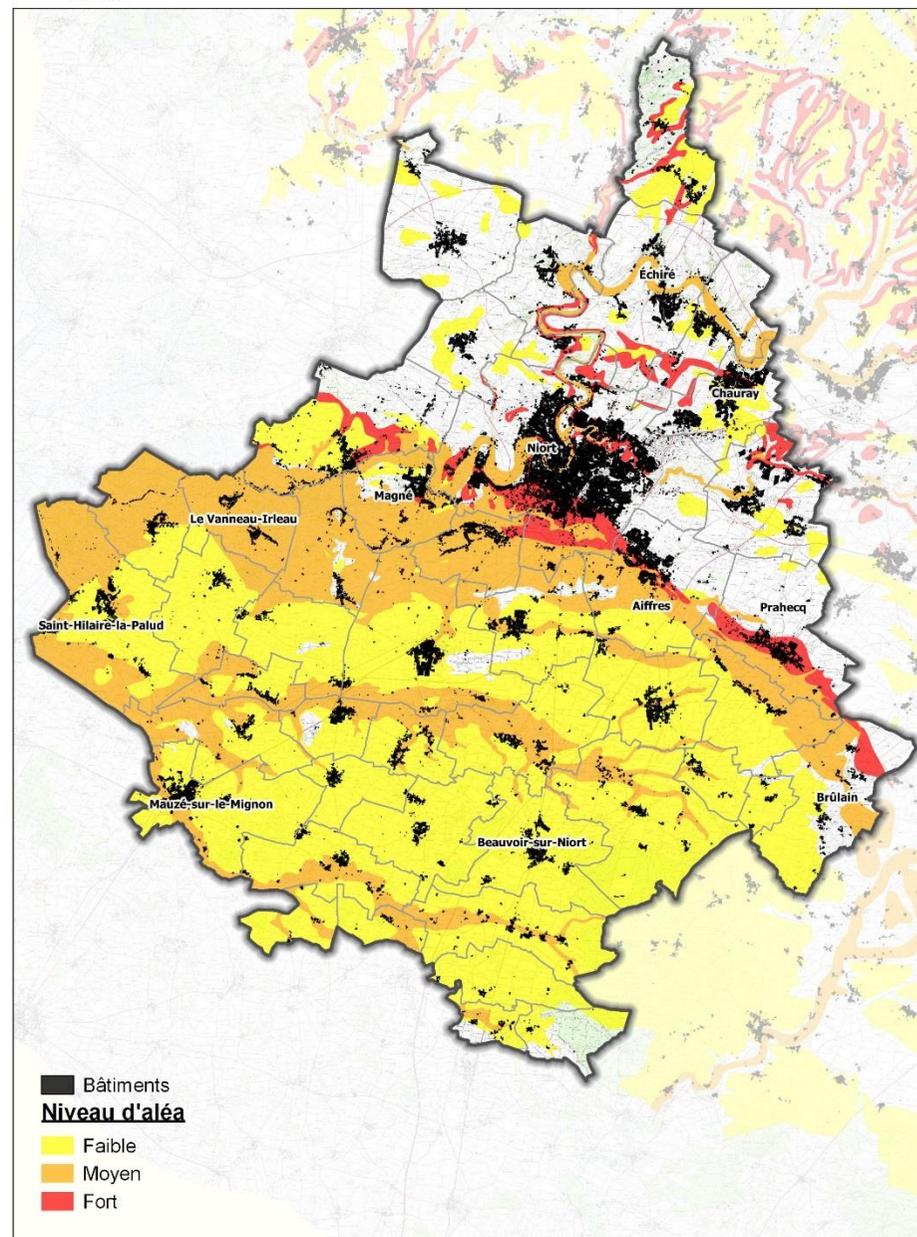
Des phénomènes d'érosion et d'effondrement de berges peuvent subvenir le long de la Sèvre Niortaise et peuvent être problématiques lorsque des habitations ou des routes sont situées à proximité. Selon Géorisque, les communes d'Arçais, du Vanneau-Irleau, de Magné et de Sansais sont concernées par un risque d'érosion de berge.

Risque d'effondrement de cavités

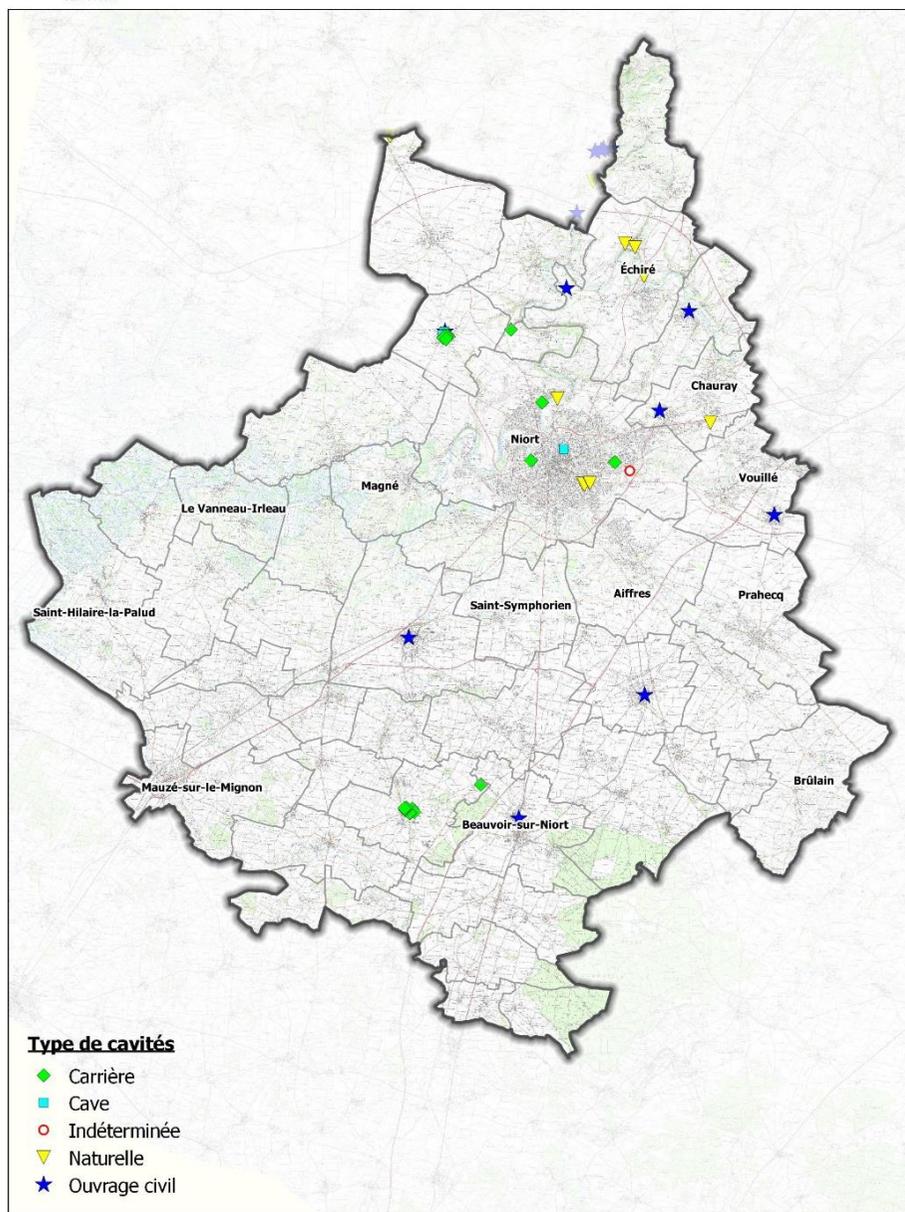
La communauté d'agglomération du Niort est concernée, notamment au Nord, par plusieurs cavités, qu'elles soient naturelles ou anthropiques (ouvrages civils, anciennes carrières, souterrains...).

Le BRGM recense plus précisément 51 cavités sur 12 communes du territoire de la communauté d'Agglomération du Niortais (Niort : 14 ; Saint-Rémy : 12 ; La Foye-Monjault : 9 ; Echiré : 5 ; Sciecq, Chauray et Saint-Gelais : 2 ; Germond-Rouvre, Vouillé, Frontenay-Rohan-Rohan, Fors, Beauvoir-sur-Niort : 1).

Le risque d'effondrement de cavités doit donc être pris en compte, même si aucun arrêté de catastrophe naturelle ne fait mention d'un événement de ce type.



Cavités d'origine non minière



Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence MTD
Sources : BD TOPOR® (2010), BRGM (2011)
Fond de plan : SCAN 250 (2016)

0 2,5 5 km

Date de réalisation : 19 Avril 2017

Risque de rupture de barrage

Les risques majeurs sont associés aux barrages de plus de 20 mètres de hauteur. Un barrage de cette envergure, le barrage de la Touche Poupard, peut représenter un risque pour l'agglomération Niortaise, qui se situe en aval.

Les communes concernées par ce risque sont : Arçais, Bessines, Chauray, Coulon, Echiré, Le Vanneau-Irleau, Magné, Niort, Saint-Gelais, Saint-Maxire, Sansais et Sciecq (DDRM, 2013). Les zones d'habitation et d'activité en bordure de la Sèvre Niortaise seraient directement impactées par l'onde de submersion.

Le barrage de la Touche Poupard est implanté dans la commune de Saint-Georges-de-Noisne à 47 km en amont de Niort (Nord-Est), sur le ruisseau Le Chambon, un affluent de la Sèvre niortaise.

D'une hauteur de 36 mètres et d'une longueur de 200 mètres, il peut stocker jusqu'à 15 millions de m³ par an pour l'alimentation en eau potable (7 millions de m³), l'irrigation (3 millions de m³) et le soutien à l'étiage (5 millions de m³). Il a été mis en service en 1995 et est exploité par la CAEDS (Compagnie d'Aménagement des Eaux des Deux-Sèvres).

Le risque de rupture brusque et imprévue est aujourd'hui extrêmement faible. La situation de rupture pourrait plutôt venir d'une dégradation de l'ouvrage.

Evènements climatiques

Un événement climatique est un phénomène traité par la vigilance météorologique à savoir : vent violent, pluie-inondation, orage, neige-verglas, inondation, avalanche, canicule, grand froid et vagues-submersion.

Le département a été sévèrement touché par des épisodes violents de tempêtes et notamment par plusieurs évènements de grande ampleur : tempêtes Lothar et Martin (1999), tempête Klaus (2009), tempête Xynthia (2010).

En outre, de nombreux orages violents ou tornades se produisent régulièrement dans le département des Deux-Sèvres. Les évènements exceptionnels ont souvent des effets très localisés mais on dénombre

Risque Rupture de barrage



■ Communes concernées par un risque de rupture du barrage de la Touche Poupard

Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence MTD
 Sources : DDT (2017)

0 2.5 5 km

Date de réalisation : 10 Juillet 2017

plusieurs évènements qui ont touché l'ensemble du département. Ainsi, les orages de 1983 ont provoqué des tornades et des fronts de rafales, notamment dans la ville de Niort et le Marais poitevin. Ces orages ont dévasté le Marais poitevin et la forêt de Chizé. Plus récemment, en 2013, un violent orage et une pluie de grêlons ont balayé les Deux-Sèvres, placé en vigilance orange.

Les épisodes de chutes de neige et de verglas sont, à contrario, plutôt rares dans le département des Deux-Sèvres. Néanmoins, il n'est pas à négliger d'autant plus que la population et les pouvoirs publics n'ont pas l'habitude d'être confrontés à ces situations. Février 1956, décembre 1967, janvier 1979 et janvier 1987 constituent des évènements exceptionnels pour le département.

Le département des Deux-Sèvres est enfin ponctuellement touché par des périodes de températures exceptionnelles. Les 4 principales vagues de froid survenues depuis 1947 se sont produites, en février 1956, janvier 1963, janvier 1985 et janvier 1987. L'épisode de 1956 est le plus significatif dans sa durée et dans son intensité.

La France a connu, depuis 1947, ses plus grosses canicules lors des étés de 1947, 1976, 1983, 1994, 2003 et 2006. La canicule de 2003 a été l'épisode le plus chaud avec des températures de l'ordre de 40°C.

02.2.4 Des déplacements motorisés qui se multiplient

FOCUS SUPRA-TERRITORIAL

Les liens avec la Préfecture des Deux-Sèvres, qu'ils soient routiers (>5 000 v./j. sur l'axe RD743-RD738) ou en transports collectifs (réseau RDS), sont soulignés par le SCoT du Pays de Gâtine (2015). L'agglomération niortaise est la première agglomération extérieure génératrice de déplacements pour le travail et les études, avec plus de 4 000 déplacements quotidiens au total. La question de la réouverture au transport de voyageurs de la liaison Thouars – Partenay – Niort est posée par le SCoT.

Le PADD du SCoT du Pays de Gâtine identifie pour objectif la nécessité d'assurer l'ouverture du territoire vers l'extérieur pour le développement des échanges économiques généraux tels que les liaisons domicile - travail. La stratégie d'intensification urbaine développée devrait permettre de davantage ancrer le développement urbain autour des arrêts de transport collectif, dont ceux en lien avec la CAN. Le DOO préconise la réalisation de pôles d'échanges multimodaux.

Le SCoT du Pays Haut Val de Sèvre (2013) met en exergue les migrations pendulaires croissantes vers la CAN, avec pour effet la saturation des réseaux routiers (RD611 avec 12 000 v./j.) et l'importance du trafic poids lourds. Il cite les relations ferroviaires entre Saint-Maixent (gare TGV) et Niort, de qualité puisque limitées à 12 minutes de temps de parcours, très concurrentielles à la voiture. Le DOO du SCoT du Pays Haut Val de Sèvre rappelle le poids élevé des déplacements pendulaires avec Niort, nécessitant une offre de transports rapide, cadencée et aux ruptures de charge limitées. Il prône la densification des pôles urbains reliés à Niort par la RD611, ainsi que la création d'un axe lourd de transport collectif, ferroviaire ou non. En matière d'articulation urbanisme – transports, il prescrit d'optimiser l'efficacité du réseau de transports collectifs en intensifiant et densifiant l'urbanisation des sites desservis (transports ferroviaires et routiers). La desserte ferroviaire doit être optimisée, en approfondissant les conditions de desserte des gares.

FOCUS SUPRA-TERRITORIAL (suite)

Le SCoT du Pays Mellois (2015) est en cours de réalisation. Seul le diagnostic est disponible à ce jour. En matière de transports – déplacements, il met en exergue plusieurs spécificités plus ou moins en lien avec la CAN : la RD948 Limoges – Niort comme un des deux axes routiers structurants du territoire et les deux lignes de car Est – Ouest Chef–Boutonne – Niort et Sauze-Vaussais – Melle – Niort, principales à l'échelle du réseau, avec 15 passages / jour.

Il rappelle également la part élevée des migrations pendulaires vers l'extérieur du territoire (38% des actifs habitant le pays), avec une proportion forte vers la CAN. Parmi les atouts énoncés, il faut aussi retenir la poursuite de l'élargissement de la RD948 et la déviation de Sauze-Vaussais. A l'inverse, le flux élevé de migrations domicile – travail vers Niort est considéré comme une faiblesse, de même que la prédominance de la voiture dans les déplacements et que l'absence de gare sur le territoire.

Le rapport de présentation du SCoT d'Aunis (2012) mentionne la desserte performante du territoire offerte par la RN11, selon un axe Est - Ouest, mais le nombre limité de migrations pendulaires vers Niort (165 actifs seulement, avec 3 fois plus de trafic sur la RN11 Ouest (à l'approche de la Rochelle) que sur la RN11 Est (vers Mauzé-sur-le-Mignon).

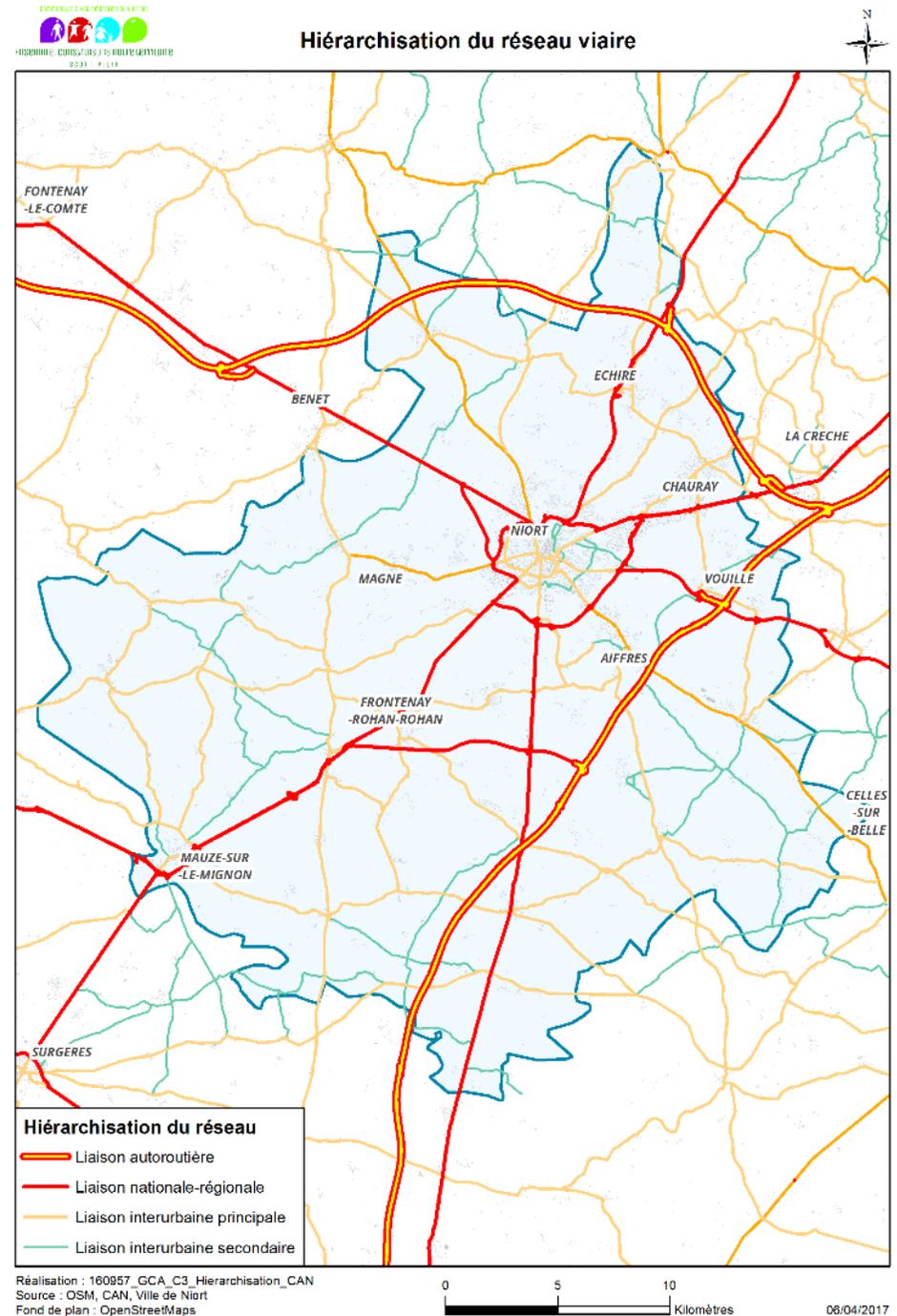
Le PADD du SCoT d'Aunis rappelle que l'étude déplacements – transports réalisée en 2009 – 2010 prévoit la création de 3 haltes ferroviaires : la Jarrie, Aigrefeuille d'Aunis et Marans, les deux premières ayant déjà été ouvertes au trafic voyageur. Il prône également la valorisation du pôle gare de Surgères, devant faire l'objet d'aménagements spécifiques pour optimiser son fonctionnement et son rayonnement.

02.2.4.1 Un réseau de voirie en étoile

La CAN est irriguée par un réseau de voirie convergeant vers le centre de l'agglomération. Plusieurs niveaux de voies sont à distinguer :

- Le réseau primaire de grand transit qui comprend les autoroutes A10 et A83, au Nord, à l'Est et au Sud ;
- Le réseau primaire d'agglomération composé des axes structurants que sont les pénétrantes et les rocade et qui supportent les flux d'échanges entre Niort d'une part et les pôles urbains de l'agglomération et périphériques d'autre part ; il s'agit des routes de portée nationale / régionale vers La Rochelle, Poitiers et Fontenay-le-Comte, et des routes de niveau départemental vers Saint-Jean-d'Angély, Celles-sur-Belle, Parthenay et Cholet ;
- Le réseau secondaire structurant qui correspond aux routes départementales et autres voies reliant les communes de la CAN entre elles.

Si la desserte du territoire semble équilibrée, on relève l'absence de pénétrante à l'Ouest, comme le montre la carte ci-après.



02.2.4.2 Un réseau de voirie hétérogène

Malgré un bon niveau de service global, le réseau routier de l'agglomération niortaise présente également de fortes contraintes structurelles.

On peut en effet observer un certain nombre de coupures et de discontinuités sur le territoire, notamment sur les axes proches de la Sèvre niortaise et coupés par ses méandres. La proximité avec le Parc Naturel Régional du Marais poitevin induit notamment l'absence d'axes routiers performants. Cela s'observe tant pour les liaisons de type radiales que celles de contournement. Cependant, à l'Ouest, les RD3 et 9 sont assez facilement utilisables. Au Sud-est, la Forêt Domaniale de Chizé nuit également aux liaisons Nord - Sud. A l'Est de Niort, le Lambon coupe aussi quelques liaisons Nord - Sud.

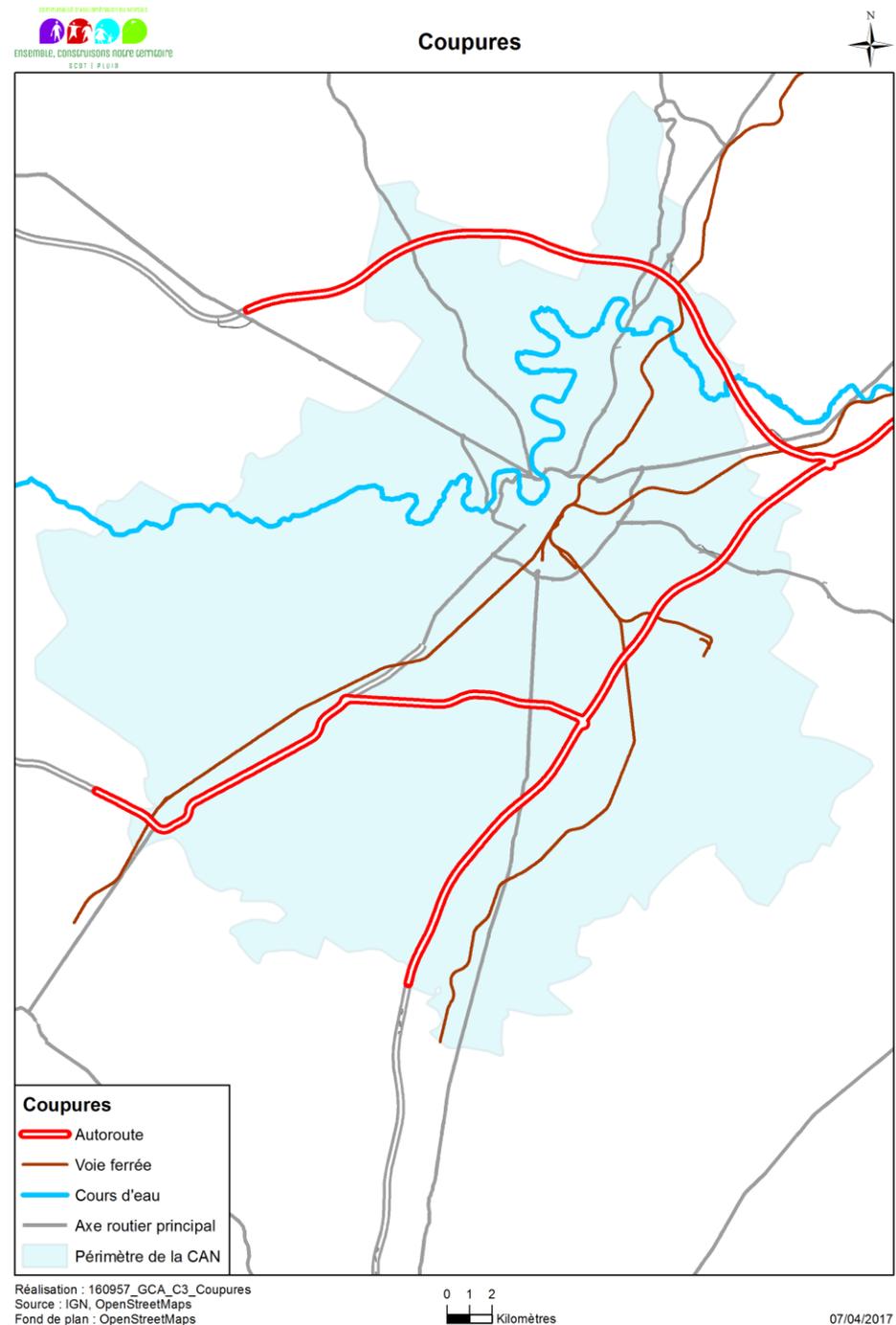
Les grandes infrastructures routières et ferroviaires peuvent aussi jouer ce rôle de coupure, mais l'impact demeure mesuré sur le territoire de la CAN.

Il est toutefois noté que les poids lourds et engins agricoles sont davantage concernés car tous les franchissements ne leur sont pas accessibles.

Le réseau de voirie de la CAN apparaît alors comme incomplet, car les connexions entre principaux axes ne peuvent s'effectuer directement.

Cette configuration entraîne :

- L'allongement de distances, comme entre les communes du Marais poitevin (zones humides et cours d'eau), Vouillé et Chauray (Chaban-voie ferrée), Magné et Frontenay-Rohan-Rohan et St-Symphorien, etc. (voie ferrée et cours d'eau),
- L'enclavement de certains territoires éloignés des grands axes (petites communes du Marais poitevin),
- Une concentration des flux sur les axes existants, générant des saturations (RD611, RD648, bd de l'Europe ...).



Le réseau routier de la CAN se caractérise par une accessibilité externe particulièrement développée grâce à deux autoroutes et 6 échangeurs (en comptant celui de Benet au Nord-ouest).

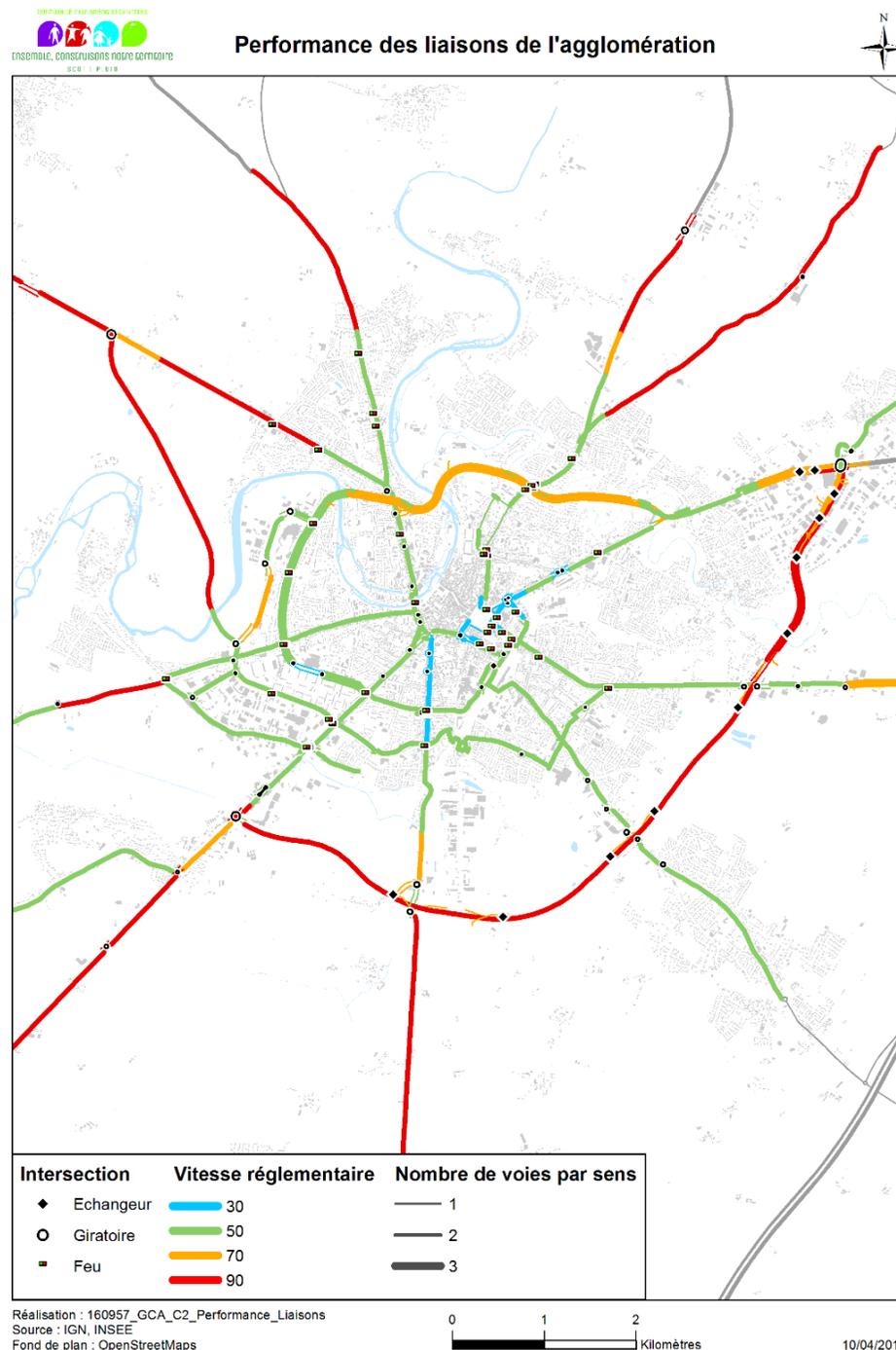
La carte ci-contre représente les performances des liaisons routières de l'agglomération convergeant vers le centre du territoire, depuis Niort et sa périphérie.

Les entrées d'agglomération au Nord, au Sud et à l'Est sont des voies sur lesquelles une vitesse de 90 Km/h est autorisée, il en est de même sur la rocade Sud. Ces vitesses font bénéficier aux automobilistes des temps de trajet efficaces pour rejoindre le centre du territoire et un contournement performant au Sud.

Cependant, le réseau comporte très peu d'infrastructures dont le gabarit dépasse 1 voie par sens. Seule la rocade urbaine de distribution autour du centre de Niort est constituée, en partie, de trois voire quatre voies. Par conséquent, les voies existantes permettent difficilement les manœuvres de dépassement, rendant la vitesse tributaire de la densité de véhicules lents (engins agricoles, poids lourds). En périphérie, la RN11 comprend également 2 voies par sens, excepté au droit de Mauzé-sur-le-Mignon (3 voies), où le passage à 2*2 voies nécessitera de modifier les bretelles d'accès et de sortie et de revoir l'entrée de ville de Mauzé-sur-le-Mignon.

Du fait de la périurbanisation, les distances moyennes de déplacements s'accroissent pour rejoindre les activités niortaises depuis les communes de deuxième couronne et celles hors CAN (Benet, Celles-sur-Belle, La Crèche, etc.). Cela conduit à envisager l'amélioration des performances des infrastructures routières radiales, contribuant ainsi à rendre ces territoires encore davantage attractifs, d'où un système de type « cercle vicieux ».

Le principe des isochrones permet d'identifier les temps de parcours vers une zone depuis un point donné. Les temps de parcours, et donc la zone d'expansion verte ci-après, sont fonction des limitations de vitesse, de la configuration des voies (profil et rectitude), des carrefours et des traversées d'agglomération. Les conditions de circulation sont également un facteur intéressant, mais il n'est pas pris en compte par les cartes ci-après.

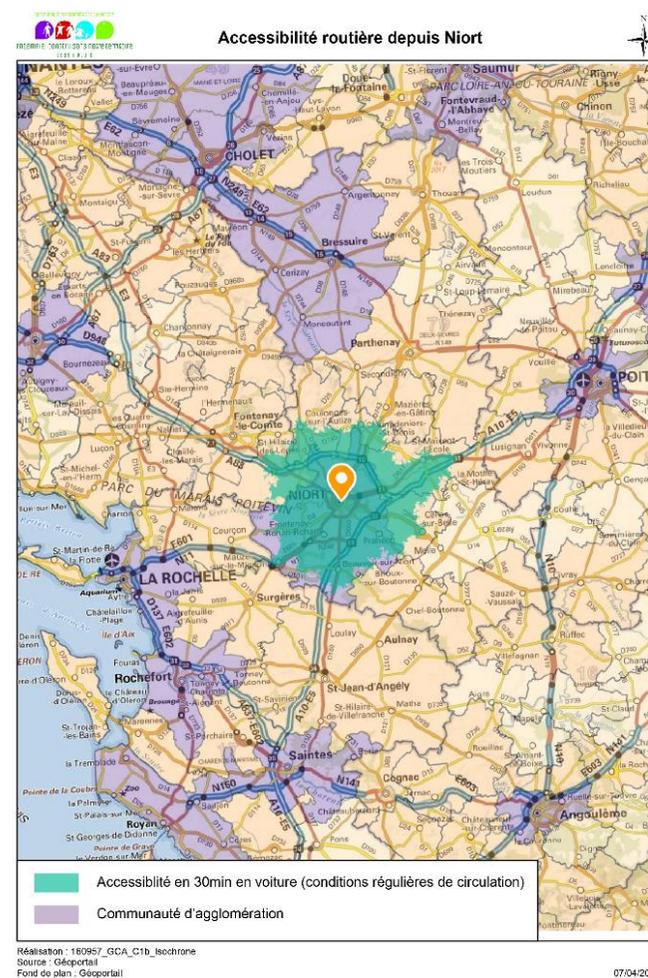


Le centre de Niort, en heures creuses, est accessible depuis Poitiers (76 km) et La Rochelle (65 km), en moins d'une heure.

A l'inverse, il faut plus d'1 heure pour atteindre des zones plus proches à vol d'oiseau, comme Parthenay ou Bressuire au Nord, Saintes au Sud et le Nord du département de la Charente.

L'isochrone 30 minutes permet de vérifier que la quasi-totalité du territoire de la CAN est couverte. Elle déborde même au Nord, couvrant des communes telles que Benet, St-Maixent-l'École et Celles sur Belle.

Cependant, au Sud-ouest, la densité moins forte du maillage routier et la moindre rectitude des voies radiales conduit à exclure les franges de l'isochrone 30 minutes, touchant les communes suivantes : Saint-Hilaire-la-Palud, Arçais, Thorigny-sur-le-Mignon, St-Etienne-la-Cigogne, Boisserolles et Belleville.



Par son réseau en étoile, l'agglomération niortaise se distingue aussi par des lacunes au niveau des liaisons transversales de type tangential.

En effet, son réseau de voies de contournement est discontinu, voire inexistant :

- Au Nord sur les franges de la ville centre entre Echiré à l'Est et St-Rémy / Benet à l'Ouest (Sèvre niortaise) ;
- À l'Ouest sur les franges de Niort entre Frontenay Rohan-Rohan et la RD648 (Sèvre Niortaise), ainsi qu'en périphérie de la CAN entre Maillezais et Mauzé-sur-le-Mignon (Marais poitevin) ;
- Au Sud-est au droit de l'A10 entre Vouillé et Beauvoir-sur-Niort.

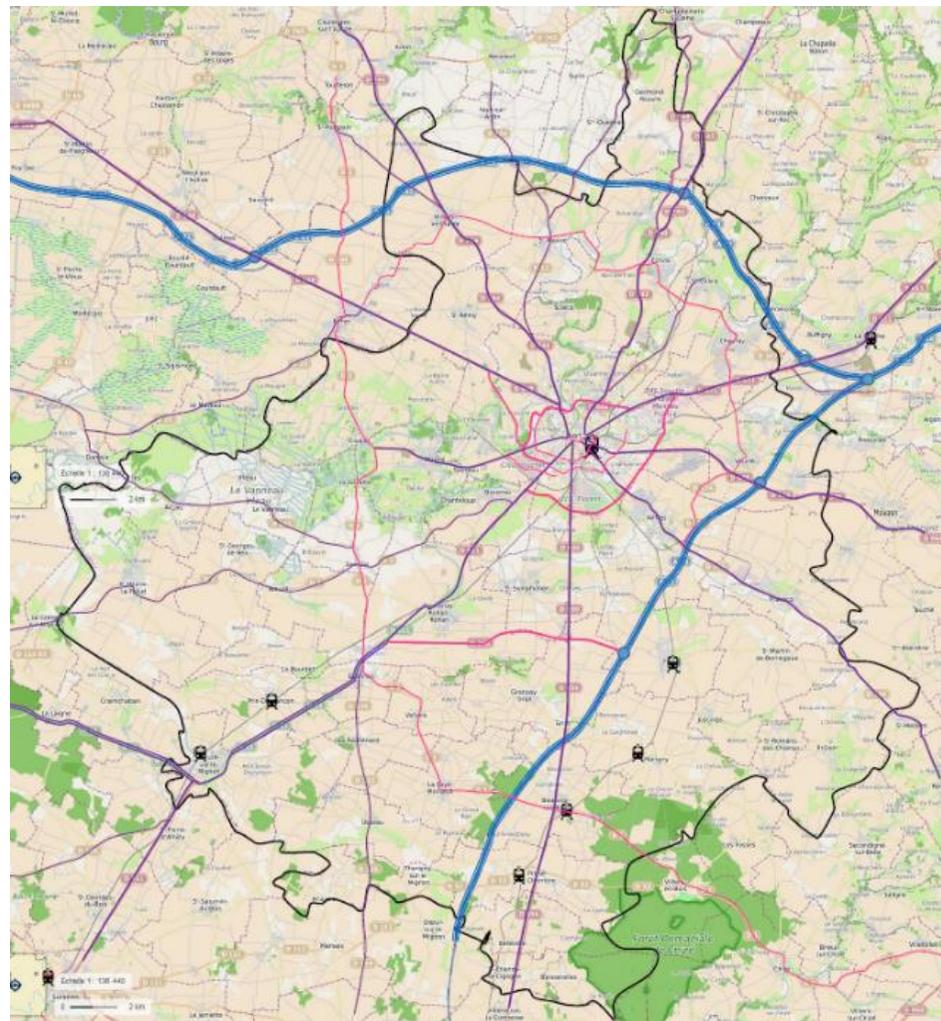
Un contournement existe au Sud et à l'Est (RD611), mais il ne comporte qu'une voie par sens de circulation sur la majeure partie de l'itinéraire.

De plus, certaines voies se terminent de manière abrupte, notamment à l'Est avec entre autres, la rocade urbaine de distribution de Niort, le boulevard de l'Europe, et la RD850 au Sud-ouest. Ces axes n'assurent donc pas leur fonction de contournement du territoire puisqu'un prolongement serait pour cela nécessaire à leur extrémité. De plus, une augmentation de leur capacité générerait davantage de congestion en l'absence de continuité.

La RD107, qui relie la RD611 à Echiré au Nord-est, est coupée au droit de la voie ferrée et ne constitue donc pas un réel itinéraire de contournement.

Cette configuration ne permet pas de contourner efficacement l'agglomération et génère un allongement des distances et des temps de parcours.

Réseau de voirie



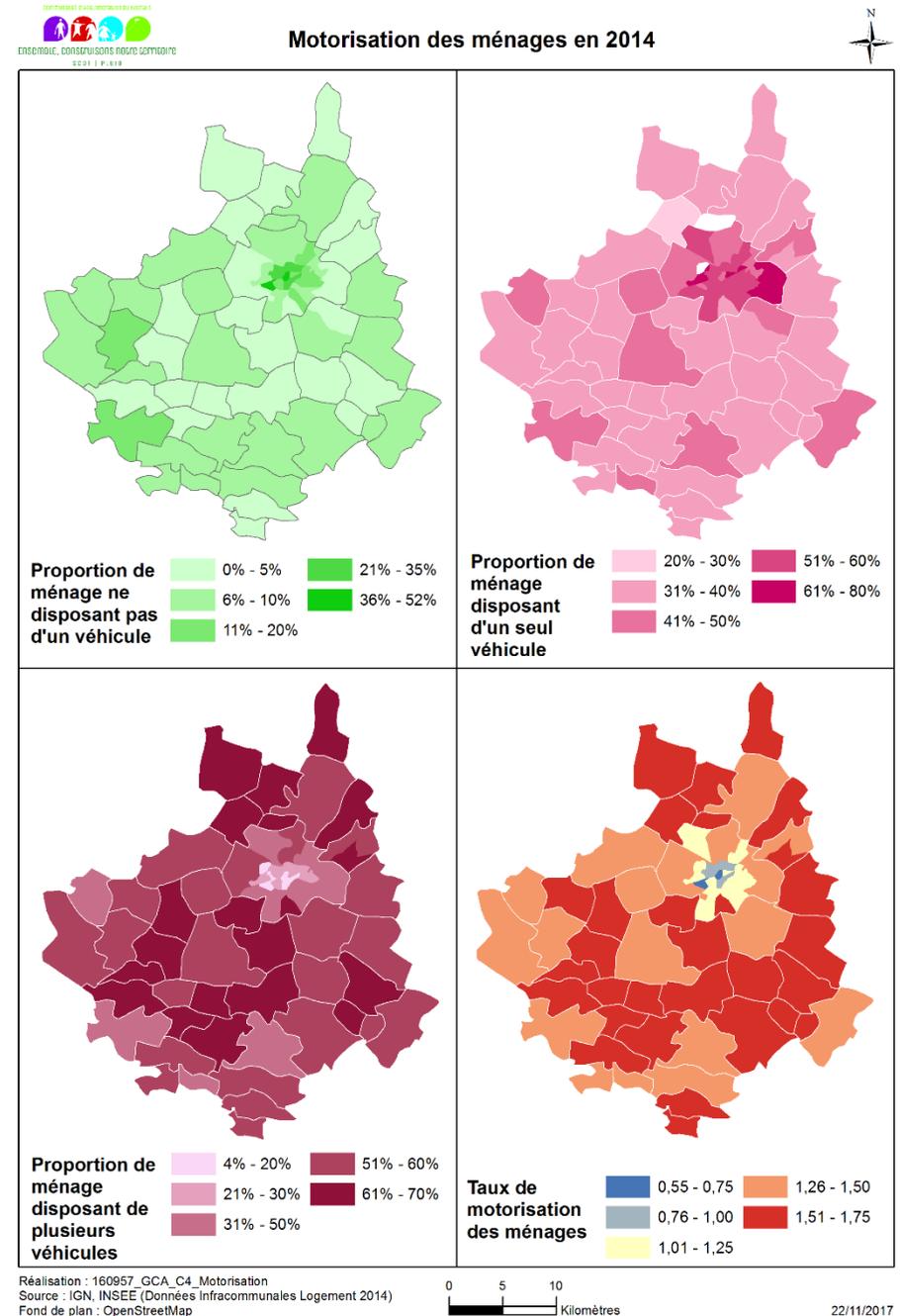
Source : Fond de plan Google Maps ; gares et haltes : SNCF

87% des ménages de la CAN disposent d'au moins une voiture en 2014 (INSEE, comme les statistiques suivantes). Le taux de motorisation y est de 1.27 voiture par ménage, soit 0.60 par personne. C'est l'un des plus élevés de France. Il en est de même pour sa ville centre, Niort, qui se distingue des autres villes de taille moyenne par un taux d'équipement des ménages de 80% pour un taux de motorisation de 1.06 voiture par ménage, soit 0.56 par personne. La comparaison à l'échelle des EPCI de 100 000 à 150 000 habitants place la CAN en 11ème position sur 44 EPCI avec 87% des ménages équipés, soit un taux de motorisation de 1.27 (le département des Deux-Sèvres occupe quant à lui la 6ème position).

Cette forte motorisation des ménages s'explique en grande partie par un niveau socioprofessionnel relativement élevé, le fort taux d'activité des femmes, le caractère rural de l'agglomération et le mode d'organisation spatiale du territoire, avec une déconnexion entre les zones d'habitat et celles d'activités (emplois, commerces et équipements), ainsi que par le nombre limité d'aménagements dédiés aux modes alternatifs. Ceci génère une certaine « auto-dépendance ».

Les ménages ne disposant pas de véhicule sont davantage représentés à Niort (20% des ménages). Ce faible taux se retrouve surtout dans son centre-ville avec un taux de 33 à 42% de ménages non motorisés, ainsi que dans les faubourgs (3 Coigneaux, St-Etienne-la-Cigogne, Colline St-André, Ste-Pezenne, Ribray) et les quartiers d'habitat social (le Clou Bouchet, les Sablières) avec un taux de 20 à 50%. Deux communes excentrées sont également moins bien équipées : Mauzé-sur-le-Mignon et Saint-Georges-de-Rex, avec plus de 10% de ménages non motorisés.

A l'inverse, des communes de 2ème, voire de 1ère couronne le sont fortement, avec plus de 1,5 véhicule par ménage, et notamment certaines où la bi-motorisation est courante (Germond-Rouvre, Villiers-en-Plaine, Sciecq, Bessines, St-Symphorien, Sansais, Belleville, Saint-Martin-de-Bernegoue, St-Gelais, etc., avec un taux record de 68% à St-Rémy). En revanche, seuls 26% des ménages niortais sont bimotoisés (ratio à rapprocher aux exigences du PLU en termes de nombre de places de stationnement par logement).



02.2.4.3 Des transports collectifs récemment redéfinis à l'échelle de l'agglomération

L'offre de mobilité s'organise à partir d'une centrale de mobilité (Mobilité79), initiée par le Conseil Départemental des Deux-Sèvres et la Communauté d'agglomération du Niortais puis rejointe par l'agglomération du Bocage Bressuirais, compétents pour l'organisation et la gestion des transports publics de voyageurs. Cet outil a pour objectif de rendre le réseau plus performant et attractif en favorisant la complémentarité et la multimodalité mais aussi les modes de transports alternatifs. Mobilité79 propose par ailleurs un calculateur d'itinéraire et offre la possibilité d'obtenir toutes informations en mobilité par téléphone et au kiosque Info bus de la Brèche.

L'ancien réseau de transports collectifs de l'agglomération s'organisait jusqu'au 8 juillet 2017 autour de services urbains et périurbains complémentaires. Les 5 lignes fortes ChronoTan constituaient l'armature du réseau avec des fréquences de 20 à 30 minutes toute la journée en direction du cœur urbain et des pôles d'échanges de La Brèche et de la Gare SNCF. Les 7 lignes complémentaires TransTan (dont 2 périphériques) assuraient une desserte plus fine du territoire, tout en se rabattant sur le réseau armature, avec un service spécifique le dimanche, permettant aux Niortais une offre de mobilité vers les pôles générateurs principaux et la gare. Une navette (CitiTan) effectuait une boucle en hypercentre du lundi au samedi avec un niveau d'offre élevé (10 minutes toute la journée).

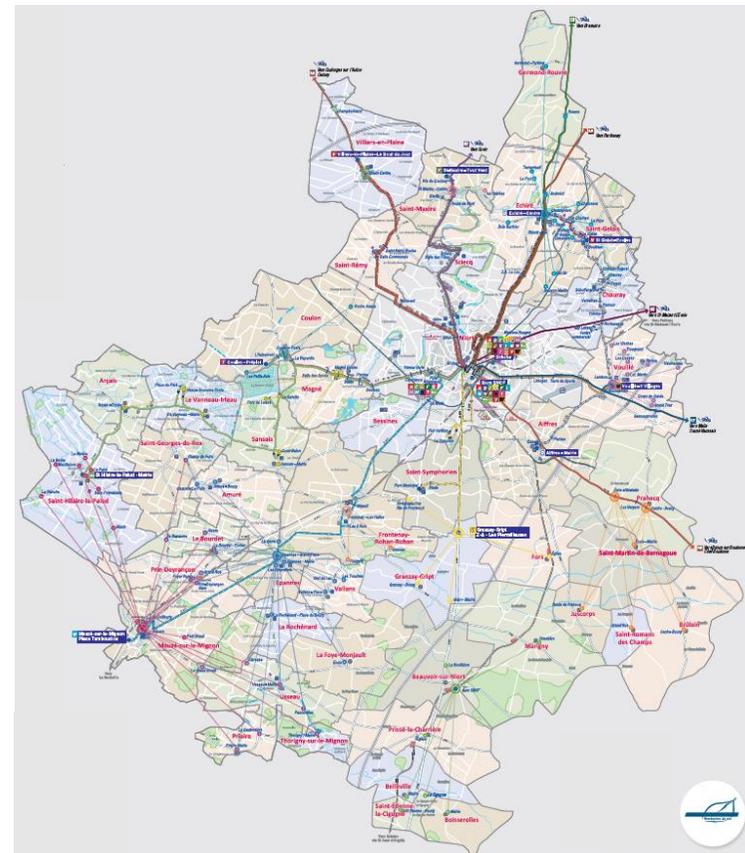
Le réseau périurbain était constitué d'une offre complémentaire accessible à tous et fonctionnant en période scolaire : les lignes InterTan et les lignes InterTan à la Demande (fonctionnant en heures creuses), garantissant des connexions de pôle à pôle depuis le cœur d'agglomération, et les lignes ScolTan à vocation scolaire. Deux services spécifiques complétaient le dispositif : la ligne « Maraîchine », dédiée aux besoins touristiques en période estivale (avec transport de vélos possible), et l'offre MobiTan, service de substitution adapté aux personnes à mobilité réduite et fonctionnement de porte à porte sur l'ensemble de la CAN par réservation.

Finalement, l'ancien réseau de transports collectifs offrait une palette de services relativement homogène et complète aux habitants, avec néanmoins

un manque de hiérarchisation manifeste (offre constante et peu cadencée des lignes principales, pas de période de pointe, des amplitudes horaires assez faibles - derniers services vers 19h30/20h00 ...). Si les caractéristiques de tracés et de points de connexion mettaient en exergue le rôle armature du réseau ChronoTan, les niveaux d'offre comparatifs avec les lignes complémentaires ne permettaient pas une distinction suffisante, d'où une hiérarchisation à deux vitesses.

Malgré quelques tronçons tangentiels, le réseau était principalement construit sous forme de lignes radiales vers l'hypercentre, d'autant plus en considérant l'offre péri-urbaine où une seule liaison de contournement existait.

Réseaux TAN et RDS avant nouvelle DSP



Source : TAN

Par ailleurs, la CAN s'est engagée depuis 2011 dans la mise en accessibilité programmée de l'ensemble des points d'arrêts et du matériel roulant (cf la partie spécifiquement dédiée à l'accessibilité PMR).

Les pôles d'échanges de la Brèche et de la Gare SNCF, situés au cœur d'un système étoilé, s'organisent comme 2 plateformes d'échanges entre bus et cars en centre-ville et permettent une optimisation des ruptures de charge et des tournées. D'autres pôles d'échanges scolaires périphériques sont utilisés. Le rabattement par lignes de TAD (point d'arrêt à point d'arrêt) s'effectue sur les arrêts des lignes régulières, les haltes TER ou une centralité. Ce système fonctionnait bien mais avec un coût de fonctionnement élevé (de même que le service TPMR), en raison, entre autres, du taux de groupage insuffisant (1,08).

Malgré une qualité de service intéressante ainsi que de nombreux arrêts implantés sur la chaussée pour faciliter la priorité aux bus, le réseau TAN ne disposait pas d'aménagements spécifiques suffisants pour concurrencer la voiture (type couloir d'approche au carrefour, voies dédiées, priorité aux feux, etc.), du fait notamment d'une irrégularité péjorant à l'attractivité du réseau, avec des retards de l'ordre de 10 minutes en moyenne sur certains services.

Le réseau de transport interurbain départemental RDS relève de la compétence du Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine depuis le 1er janvier 2017, avec une exploitation confiée à 10 transporteurs locaux (l'entreprise Guérin (Mauzé-sur-le-Mignon, Niort, Surgères) organise son propre transport domicile – travail et inter-sites). Quant à l'impact de la fusion de la CC Plaine

Pôle d'échanges de la Brèche



Réseau RDS



de Courance avec la CAN, l'exploitation des lignes RDS internes est financée par la CAN (le CD79 continuant d'assurer la gestion des services jusqu'à la fin du marché, en 2020).

Le réseau RDS propose sur l'ensemble du département 24 lignes régulières dont 7 desservant la CAN, adaptées aux besoins domicile-travail et aux scolaires et reliant les principales communes, et notamment Niort et Bressuire. Les déplacements internes à la CAN sont par ailleurs autorisés. L'offre de service est globalement axée sur des courses en heure de pointe (pas ou peu de services en heure creuse), et des amplitudes horaires comprises entre 5h45 et 20h30 pour les lignes les plus structurantes. A noter qu'une forte hausse des tarifs a été constatée sur le réseau RDS pour les voyages commerciaux comme pour le transport scolaire ces dernières années, avec un titre unitaire s'établissant à 2.5€. Le titre intermodal mis en place entre les deux réseaux TAN et RDS a par ailleurs été abandonné à l'occasion de la mise en gratuité des TAN au 1er septembre 2017.

Dans le cadre du renouvellement de sa DSP Transport, la CAN a confié la délégation du service de transports urbains et péri-urbain à Transdev pour une durée de 6 ans. Cette nouvelle DSP prévoyait deux modifications majeures : une restructuration de l'offre et l'instauration d'une gratuité totale, faisant du réseau TAN le premier réseau (en termes de population desservie) entièrement libre d'accès. Le développement du nouveau réseau s'est accompagné du lancement d'une application smartphone, de l'affichage en temps réel du temps d'attente sur certains arrêts et de la diversification de l'offre modale, notamment en faveur du vélo (location de VAE) et du covoiturage.

Les objectifs étaient de contribuer à la protection de l'environnement en offrant une alternative à l'usage de la voiture particulière et de participer au rayonnement et à l'attractivité de l'agglomération en améliorant son accessibilité et son image.

Cette évolution majeure du réseau TAN a constitué le point 0 de la nouvelle politique Transports de l'agglomération. Pour satisfaire aux nouveaux besoins, la DSP a prévu de maintenir le budget transport (payé par le Versement Transport pour les entreprises de plus de 1 salariés) via un réseau optimisé qui supprime les doublons et simplifie les itinéraires. La légitimité du nouveau

réseau s'est basée sur un processus d'enquêtes de fréquentation des usagers et sur l'enquête déplacements ville moyenne.

En termes de restructuration, les conséquences sont nombreuses. Tout d'abord en termes de lecture et afin d'affirmer le libre accès au réseau, l'ancienne dénomination ChronoTan/TransTan/ScolTan et InterTan laisse place à la marque « TanLib ».

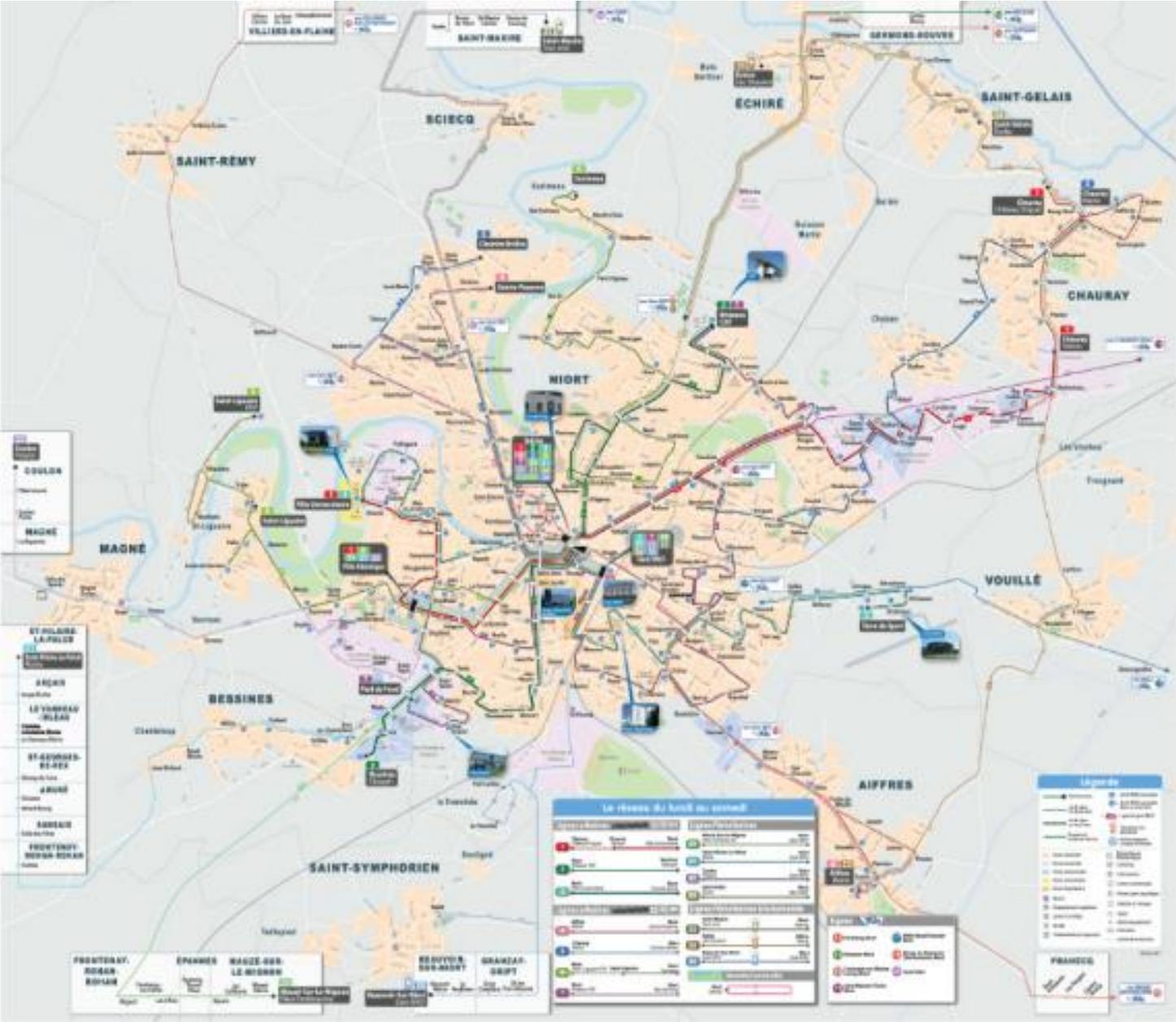
Parmi les évolutions structurelles concernant les lignes urbaines et périurbaines, il faut retenir que les anciennes lignes ChronoTan et TransTan laissent la place à 7 nouvelles lignes aux fonctions clarifiées :

- La ligne 1 dite « structurante » reprend le tracé de l'ex-ligne A au Nord tout en proposant une nouvelle desserte au Sud en direction du pôle universitaire via les quartiers Clou-Bouchet, Gavacherie et Tour-Chabot, les zones Mendès-France et Chauray, et le centre-ville. Elle est désormais cadencée au quart d'heure contre 20 à 30 minutes auparavant.
- Les lignes 2 (Brizeaux-Bessines) et 3 (Pôle universitaire-Terre de Sports) sont répertoriées dans la catégorie des lignes « principales » et cadencées entre 30 et 40 minutes.
- Les quatre autres lignes (Sainte-Pezenne - Aiffres, Chauray - Chaintre Brûlée, Surimeau - Saint Liguairé, et Brizeaux - Pied de Fond) sont classées comme les lignes « de quartiers ».

De plus, la navette exploitée avec un minibus assurera en 2018 une boucle sur la colline Saint-André, avec des arrêts place Chanzy, à l'église Saint-André et rue Basse, de 7 h 20 à 20 h du lundi au samedi.

Réseau urbain de TANLIB

Source : TAN



Au total, on compte 12 lignes interurbaines. Les anciennes lignes périurbaines ont été maintenues et assurent toujours une fonction de pôle à pôle entre Niort et les principales autres communes de l'agglomération. Les TER Niort-La Rochelle et Niort-Saintes entrent dans le réseau périurbain afin de compléter cette offre et sont notamment gratuits pour les scolaires. De même, le Nord de l'agglomération est desservi par les lignes RDS, parfois en remplacement d'anciennes lignes TAN.

Deux nouvelles lignes régulières ont été mises en service entre Saint-Hilaire-la-Palud et la gare de Niort via le Marais poitevin, et entre Beauvoir-sur-Niort et la gare via Granzay-Gript et Saint-Symphorien. Deux autres lignes (Beauvoir-sur-Niort – Niort et Aiffres – Echiré) fonctionnent à la demande, telles des lignes virtuelles.

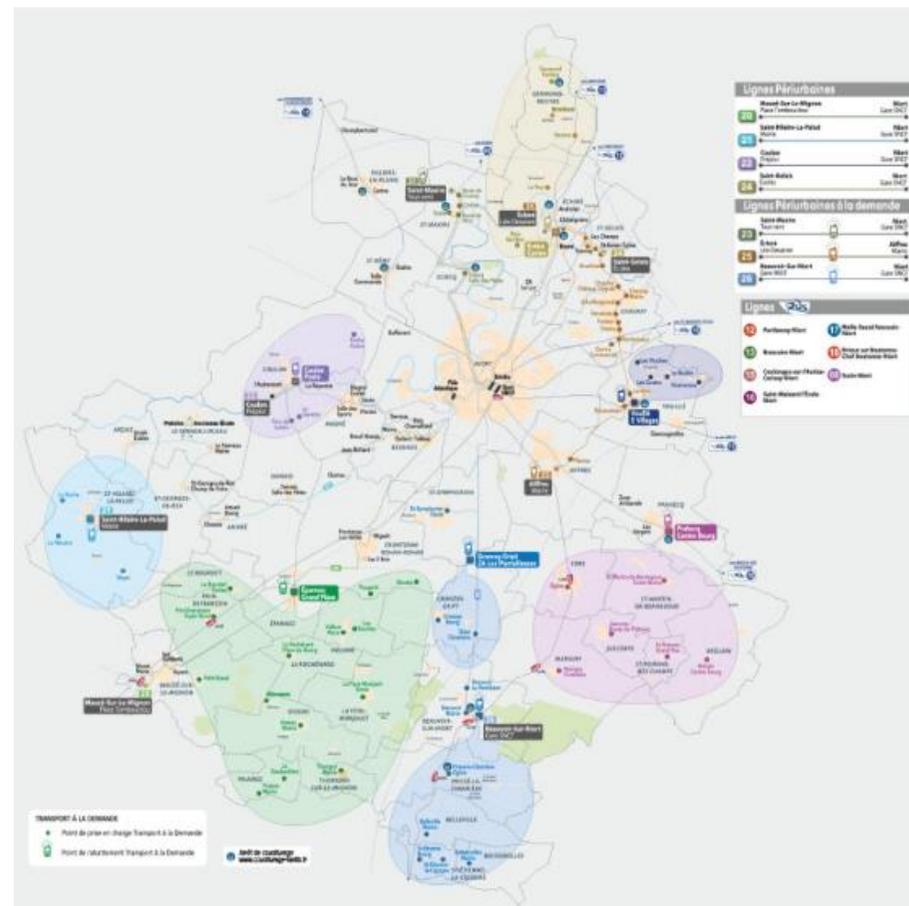
Le nouveau réseau permet aussi de réaliser plus facilement des déplacements tangentiels au sein de Niort, voire entre communes de première couronne (à l'Est).

Pour répondre à un déficit global d'amplitudes horaires réduites et à des niveaux d'offre insuffisants, les bus circulent désormais sur des plages horaires plus étendues – de 6 h 30 à 20 h, et même 21 h 30 sur la ligne 1.

Le service de Transport à la Demande (ex Intertan) a été adapté aux besoins, avec une possibilité de réserver jusqu'à 17h00 la veille du déplacement. Le fonctionnement du TAD est également élargi : du lundi au samedi de 6h30 à 20h toute l'année. A partir d'un des arrêts identifié, l'utilisateur peut :

- Rejoindre Niort avec un rabattement sur l'ensemble des modes de transports (lignes régulières, RDS et TER) irriguant les principales communes du territoire,
- Rejoindre la commune principale de secteur qui regroupe les services de proximité (ex : Echiré pour le secteur Nord, Mauzé-sur-le-Mignon pour le secteur Sud-ouest ...).

TANLIB à l'échelle de la CAN



Source : TAN

L'autorité organisatrice de la mobilité estime que cette restructuration permet toujours une bonne couverture du territoire (91 % de la population à moins de 300 m d'un arrêt, 95 % à moins de 500 m et 99 % à moins de 800 m).

En accompagnement de la mise en place de la gratuité depuis le 1er septembre 2017, le délégataire a également lancé un service de vélos à assistance électriques pouvant être loués 1 à 3 mois gratuitement et une application de covoiturage pour circuler dans l'agglomération, visant à compléter le panel de solutions de Mobilité pour inciter favorablement le report modal depuis la voiture particulière.

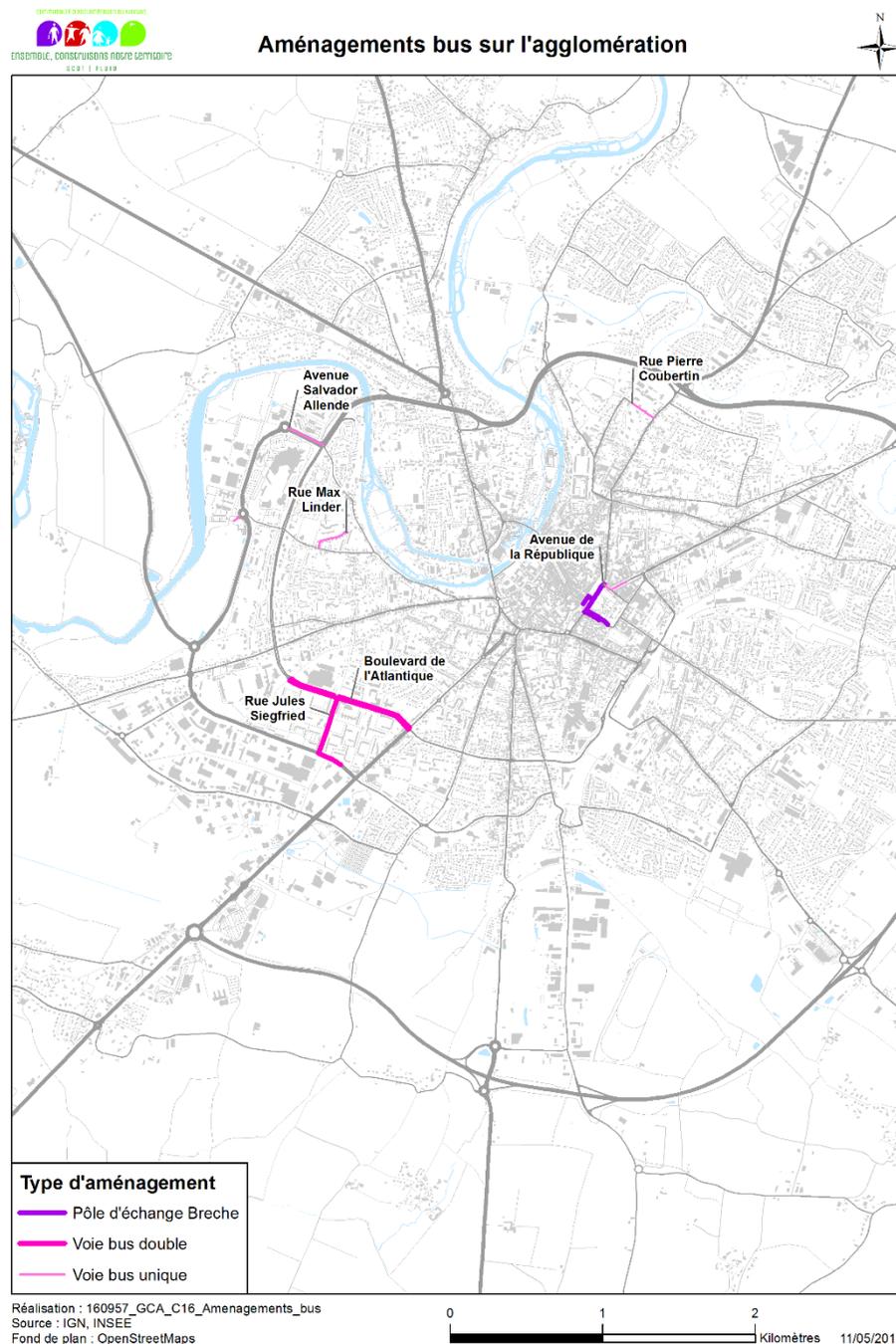
Les zones réservées aux bus sont peu nombreuses dans l'agglomération. Pour l'essentiel, elles ont été aménagées depuis 2010. Toutes sont localisées sur Niort.

La principale dessert le boulevard de l'Atlantique, sur un linéaire de plus de 700 mètres, et, à proximité, les rues J. Siegfried et H. Sellier (préfiguration du TCSP prévu initialement).

Le pôle de la Brèche est également équipé de voies réservées afin de permettre l'évolution des bus dans de bonnes conditions.

Les autres aménagements sont ponctuels : av. S. Allende, rue M. Linder et rue P. de Coubertin.

De nombreux axes sujets à saturation, tels que la rue de la Treille à Chauray, le quartier de la gare de Niort, et plusieurs pénétrantes (av. de la Rochelle, rue Gambetta, av. de Paris ...), ne sont pas équipés.

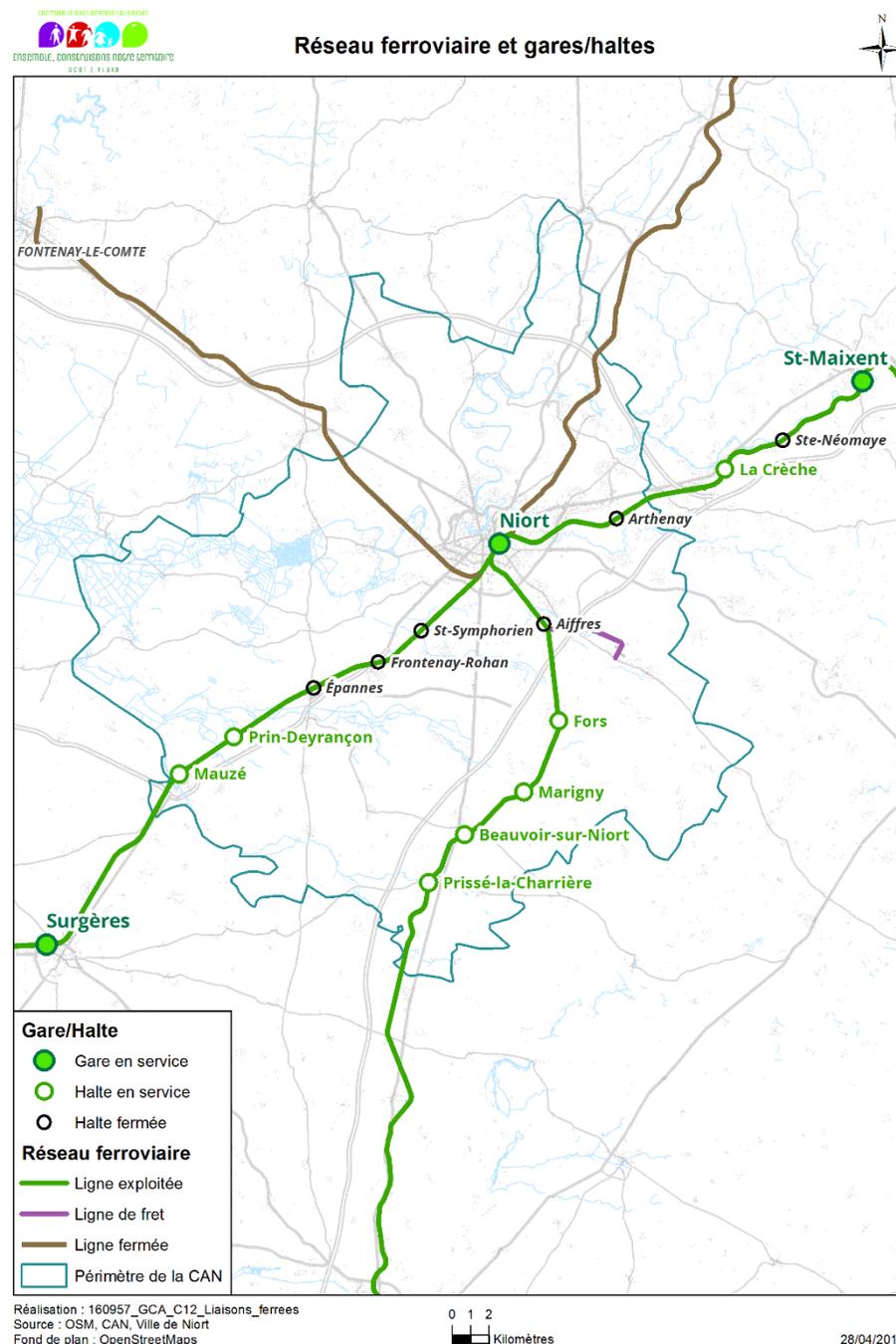


La gare de Niort est un espace stratégique situé à 5 minutes du centre-ville, mais elle reste aujourd'hui peu lisible, faiblement connectée aux réseaux de TC et laisse une large place à la voiture (stationnement, voie de desserte). L'action concernant le développement de l'offre ferroviaire est portée par la Région Nouvelle Aquitaine sur la partie TER et par l'Etat pour les liaisons TGV et Intercités, et dans le cadre de la Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. De son côté, la CAN a développé l'intermodalité en favorisant la desserte de la Gare SNCF et en adaptant son offre de transports en commun en complémentarité des horaires des principaux TGV ou TER.

La Région et la SNCF proposent de leur côté des tarifs attractifs pour les salariés de Nouvelle Aquitaine utilisant le réseau TER. Le Pass abonnés permet une réduction de 75%, soit un coût de 580 € au lieu de 2 305 € pour la liaison Mauzé-sur-le-Mignon - Niort (ramené à 290 € avec la prise en charge obligatoire de 50% par l'employeur) et de 475 € au lieu de 1 900 € sur Beauvoir-sur-Niort - Niort. D'autres tarifications spécifiques sont proposées : Carte+ avec une réduction de 25 à 50%, Billet jeunes < 28 ans pour 4 à 19 € le trajet, Tribu avec -20 à -50 % pour 2 à 5 personnes, Billet groupe scolaire à 1 € l'A/R par tranche de 100 km.

6 haltes ferroviaires sont identifiées sur le territoire (Mauzé-sur-le-Mignon et Prin-Deyrançon sur la ligne Niort – La Rochelle, Prissé-la-Charrière, Fors, Marigny et Beauvoir-sur-Niort sur la ligne Niort – Saintes - Bordeaux), possédant des équipements associés (notamment parking). La gare comptant le plus d'aller/retour est celle de Mauzé-sur-le-Mignon, avec 7 aller/retour en train par jour en semaine en direction de Niort, suivie de Beauvoir-sur-Niort avec 5 aller/retour par semaine, Prissé-la-Charrière, Marigny et Fors comptent seulement 3 aller/retour quotidien en semaine et 1 aller-retour pour Prin-Deyrançon (d'autres possibilités d'accès sont offertes en transitant par Mauzé-sur-le-Mignon).

L'électrification de la ligne Niort – Saintes permettra de réduire les temps de parcours et de faire circuler des TGV vers Royan, via Niort. Des travaux d'amélioration ont eu lieu à la Gare de Mauzé-sur-le-Mignon avec la création d'un passage souterrain et d'une zone de stationnement visant à encourager l'intermodalité. Le projet de cadencement de la ligne Poitiers - La Rochelle impacterait l'agglomération de Mauzé-sur-le-Mignon. A mi-chemin entre La



Rochelle et Niort, cette commune pourrait attirer encore davantage de résidents navetteurs vers Niort ou la Rochelle. Enfin, la Région Nouvelle-Aquitaine va pouvoir planifier le développement de l'offre à travers son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

Deux lignes ont été fermées aux voyageurs au cours du XXème siècle : Niort - Fontenay-Le-Comte en 1969 et Thouars - Parthenay – Niort en 1980. De même, plusieurs haltes l'ont été : Frontenay-Rohan-Rohan, Epannes, Aiffres. La réflexion menée au cours des années 2000 sur la réouverture de la première ligne citée ci-avant n'a pas donné de suite. Ainsi, malgré cette volonté de favoriser l'usage des transports ferroviaires pour les déplacements domicile-travail, le territoire accueille encore de nombreuses emprises ferroviaires non utilisées, se situant pourtant dans des zones denses, ou sur des itinéraires très utilisés en voiture. C'est le cas pour les haltes fermées précitées, ainsi que

Comparatif entre usage de la voiture et du train pour rejoindre la gare de Niort

Définitions :

Temps de parcours : de halte à gare, hors temps de recherche de stationnement, en heure de pointe.

Coût estimé TER : avec abonnement salarié et participation 50% employeur.

Coût estimé voiture : source Mappy.fr, correspond au carburant.

Coût généralisé : 0,50€/km intégrant carburant, achat, décote, assurances, entretien ...

Source : SNCF

	TER		Voiture			Différence voiture - TER		
	Temps de parcours	Coût abonnement/mois	Temps de parcours	Coût estimé/mois	Coût généralisé/mois	Temps de parcours	Coût estimé/mois	Coût généralisé/mois
Prin-Deyrançon	11 min.	23,55 €	36 min.	64,60 €	266,60 €	25 min.	41,05 €	243,05 €
Mauzé-sur-le-Mignon	13 min.	27,25 €	36 min.	74 €	315 €	23 min.	46,55 €	287,75 €
Fors	9 min.	15,15 €	23 min.	32,80 €	173,80 €	14 min.	17,65 €	158,65 €
Marigny	14 min.	19,25 €	24 min.	43,00 €	210 €	10 min.	23,75 €	190,75 €
Beauvoir-sur-Niort	16 min.	23,55 €	24 min.	43,40 €	212,40 €	8 min.	19,85 €	188,85 €
Prissé-la-Charrière	25 min.	26,30 €	26 min.	52,00 €	258 €	1 min.	25,70 €	231,70 €

celles des communes d'Echiré Saint-Gelais sur la ligne Niort – Parthenay et de Coulon sur la ligne Niort - Fontenay-le-Comte. Dans le cas d'Aiffres (Saintes), et de Frontenay-Rohan-Rohan (La Rochelle), elles sont pourtant identifiées comme des polarités. De plus, en dépit de la population relativement élevée à Chauray et Vouillé, la ligne Niort – Poitiers ne dispose pas de halte au droit de ces communes.

Les trajets domicile-travail apparaissent plus intéressants pour l'utilisateur en train plutôt qu'en voiture des points de vue temps de parcours et financier.

Entre Niort et Mauzé-sur-le-Mignon (halte la plus fréquentée de la CAN), le temps de trajet en voiture à l'heure de pointe du matin (8H30) est de 36 min. (de halte à gare). Le coût estimé de ce trajet par l'utilisateur est de 64.60€ par mois, c'est-à-dire celui du carburant uniquement. Or, en intégrant tous les frais annexes d'une voiture (assurance, stationnement, entretien, etc.), soit 0,50€/km, il faut compter 202€ par mois. Ces deux indicateurs sont beaucoup plus favorables au TER, le temps de parcours étant de 13 min. pour 27.25€ par mois avec l'abonnement mensuel au réseau TER Pass Mobilité (en intégrant la prise en charge de 50% de l'employeur).

Dans le cas de Beauvoir-sur-Niort, deuxième halte, le temps de trajet en voiture est de 24 min. A l'heure de pointe du matin, pour un coût estimé de 43.40€ par mois (coût généralisé de 169€). En TER, l'abonnement permet aux usagers de rejoindre Niort en 16 min. pour 23.55€ par mois.

Le rapport coût – temps de parcours est également plus avantageux pour l'ensemble des autres liaisons.

Dans le cas de la commune de Frontenay-Rohan-Rohan qui dispose d'une halte ferroviaire fermée sur la ligne reliant Niort à La Rochelle, le trajet domicile-travail du matin en voiture représente un coût estimé de 45,60€ et un coût généralisé de 112€ par mois pour 26 min. de temps de trajet (estimable à 9 min. environ). La commune d'Aiffres, située sur la ligne ferroviaire reliant Niort à Saintes, mais non desservie, est à environ 15 min. en voiture du centre de Niort (pour 5 min. environ en TER).

Ainsi, l'absence de haltes sur certaines communes constituant des pôles urbains significatifs autour de Niort mérite d'être questionnée. Elle offre en effet un potentiel intéressant pour favoriser l'usage des transports collectifs interurbains sur les déplacements domicile-travail, plutôt que la voiture personnelle, tout en renforçant ces polarités et en les connectant à la ville centre.

Le sujet des haltes a suscité des débats passionnés lors des ateliers thématiques et territoriaux. Il est estimé regrettable par certaines communes de ne pas pouvoir faire profiter le passage des trains à des communes qu'il traverse, certains arrêts ayant par le passé existé : Epannes, St-Symphorien, Frontenay-Rohan-Rohan, Aiffres, Athenay (au droit de Vouillé). La ligne Niort – Thouars est également citée. La demande pourrait être soit tournée vers Niort, soit vers Poitiers, la Rochelle, etc. D'autres estiment que le potentiel d'utilisateurs n'est pas suffisant pour faire perdre quelques minutes aux voyageurs actuels, ou encore qu'une ligne de cabotage ne sera pas attractive, et que le rabattement sur un arrêt de bus reste plus intéressant. Enfin, certains « demandent à voir » au moyen d'études d'opportunité. Sur les haltes existantes, les fréquences de passages sont jugées parfois insuffisantes. Il est aussi question du manque de fiabilité de ce mode de transports en termes de retards, voire d'annulations de service au dernier moment (toutefois, les seules statistiques disponibles montrent un niveau de fiabilité satisfaisant à l'échelle des lignes TER de la Région Poitou-Charentes).

02.2.4.4 Des mobilités surtout organisées autour de Niort

En 2016, la CAN a réalisé son Enquête Ménages Villes Moyennes (EDVM) avec l'aide du CEREMA. L'étude avait pour objectif d'établir une Photographie des déplacements des résidents de l'aire d'étude, à partir des mouvements réalisés la veille du jour d'enquête. Le périmètre est celui de la CAN (45 communes). 3 076 personnes de 11 ans et plus ont été enquêtées, pour 12 705 déplacements recensés.

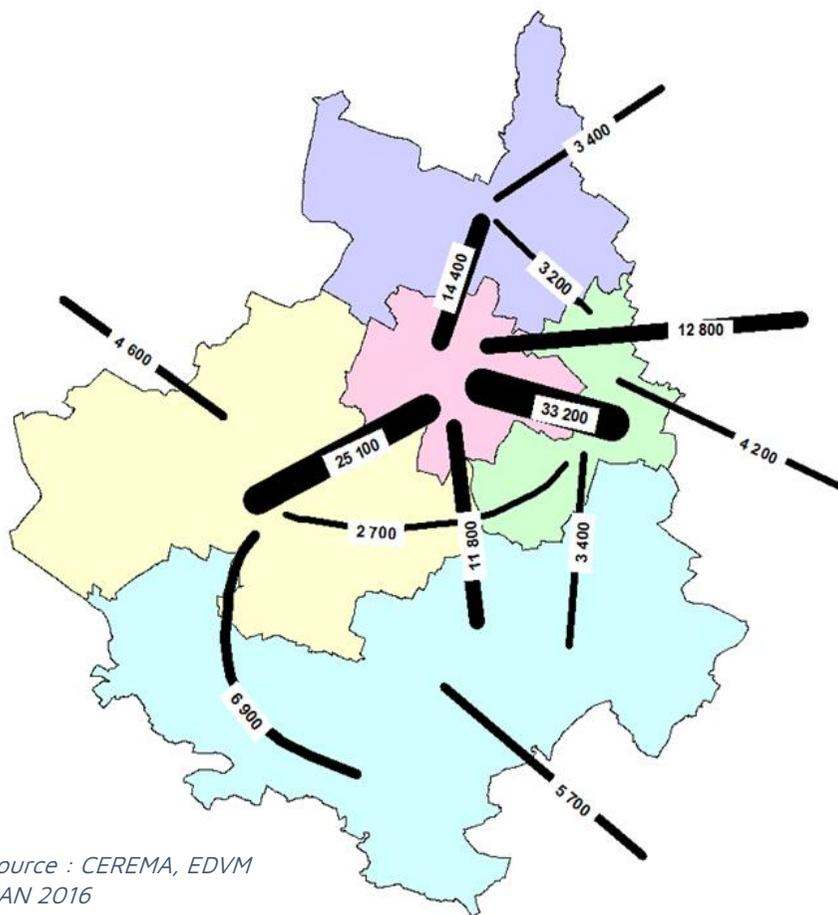
On entend par déplacement le mouvement d'une personne sur la voie publique, pour un MOTIF unique, entre une ORIGINE et une DESTINATION, selon une heure de DEPART et une heure d'ARRIVÉE, à l'aide d'un ou plusieurs MODES de transport.

Chaque jour, les résidents de la CAN réalisent au total 445 528 déplacements, au sein de la CAN ou sur un autre territoire.

Deux-tiers des flux sont internes aux 5 zones figurant sur la carte ci-contre. Sur ces 296 000 mouvements, deux-tiers (194 000) sont internes à Niort.

Les échanges majeurs sont orientés vers la ville centre, à l'image de l'essentiel des autres agglomérations. Les principaux mouvements se produisent avec les communes denses du secteur Est (33 200 dépl/j avec Chauray, Vouillé, Aiffres, soit un quart du total des échanges), suivies par celle du secteur Ouest (25 100 avec Coulon, Magné, Bessines, Frontenay-Rohan-Rohan, St-Symphorien ...). Les secteurs Nord et Sud cumulent chacun 10 000 à 15 000 échanges avec Niort, soit autant que l'ensemble des mouvements entre cette dernière et les territoires autres que la CAN.

Répartition des flux de déplacement d'échanges



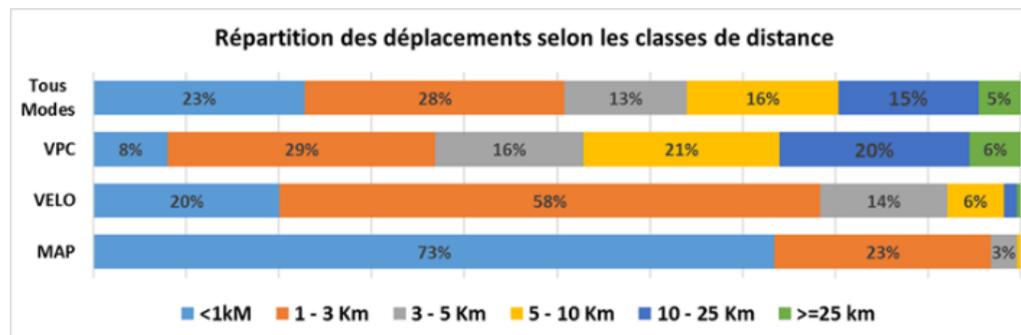
En dehors de ces déplacements radiaux, 17 200 échanges périphériques se produisent chaque jour, soit 4% du total.

En moyenne, les déplacements internes à la CAN sont réalisés sur une distance de 8,2 km. 51% sont effectués sur moins de 3 km et seraient donc potentiellement réalisables à pied ou à vélo.

Par ailleurs, on compte environ 12 000 migrations domicile - travail depuis les Deux Sèvres hors CAN, notamment de la CC du Cellois, Cœur du Poitou, Mellois et du Val de Boutonne et de la CC du Haut Val de Sèvre, avec un peu plus de 4 000 migrations chacune.

En sens inverse, on compte près de 3 500 mouvements, dont 1 640 vers la CC du Haut Val de Sèvre et 820 vers la CC du Cellois, Cœur du Poitou, Mellois et du Val de Boutonne.

Hors du département, la Communauté d'Agglomération de la Rochelle attire près de 670 actifs locaux. Cela s'explique notamment par la qualité des liaisons routière et ferroviaire qui permettent par exemple de relier plus rapidement la Rochelle que la zone de Mendès depuis Mauzé-sur-le-Mignon.



Note : VPC signifie « Véhicule Particulier - Conducteur » ; MAP signifie « Marche à pied »

02.2.4.5 Deux déplacements sur trois réalisés en voiture

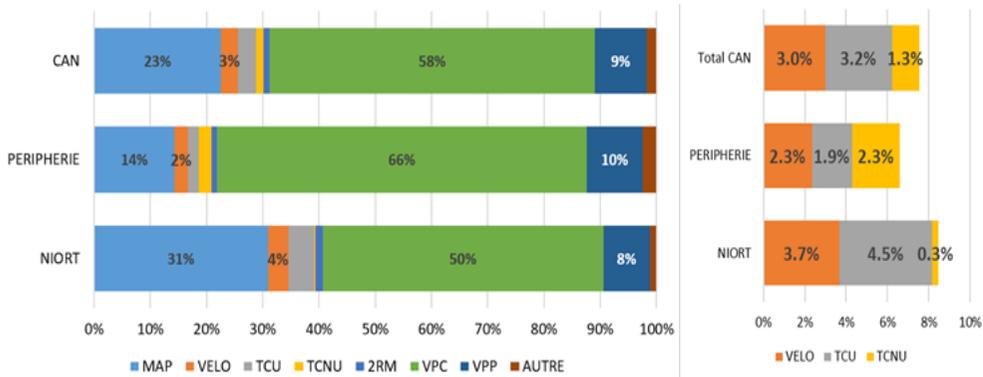
A l'échelle de la CAN, la voiture est le principal mode utilisé, dans une proportion de deux-tiers des déplacements, 6 fois sur 7 en solo. Les transports collectifs urbains représentent seulement 3% des déplacements, ceux non urbains et ferroviaires atteignent 1%. La part du vélo est identique à celle des TCU. Enfin, les modes actifs dépassent le quart des déplacements, dont 23% pour la marche et 3% pour le vélo (soit autant que les TCU).

La proportion des déplacements en voiture induit une mobilité consommatrice d'espace et d'énergie fossile et des émissions de Gaz à Effet de Serre valorisant peu la « Ville Santé » qu'est Niort.

Le taux d'occupation des déplacements en voiture est de 1,35 en moyenne. Cependant, pour les seuls déplacements domicile - travail, le covoiturage n'est pas de mise puisqu'il n'est que de 1,02.

Ces résultats sont globalement assez proches de ceux de la moyenne des autres agglomérations de cette taille dans le Grand Ouest, avec une part de la voiture légèrement moins élevée, au profit de celles des TC et du vélo.

Répartition par mode de déplacement selon le lieu de résidence

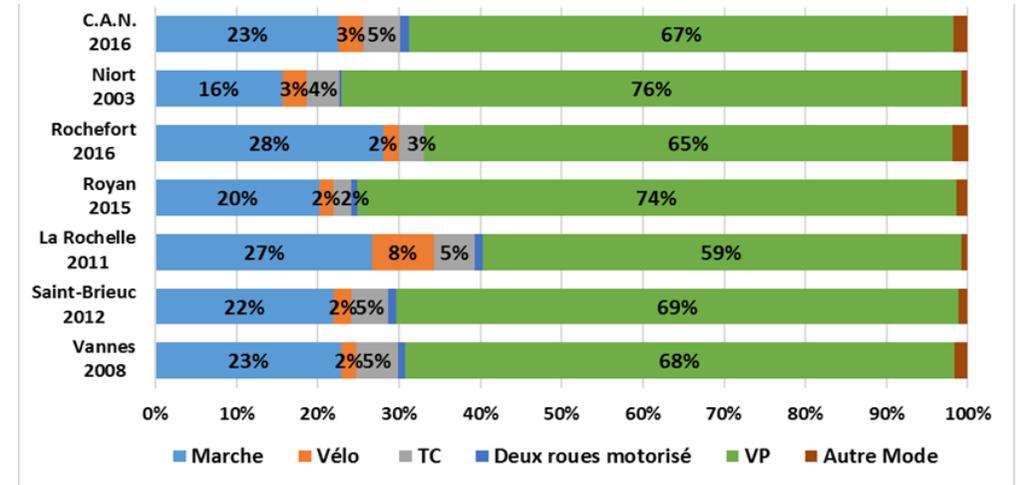


Source : CEREMA, EDVM CAN 2016

Par ailleurs, avec 4,43 dépl/j/hab, la mobilité locale est plus élevée que la moyenne.

La comparaison avec les résultats de la précédente EDVM sont en revanche peu opportunes car la méthode de comptabilisation était différente.

Part de marché des modes dans d'autres agglomérations



Source : CEREMA, EDVM CAN 2016

Note : MAP signifie « Marche à pied » ; TCU signifie « Transports Collectifs Urbains » ; TCNU signifie « Transports Collectifs Non Urbains » ; 2RM signifie « Deux-Roues Motorisés » ; VPC signifie « Véhicule Particulier - Conducteur » ; VPP signifie « Véhicule Particulier - Passager » ;

XXX

La part modale des déplacements des résidents de l'agglomération est intimement liée à leur lieu de domicile.

A Niort, la marche est très développée en centre-ville avec 30 à 45% de part modale selon les secteurs. Les vélos et transports collectifs y sont également mieux représentés qu'ailleurs en moyenne, d'où une part modale de la voiture relativement basse, de l'ordre de 50 à 60%.

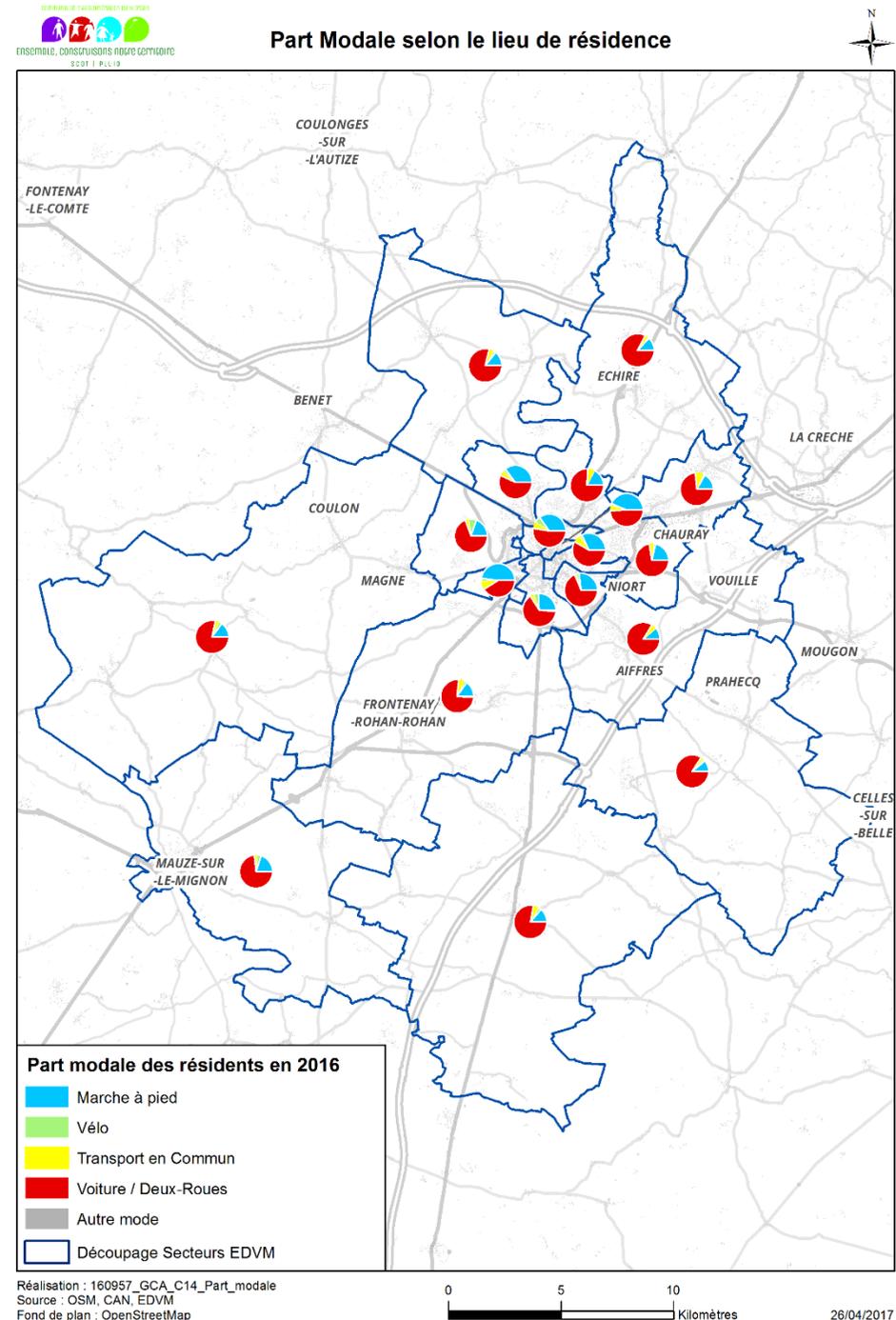
Les faubourgs de Ste-Pezenne et de Ribray montrent également une forte propension à la multimodalité avec des parts modales de la voiture de respectivement 57 et 41% (pour 48% de déplacements piétons dans ce dernier). Cette part s'élève à 65 à 75% dans les autres quartiers de faubourgs ou périphériques de la ville.

En communes périphériques, la part de la voiture varie de 73 à 85%, avec un taux moins élevé dans les zones de Mauzé-sur-le-Mignon, Frontenay-Rohan-Rohan et Chauray, que dans celles de Prahecq, Aiffres/Vouillé ou Echiré. Pourtant, ces deux dernières zones assez proches de Niort, et qui ont un taux de motorisation modéré, sont assez bien desservies par les transports collectifs et disposent d'équipements et de commerces sur place, ce qui devrait limiter l'intérêt de la voiture.

Quant aux autres modes, ils représentent hors Niort 10 à 20% de part pour la marche, 1 à 4% pour le vélo et 2 à 8% pour les transports collectifs. La plupart de ces déplacements sont motivés par le travail, les achats et les loisirs & visites (près d'un quart pour chacun).

Le motif accompagnement est également relativement élevé, témoignant entre autres de la pratique de dépose et reprise des enfants à l'école par les parents automobilistes.

La part « études » est faible car seuls les plus de 11 ans ont été enquêtés. La voiture est majoritairement utilisée pour tous les motifs de déplacements, à l'exception des études. Travail, accompagnement et achats en grande surface sont les motifs qui la sollicitent le plus, de 60 à 70% pour Niort, à plus de 90% pour la périphérie. Les données de migrations domicile – travail de l'INSEE indiquent que 95% des actifs de la CAN sortant de leur commune pour

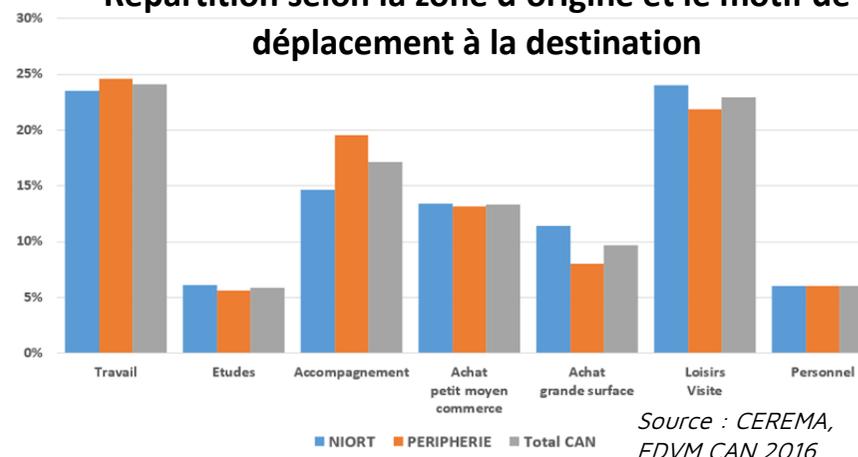


travailler ont recours à la voiture (67% pour celles internes à la commune de résidence).

Avant modification du réseau des TAN, les transports collectifs avaient une portée quasi exclusivement scolaire – études (à 60% depuis la périphérie). Les TC n'étaient utilisés pour aller au travail que par 4% des actifs niortais.

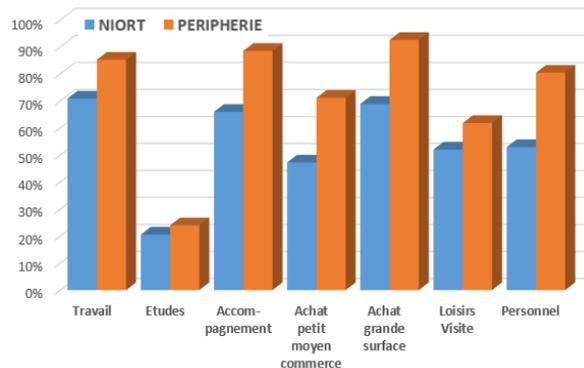
La marche est très utilisée sur Niort pour les études et les achats en petit et moyen commerce (environ 45%), les loisirs et visite (38%) et l'accompagnement et les déplacements personnels (30%). En périphérie, elle reste représentative pour les loisirs et visites (27%) et les achats en petit et moyen commerce (23%).

Répartition selon la zone d'origine et le motif de déplacement à la destination

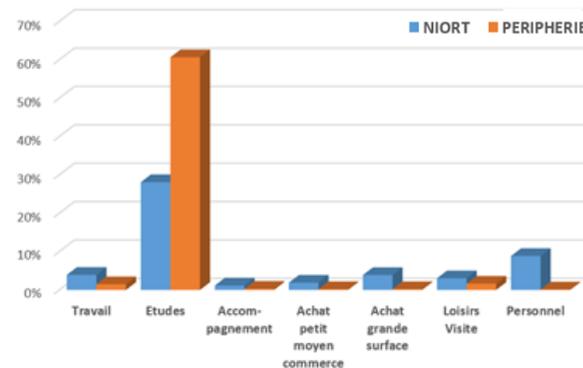


Parts modales selon la zone d'origine et le motif à la destination

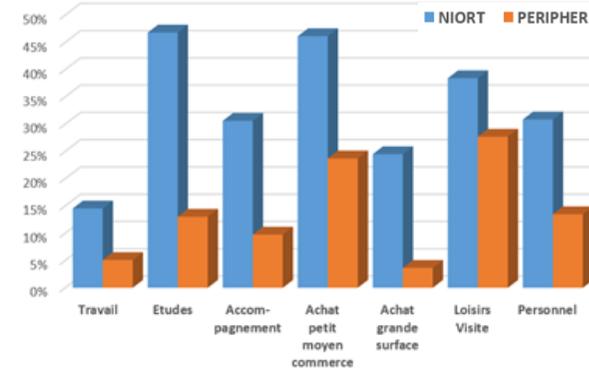
En voiture



En transports collectifs



A pied



Source : CEREMA, EDVM CAN 2016

02.2.4.6 Des conditions de circulation inégales

La carte ci-après, fournie par le CD79, illustre les trafics journaliers tous véhicules confondus sur le territoire de l'agglomération niortaise et les espaces voisins appartenant au département des Deux-Sèvres.

Les axes les plus fréquentés correspondent aux pénétrantes reliant Niort et ses communes périphériques, à l'intérieur de la CAN, et ce en provenance de toutes les directions, avec 10 000 à 20 000 véhicules/jour pour les plus fréquentés (routes de Nantes, Limoges, Saint-Jean-d'Angély et la Rochelle), voire même entre 20 000 et 30 000 pour l'avenue de Paris (en direction de Poitiers (sur laquelle sont aussi branchées la ZA Mendès-France, Chauray, la Crèche, St-Maixent ...)). Les autres entrées d'agglomérations accueillent quotidiennement 5 000 à 10 000 v/j.

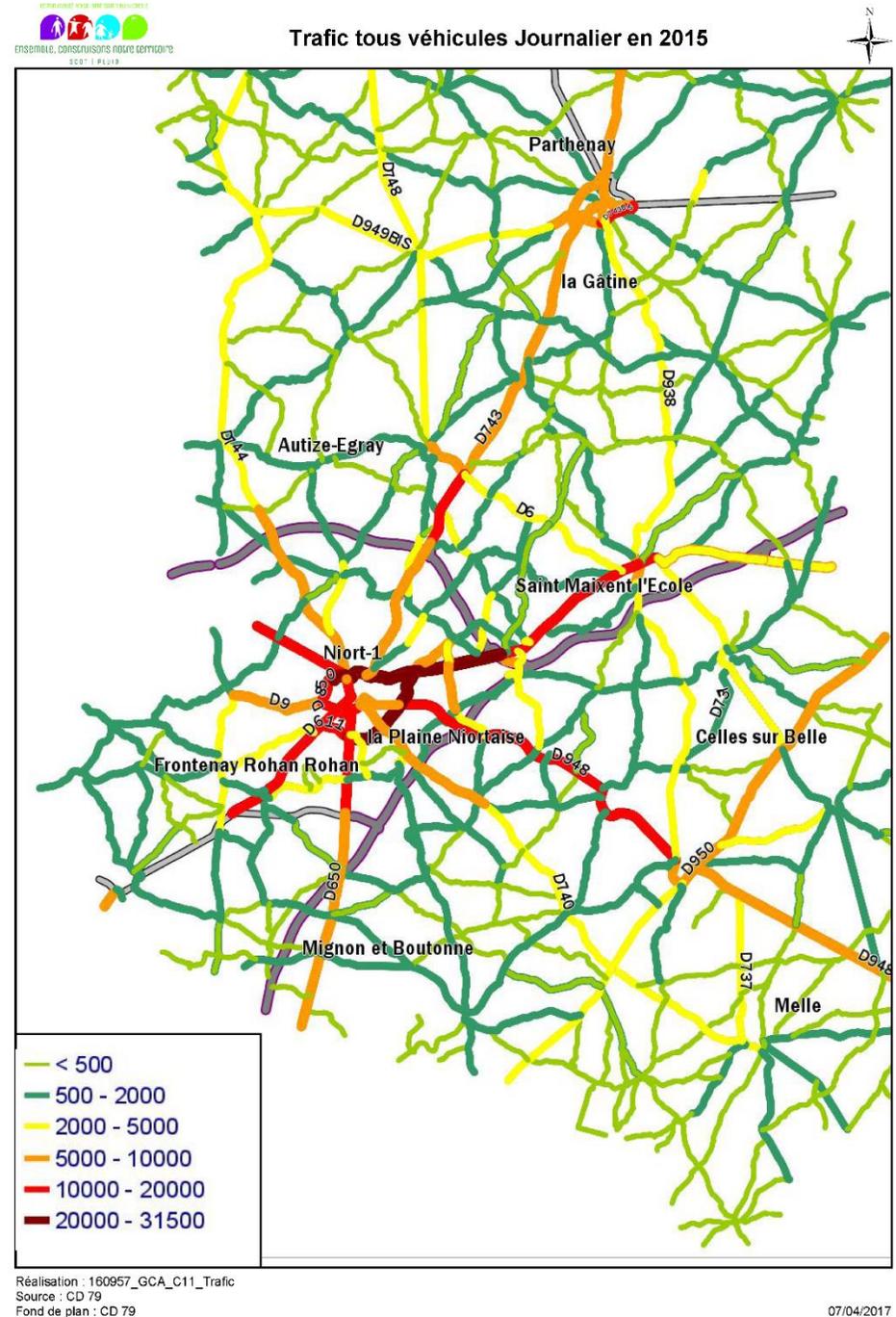
Le contournement Sud-est de la ville de Niort est davantage utilisé puisqu'il supporte un trafic de 20 000 à 30 000 v/j sur la plupart de ses tronçons. L'A10 reçoit environ 30 000 v/j au droit de Niort, soit davantage que l'A83, commencée en 1985 et achevée en 2001 au droit de Niort, avec 15 000 à 20 000 v/j.

Ces déplacements quotidiens attestent du rayonnement de l'agglomération de la CAN au niveau départemental. Aux heures de pointe du matin et du soir, c'est au centre de la CAN (Niort et sa première couronne) que la congestion est la plus forte. Celle-ci se manifeste sur les radiales, matin et soir, notamment route de la Rochelle et av. du Mal de Lattre de Tassigny.

En outre, en heure de pointe du matin seulement, la congestion s'observe au Nord-est et à l'Ouest le matin (accès au rond-point de Chaban depuis Chauray et bd Willy Brandt).

En heure de pointe du soir, elle est plus marquée :

- Dans le centre-ville de Niort et autour de la gare, notamment av. de Paris, rue du 24 Février, rue de la Gare, av. du Gal de Gaulle, rue du 14 Juillet et rue de Goise,
- Sur certains tronçons de la rocade Est,



- Bd de l'Europe,
- Dans le secteur de Mendès-France.

Hors des heures de pointe, l'accès au centre en voiture est assez aisé, de même que sa traversée, notamment par la rue du 24 février, avec un faible recours aux contournements.

Ce phénomène est dû à la concentration des activités, services et équipements sur la ville centre, où convergent les flux. L'absence de voies de contournement efficaces et de créneaux de dépassement explique aussi l'engorgement des radiales.

A l'Est de Niort, la sortie difficile de la rocade Est RD611 sur l'av. de Limoges (RD948) devrait être facilitée par la création d'une bretelle raccordant la RD611 à la rue C. Darwin.

Les ateliers territoriaux ont été l'occasion de lister un certain nombre de points de congestion sur les entrées de Niort :

- > Av. de Paris (RD648), notamment rond-point de la MAAF,
- > Rond-point « CAMIF »,
- > Av. de Nantes (RD648),
- > Rte de Coulonges (RD744),
- > Entrée de Vouillé,
- > Route de la Rochelle, où les ronds-points de la Mude et de Montamisé n'offrent qu'une voie sur l'anneau,
- > RD740 (Aiffres),
- > Carrefour av. de Limoges (RD948) – rocade Est.

La congestion génère des pertes de temps pour les usagers, des remontées de file sur les bretelles, mais aussi des émanations de GES.



L'atelier thématique Mobilités déplacements a permis de confirmer les difficultés de relier le Sud au Nord de Niort sans emprunter l'autoroute et les pratiques d'évitement des routes congestionnées en entrée de Niort en utilisant des voies qui ne sont pas calibrées pour cela. L'absence de contournement au Nord et de péage sur les autoroutes a été clairement pointée. L'itinéraire A83 – Benet – Coulon – Sansais – Lagord – RN248 est mentionné comme étant beaucoup pratiqué pour rejoindre l'A10 au Sud, malgré les routes étroites, par des poids lourds, des cars et engins agricoles l'été (coût moindre et temps proche de celui par l'autoroute), ce, malgré l'interdiction aux plus de 20 tonnes.

De même, l'absence de voirie de qualité pour se rendre à Limoges et à Angoulême génère le recours à des voies pas toujours adaptées. En complément, ou en alternative, la question de la gratuité des contournements sur les autoroutes pour des petits déplacements pourrait aussi être étudiée, notamment pour les poids lourds, afin de soulager les centralités.

D'autres pratiques de shunt ont été signalées lors des ateliers thématiques ou territoriaux, le plus souvent liées à la congestion. A titre d'exemples ont été cités l'itinéraire rue de la Chagnée à Bessines puis rue de la Fiallerie et de la Mude au Sud-ouest de Niort pour éviter les embouteillages de la Route de la Rochelle ; Ste-Pezenne et St-Rémy pour rejoindre la MAIF en évitant la Route de Coulonges. Au regard de résultats de comptages, il est toutefois remarqué que ces pratiques sembleraient parfois être surestimées.

Ces pratiques induisent non seulement une insécurité liée à ces trafics parasites, mais aussi une dégradation des paysages, des nuisances pour les riverains, la dégradation d'infrastructures non destinées à un tel trafic ...

02.2.4.7 Des facilités de stationnement

L'offre de stationnement est très diverse en centre-ville de Niort puisque les places sont situées sur voirie, dans des parcs en ouvrage ou en enclos, ouvertes au public ou réservées aux abonnés, avec des arrêts minute et zones verte, orange et rouge, avec des tarifs tout public, spécifiques résidents ou actifs (PIAF).

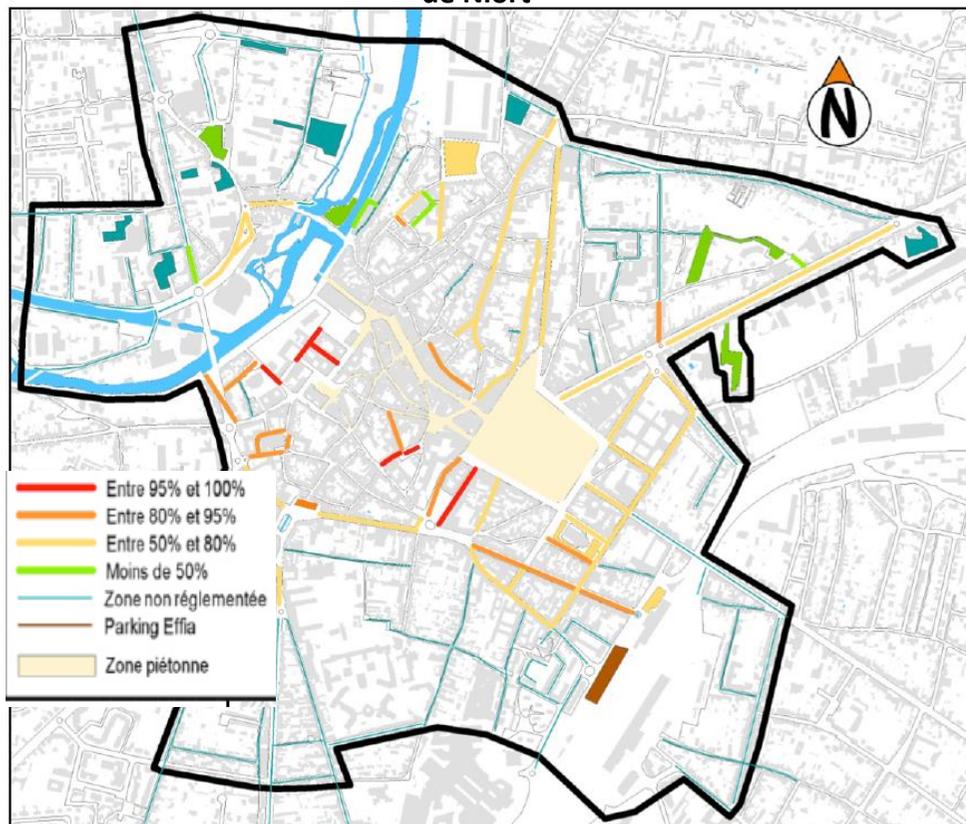
L'étude de stationnement sur le centre-ville de Niort de juillet 2016 menée par Erea Conseil a identifié 12 100 places de stationnement sur le centre-ville de Niort dont 57% d'offre publique. Elles se répartissent de la façon suivante :

- 3 988 places publiques sur voirie dont 1 878 réglementées (47%) avec 2 durées de stationnement distinctes. Parmi les places non réglementées, 37% d'entre elles (779 au total) ont été aménagées dans des « poches de stationnement ».
- 478 places sur voirie à destination de deux catégories bien spécifiques :
 - Les Personnes à Mobilité Réduite : 257 places, ce nombre est suffisant et supérieur aux exigences réglementaires à l'échelle du centre,
 - Les stationnements « arrêt minute » appelés également « cases rouges » : 221 places.
- 2 457 places publiques payantes réparties dans 12 parcs en ouvrage (souterrain ou en enclos)
- 1 823 places au sein du complexe hospitalier
- 3 355 places en parkings privés.

La tarification du stationnement se situe dans la moyenne des villes de taille similaire. Le tarif horaire en zone rouge est de 1.20€ limité à 2H.

La tarification des parkings manque de lisibilité, car on compte jusqu'à 4 tarifs différents, allant de 1,1 à 1,3€/h, voire 2€ pour le parking Effia de la gare. Par ailleurs, la gratuité de la première heure est appliquée à la Brèche, destinée à améliorer son taux de remplissage (en effet, en hausse régulière) et favoriser le commerce du centre-ville. Des tarifs réduits sont proposés via le PIAF aux résidents et aux actifs (en parkings péricentraux sous-utilisés comme Capucins ou Tartifume).

Taux d'occupation moyen du stationnement sur voirie en centre-ville de Niort



Source : Etude de stationnement centre-ville 2016, Ville de Niort

La zone verte, la plus étendue, privilégie le stationnement de longue durée, avec un tarif dégressif heure par heure :

- 80 centimes la première heure, ce qui constitue le minimum de perception ;
- 70 centimes la deuxième heure ;
- 50 centimes la troisième heure ;
- 60 centimes par heure à partir de la 4ème heure.

Alors que cette offre est jugée globalement suffisante, certains problèmes fonctionnels se traduisent par un sentiment général d'insatisfaction des usagers. Le stationnement est géré par la SEM So Space, qui, en outre, agit comme un observatoire du stationnement et produit de la donnée. Chaque mois, So Space réalise des relevés ponctuels de l'occupation des places de stationnement payant. Sur l'année 2015, le taux moyen d'occupation du stationnement payant était de 55%. Ce taux est variable d'une zone à l'autre. Alors que la zone verte est moyennement occupée, les zones rouge et orange subissent une forte pression du stationnement, caractéristique des secteurs de centre-ville. Une bonne rotation des véhicules doit être assurée sur ces places de stationnement, ce qui est peu le cas. Les secteurs les plus faiblement occupés sont la Place des Capucins (19%) et la rue Gambetta (24%), au Nord-ouest du centre-ville, et le Parc Tartifume (23%) au Nord-est. Les secteurs les plus fortement occupés sont les rues de l'hypercentre de Niort, autour de la Mairie. Le cas du Nord-est peut s'expliquer par une offre importante et payante dans un secteur où le stationnement sur voirie est gratuit.

Par ailleurs, le centre-ville bénéficie du jalonnement dynamique des principaux parkings.

L'offre de stationnement est supérieure à la demande autour de la gare mais elle s'accompagne d'un stationnement sauvage prédominant perceptible dans toutes les rues voisines gratuites. Au Sud (av. de la Rochelle et de St-Jean-d'Angély), on relève l'absence de parking public péricentral et la nécessité de poursuivre jusqu'en hypercentre (parking de l'Hôtel de Ville).

Offre de stationnement et fréquentation des parkings



Source: Etude de stationnement Centre-Ville - Ville de Niort

Globalement, la fréquentation horaire des parcs a augmenté de 48% entre 2012 et 2015. L'ensemble des parcs accueille en moyenne 2 véhicules par place et par jour, ce qui peut se traduire soit par une faible fréquentation d'un stationnement courte durée soit par l'accueil de stationnement de longue durée. Néanmoins, les taux de rotation sont assez hétérogènes d'un parc à l'autre. La saturation se limite à quelques voies comme l'avenue de Verdun ou la rue St-Gaudens.

En 2013, la Communauté d'Agglomération du Niortais a lancé une étude de faisabilité de parcs relais (P+R) sur le territoire en lien avec le réseau de transports collectifs, mais les propositions de cette étude ont finalement été

abandonnées (l'étude de pré-faisabilité indiquait qu'un cadencement inférieur à 15 min était nécessaire), au même titre que le projet de TCSP.

En s'appuyant sur le développement de nouvelles formes de mobilité, et l'expérimentation de la mise en gratuité totale du réseau de TC, la CAN souhaite tout à la fois réduire la place de la voiture dans l'hypercentre, tout en facilitant l'accessibilité du centre-ville et renforcer son attractivité, notamment résidentielle.

L'atelier thématique Mobilités déplacements a fait ressortir l'absence de parking aménagé et signalé à proximité des arrêts principaux de transport, ce qui conduit à réaliser son trajet jusqu'à la destination finale en voiture (en centre-ville de Niort par exemple). En parallèle, faciliter le stationnement en centre-ville de Niort crée un phénomène d'appel d'air pour la voiture. Le stationnement en centre-ville de Niort est très difficile les jours de marché. En périphérie, l'importante offre de stationnement en zones d'activités, réfléchi de manière individuelle, conduit à de vastes nappes de parkings alors qu'il serait opportun de chercher à mutualiser, par exemple entre des loisirs, du commerce et le travail. Les mutuelles ont engendré cette dynamique. Dans la zone de la Mude à Bessines, le stationnement a été mutualisé et les circulations douces ont été anticipées ; Place de la Brèche, il est désormais plus rapide d'accéder en bus qu'en voiture en raison de la recherche de place nécessitant du temps.

L'étude de stationnement a aussi permis de proposer 3 scénarios correspondant à des objectifs identifiés et affichés :

- Un premier scénario de correction au fil de l'eau, dont le principe est la conservation de la situation actuelle, mais avec corrections des incohérences identifiées ;
- Un deuxième scénario de réduction de l'offre sur la voirie, avec également une réduction du périmètre du stationnement payant en zone verte ainsi que des durées de stationnement autorisées. Il s'agit de réorienter les usages et libérer de l'espace sur voirie ;
- Un troisième scénario d'augmentation de la pression du stationnement, en supprimant certaines places notamment dans le

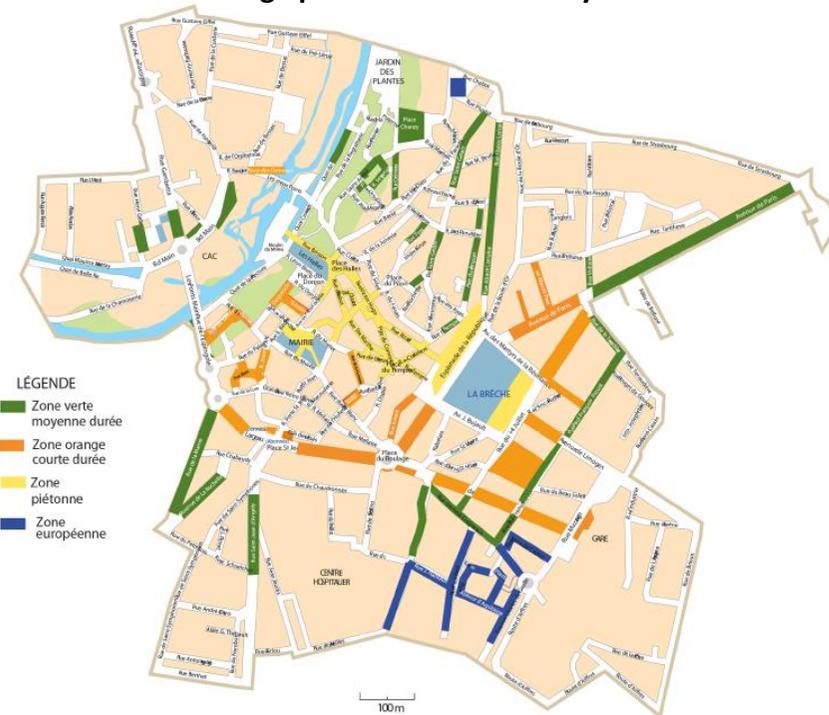
centre historique de la ville, en augmentant le périmètre du stationnement payant sur voirie autour des parcs et de la gare, dans le but de favoriser davantage le remplissage des parcs de stationnement.

Après validation des actions par le comité de pilotage, le scénario final de la politique de stationnement de Niort respectera les objectifs suivants : Une évolution de la politique de stationnement à accomplir progressivement ; Des objectifs à terme 2018 pour accompagner la mise en place de la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles) ; Des préconisations à moyen terme pour créer des conditions de stationnement dans le centre-ville de Niort compatibles avec les besoins des usagers et la situation économique de la collectivité.

D’ici 2018, ce scénario final prévoit une première phase d’harmonisation et de hiérarchisation des tarifs, notamment en vue du stationnement de longue durée dans les parcs, la mise en place d’un Forfait Post-Stationnement (FPS) à 20€, la conservation de la gratuité entre 12H et 14H, le renouvellement des horodateurs, la poursuite du développement du paiement par Smartphone, remplaçant peu à peu le système PIAF, le barriérage du parc Biscarra, l’intégration de la Mégisserie dans la zone verte, la gratuité des Capucins et l’ouverture du parc Henri Génin aux croisiéristes pour faciliter l’accessibilité du Port Boinot, la suppression de quelques places sur voirie afin de faciliter le cheminement piéton et automobile du centre-ville, la simplification du zonage par la suppression d’une catégorie, enfin la mise en place d’une zone bleue réglementée par Disque Européen dans le quartier Gare/Hôpital.

Il n’existe actuellement pas de zones réglementées dans les autres quartiers de Niort. Hors centre-ville, on constate la présence de parkings publics gratuits en complément de l’offre importante existant dans les rues des faubourgs, les quartiers d’habitat collectif, les lotissements et les zones d’activités et d’équipements. L’offre y est globalement adaptée aux besoins, excepté pour le stationnement diurne dans le quartier de l’Hôpital et le stationnement nocturne dans celui de Champommier (rues étroites bordées de maisons de ville). De manière plus ponctuel, ces difficultés concernent également les grands équipements (stade René Gaillard) et commerces (zone Mendès-France).

Plan de zonage prévu sur voirie à moyen terme



Source : Ville de Niort

La gestion de l’offre de stationnement dans les centres urbains périphériques s’appuie pour la plupart des communes sur un parking central secondé par une offre longitudinale le long de la voirie, cumulant de quelques dizaines à plusieurs centaines de places, selon l’attractivité du centre-bourg. Elles proposent aussi des poches de stationnement auprès des grands équipements péricentraux. Il n’existe actuellement quasiment pas de zones réglementées dans ces communes (présentes à Sainte-Maxire et Prahecq).

Les ateliers territoriaux ont permis de constater que le développement de l’urbanisation linéaire de type « village-rue » posait des problèmes de stationnement en raison de la multiplicité des accès privés limitant la capacité de stationnement sur voirie, renforcés par le fait que de nombreux riverains ne se garent pas sur leur parcelle.

Dans le règlement du PLU actuel de Niort, les dispositions générales de l'article 12 relatif au stationnement dans les zones UC (centre urbain, aux faubourgs périphériques et aux villages urbains) précise que [...] « dans les programmes de construction, les aires de stationnement des véhicules sont soumises aux règles du PLU et doivent répondre aux normes de stationnement indiquées ci-après ».

Des dispositions particulières liées à la mutualisation des stationnements complètent l'article. « Au sein d'une même opération d'aménagement d'ensemble, l'offre en stationnement associée aux différents projets peut être réduite, tout en répondant aux besoins complémentaires de chaque projet. L'ensemble des places est regroupé dans un même parc de stationnement, situé dans le périmètre de l'opération. Le calcul du nombre de places nécessaires doit alors être justifié par les possibilités de mutualisation des usages liés au stationnement. Dans ces cas, les besoins doivent être justifiés (nature du projet, taux et rythme de fréquentation, situation géographique au regard de sa desserte et des espaces publics de stationnement existants à proximité) ».

Dans le cas des rues piétonnes, en zone UCa (secteur mixte du centre-ville et des faubourgs du 19ème siècle), il n'est pas exigé d'aires de stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations.

En outre, dans la zone UM (secteur mixte des quartiers en périphérie du centre-ville et de sa première frange), les règles sur la mutualisation des stationnements sont les mêmes, mais elles diffèrent sur le nombre de places requises dans les constructions neuves par tranche de surface de plancher (plus ou moins nombreuses).

Le règlement n'impose pas de places sur le domaine public dans le cadre d'opérations d'ensemble.

Normes de stationnement du PLU actuel de la Ville de Niort

Destination projetée Sous réserve qu'elle soit autorisée dans la zone	Nombre de places requises
Habitat	1 place de stationnement par tranche commencée de 80 m ² de surface de plancher. Cette règle ne doit pas contribuer à imposer plus de 2 places par logement. Une place par logement minimum pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat, ainsi que les autres types de logements visés à l'article L. 123-1-13 du CU
Hébergement hôtelier	1 place pour 3 chambres
Commerce	1 place de stationnement par tranche commencée de 130 m ² de surface de plancher
Bureaux	1 place de stationnement par tranche commencée de 80 m ² de surface de plancher
Artisanat, Industrie	1 place de stationnement par tranche commencée de 80 m ² de surface de plancher
Constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif	1 place de stationnement par tranche commencée de 80 m ² de surface de plancher. Toutefois, pour certains équipements, tels que les établissements d'enseignement, des dérogations peuvent être autorisées, à la condition que le permis le justifie (nature de l'équipement, taux et rythme de sa fréquentation, situation géographique au regard de sa desserte et des espaces publics de stationnement existants à proximité).

Source : PLU, Ville de Niort

Le Code de l'Urbanisme s'est enrichi ces dernières années de plusieurs articles dont il faudra tenir compte dans l'élaboration du règlement (corrections d'irrégularités ou compléments possibles) :

- Article L. 151-32 : « Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation ».
- Article L. 151-34 : « Le règlement peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction :
 - 1° De logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat ;
 - 2° Des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés au 6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles ;
 - 3° Des résidences universitaires mentionnées à l'article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation.
- Article L. 151-35 : « Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement.

Toutefois, lorsque les logements mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 151-34 sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus de 0,5 aire de stationnement par logement ».

- Article L. 151-30 : « lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations minimales pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux [...] ».
- Article L. 151-31 du CU : « Lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15% au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage, dans des conditions définies par décret ».
- Article L. 151-4 du CU : « [Le rapport de présentation du PLU] établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ».

Concernant le stationnement sur le lieu de travail, une des particularités du territoire est que les entreprises développent couramment la taille de leurs parkings au fur et à mesure que leurs effectifs augmentent, sans nécessairement prendre en considération les modes alternatifs.

02.2.4.8 Une fréquentation des transports collectifs stable

Sur le territoire de la CAN, les transports collectifs atteignent une part modale de 4,5%, proche de la moyenne nationale des agglomérations de taille moyenne et en légère hausse (4% en 2003, alors que le périmètre était plus resserré autour de Niort, donc plus favorable aux transports collectifs).

La fréquentation des TAN a augmenté comme l'offre proposée au cours de la première moitié des années 2010.

Néanmoins, cette fréquentation demeure mesurée au regard des autres agglomérations comparables.

A compléter ultérieurement par l'évolution de la fréquentation avec la nouvelle DSP et la gratuité.

L'intermodalité voiture – bus par rabattement est aujourd'hui peu pratiquée faute d'organisation proactive et de qualité de service suffisamment attractive. Néanmoins, certains usagers la pratiquent, par exemple pour se rendre à la gare SNCF ou dans l'hypercentre.

Enfin, au regard de la proportion importante d'usagers scolaires, la fréquentation des transports urbains porte essentiellement sur les heures de pointe.

Fréquentation des réseaux de transport urbain du grand Ouest en 2014

Autorité Organisatrice de la Mobilité	Population desservie	Total de voyages 2014 (milliers)	Voyages par habitant 2014
CA Région de Saint-Nazaire	123 334	7805	63
CA du Niortais*	107 447	5694	53
CA Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor	119 804	7794	65
CA du Grand Angoulême	112 047	9822	88
CA Bourges Plus	109 924	10250	93
CA de Blois Agglopolys	108 460	6429	59
CA de Laval	100 352	9443	94
CA la Roche Sur Yon - Agglomération	97 126	2492	26
CA Quimper Communauté	91 357	5316	58
CA du Choletais	83 793	4550	54
CA du Pays de Saint Malo - Saint Malo Agglomération	82 192	3449	42
CA Royan Atlantique	82 009	937	11
MOYENNE	101487	6165	61

* statistiques 2013

*Source : CEREMA, Annuaire 2016. Nota : les données de la CAN intègrent l'ex Com Com Plaine de Courance

Le réseau RDS a connu pour sa part une tendance à la progression régulière de sa fréquentation, mais celle-ci a ensuite stagné au milieu des années 2010 en raison de la croissance du covoiturage, de la baisse du coût du carburant, voire de la hausse de la tarification.

La gare de Niort, desservant la ville centre de l'agglomération, correspond à l'arrêt le plus fréquenté du réseau TER avec 1 494 voyageurs par jour (soit le double de voyages environ) et 1 090 296 montées et descentes dénombrées pour l'année 2015. Les haltes ferroviaires du territoire de la CAN enregistrent une fréquentation variée, avec au minimum 14 voyageurs par jour à Prissé-la-Charrière, pour au maximum 114 à Mauzé-sur-le-Mignon, le deuxième arrêt le plus fréquenté du réseau avec plus de la moitié des « navetteurs ».

Fors et Beauvoir-sur-Niort sont utilisées par 69 et 54 voyageurs par jour et les haltes de Prissé-la-Charrière, Marigny et Prin-Deyrançon le sont par moins de 25 voyageurs par jour.

De plus, la moitié des gares actives du territoire, dont Niort, ont connu une diminution de leur fréquentation en 2015, en particulier Marigny, mais celle de certaines haltes secondaires ont nettement augmenté (Prin-Deyrançon et Fors).

Le développement du réseau par l'ouverture ou la réouverture de nouvelles haltes, la modernisation des haltes existantes (comme Mauzé-sur-le-Mignon, dont l'état de la gare et de ses abords immédiats n'incitent pas suffisamment à l'usage du train) et l'ajout d'équipements tels que des parcs relais, méritent d'être questionnés.

A titre d'exemple, les haltes de la Jarrie et d'Aigrefeuille d'Aunis ont été rouvertes en Charente Maritime sur la ligne la Rochelle - Niort le 11 décembre 2016.

Fréquentation des haltes ferroviaires

Intercommunalité	Gares et haltes	Total montées/ descentes 2015	Évolution 2015/2014	Voyageurs par jour	Abonnés quotidiens	Scolaires quotidiens	Autres occasionnels
CAN	Niort	1 090 296	-1,5%	1 494	71	195	1 228
CAN	Prin-Deyrançon	7 270	23,2%	18	1	14	3
CAN	Mauzé-sur-le-Mignon	53 686	-7,3%	114	70	28	16
CAN	Fors	28 747	25,0%	69	9	51	9
CAN	Marigny	9 226	-15,0%	23	2	18	3
CAN	Beauvoir-sur-Niort	22 598	7,9%	54	9	38	7
CAN	Prissé-la-Charrière	5 682	-0,9%	14	2	10	2
CC du Haut Val de Sèvre	La Crèche	13 441	7,4%	27	22	1	4

Source : SNCF

02.2.4.9 Un bilan contrasté du PDU 2009–2019

Malgré la réalisation totale ou partielle de près de 2/3 des actions du PDU en 5 ans, l'évaluation à mi-parcours du PDU 2009-2019 de la CAN montre qu'encore 13% des actions sont à l'étude et 26% des actions, soit près d'1/4, n'ont pas été réalisées ou ont été abandonnées.

Sur les 31 actions inscrites au PDU, 6 ont été réalisées et 13 l'ont été partiellement ou sont en cours. L'aménagement de l'hypercentre de Niort en faveur des modes doux (piétons, vélos) a permis sa piétonisation dès 2009 avec des aires piétonnes, des zones de rencontre et des zones 30, et l'installation de plus de 1 000 arceaux vélos depuis.

Les objectifs de sécurisation des déplacements sont en cours de réalisation au travers de la mise en place de zones 30 et de rencontre autour de la place de la Brèche et dans certains centres-bourgs de communes, ainsi que la création de quelques Pédibus recensés sur le territoire de la CAN à l'initiative des écoles ou des communes.

Aujourd'hui, il n'existe pas de Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de l'agglomération. Malgré des réalisations cyclables de type bandes ou pistes, des parcours à vocation de loisirs (chemin du III^{ème} millénaire, coulée verte, plan vélo du Marais poitevin, vélo Francette), des arceaux sur Niort et la prise en compte des aménagements cyclables dans les PLU, une clarification de la compétence vélo entre la ville de Niort et son agglomération et une réflexion sur la cohérence sont nécessaires.

Concernant les transports collectifs urbains, 1 action sur 5 a été réalisée : la restructuration du réseau en 2011 et son développement sur l'ensemble du territoire via notamment les transports à la demande (TAD), puis la nouvelle DSP en 2017. L'action relative à un service de desserte du Marais poitevin en période estivale a été réalisée puis modifiée, avec à présent un fonctionnement à l'année de deux lignes (20 et 21). En revanche, la possibilité de transporter un vélo a été supprimée.

Alors que le PDU visait à un développement conséquent de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau, les deux actions relatives au projet d'aménagement du

TCSP Bessines / Niort / Chauray et des pôles d'échanges ont été abandonnées le 18 avril 2014 par délibération en Conseil Communautaire en raison de nouvelles orientations en matière de mobilité. Par conséquent, de nombreux projets en lien avec le TCSP ont dû être stoppés ou ont été ralentis comme l'aménagement de pôles d'échange aux extrémités de la ligne, la mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le centre de Niort intégrant le TCSP, la mise en place d'une régulation centralisée de trafic sur les carrefours à feux traversés par le TCSP.

Enfin, le projet de mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs va être relancé suite à un premier appel d'offres infructueux. Il devrait être déployé à l'horizon 2017.

Excepté la création du pôle central de la Brèche, aucune des actions contribuant à repenser l'intermodalité avec les autres modes collectifs n'a été menée dans son intégralité (deux parcs relais sur l'axe TCSP avaient été prévus et la gare devait être aménagée en un véritable PEM).

Concernant le stationnement, la mise en œuvre d'une nouvelle politique de stationnement dans le centre de Niort est engagée avec une réflexion sur la gestion de l'offre, le jalonnement et la signalétique des parkings, et une nouvelle grille tarifaire. Dans les centres urbains périphériques, les études de stationnement sont réalisées au gré des projets d'aménagement de centres-bourgs ou d'équipements (ex : Echiré).

Un travail sur une meilleure organisation des livraisons en ville fait l'objet d'une action dans le PDU mais seule une étude d'étudiant a depuis été réalisée, sans mise en œuvre des préconisations formulées.

Enfin, le développement de l'offre ferroviaire du territoire est en cours avec des travaux d'amélioration des lignes menés conjointement par l'Etat et la Région, le réaménagement de la gare de Mauzé-sur-le-Mignon a démarré avec la création d'une zone de stationnement et un passage souterrain, mais le parking demeure en très mauvais état. Aucune réouverture de gare sur le réseau n'est prévue à l'heure actuelle.

Aiffres et Prahecq se sont dotées d'un Plan local de déplacements, Sciecq est en cours d'élaboration, dans le cadre de son projet global d'aménagement.

02.2.5 Des modes actifs au potentiel affirmé

02.2.5.1 Des atouts et des freins pour la pratique des modes actifs

Atouts

La topographie du territoire de la CAN est peu accidentée, malgré des éléments de relief repoussoirs au Nord-ouest.

La qualité des paysages, le climat océanique tempéré et l'un des plus forts taux d'ensoleillement de France (plus de 2 000 heures) sont des facteurs favorables à la pratique cyclable.

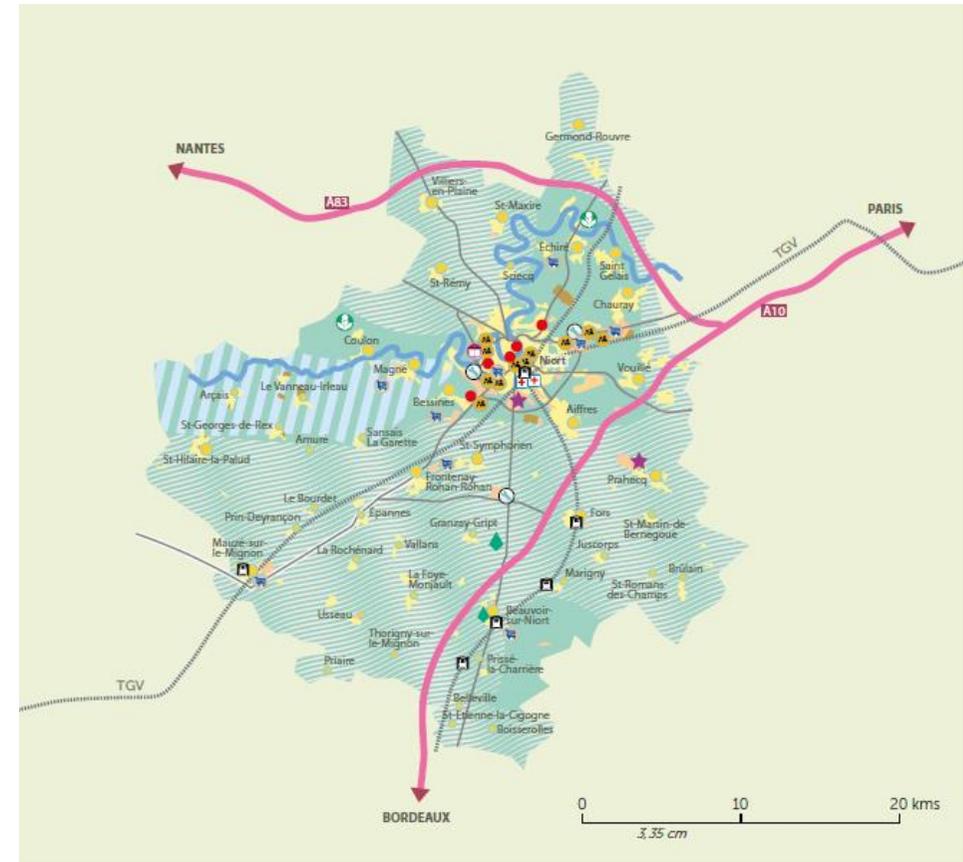
Les cours d'eau à l'origine de coupures et donc d'allongement des distances sont peu présents. La Sèvre niortaise est franchissable de manière assez régulière par des ouvrages routiers ou des passerelles, de même que les infrastructures ferroviaires (bien que pas toujours très accessibles aux modes doux, comme c'est le cas pour le boulevard de l'Europe, le pont Inkermann, les tunnels rue de Goise et rue des Pèlerins ...).

En termes de distances, la zone urbaine de Niort est théoriquement accessible à vélo depuis les communes de première couronne. A l'intérieur, la densité de la forme urbaine permet réaliser des déplacements de courte distance.

La plupart des communes disposent d'écoles élémentaires. Cela facilite les déplacements de proximité, au profit de la pratique de la marche et du vélo. Il en va de même pour les établissements sportifs. La concentration des établissements du 2ème degré et du supérieur sur Niort les rend également accessible en modes actifs depuis les quartiers d'habitat de la ville centre, voire de première couronne.

Concernant les emplois, le constat est assez proche de ces derniers, avec une concentration sur l'axe Bessines – Niort – Chauray.

Répartition géographique de l'activité économique dans la CAN



L'activité économique



Source : Projet de territoire CAN

De même, plusieurs communes ont placé la revitalisation commerciale de leur centre-bourg au centre de leur projet urbain (ex : Vouillé et Echiré). Cela concourt également à réduire les distances de déplacements. En proportion de leurs déplacements tous modes, les classes d'âge les plus utilisatrices du vélo comme mode de déplacement fonctionnel sont celles de 15 à 29 ans et 30 à 44 ans. Sur la CAN, leur part est légèrement inférieure à la moyenne française.

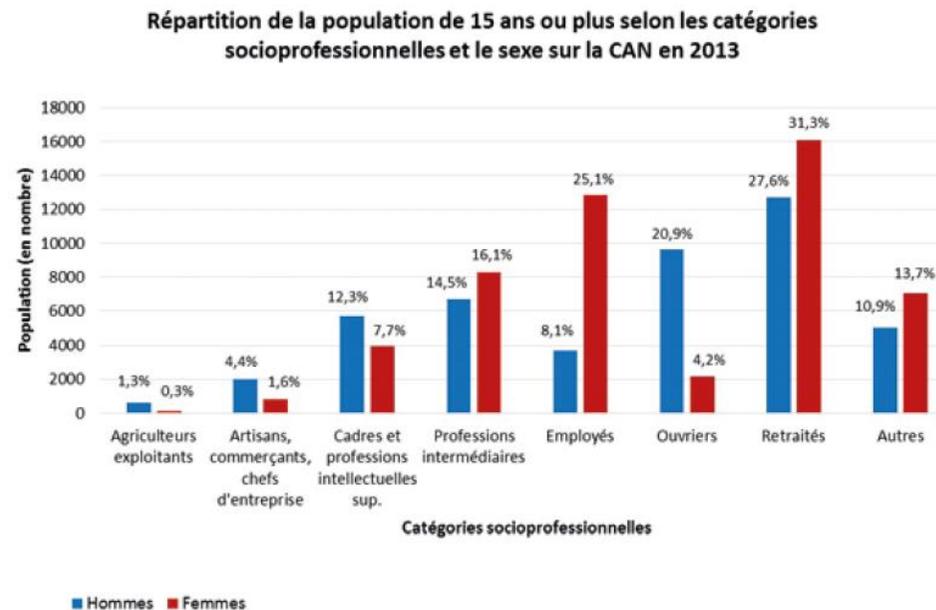
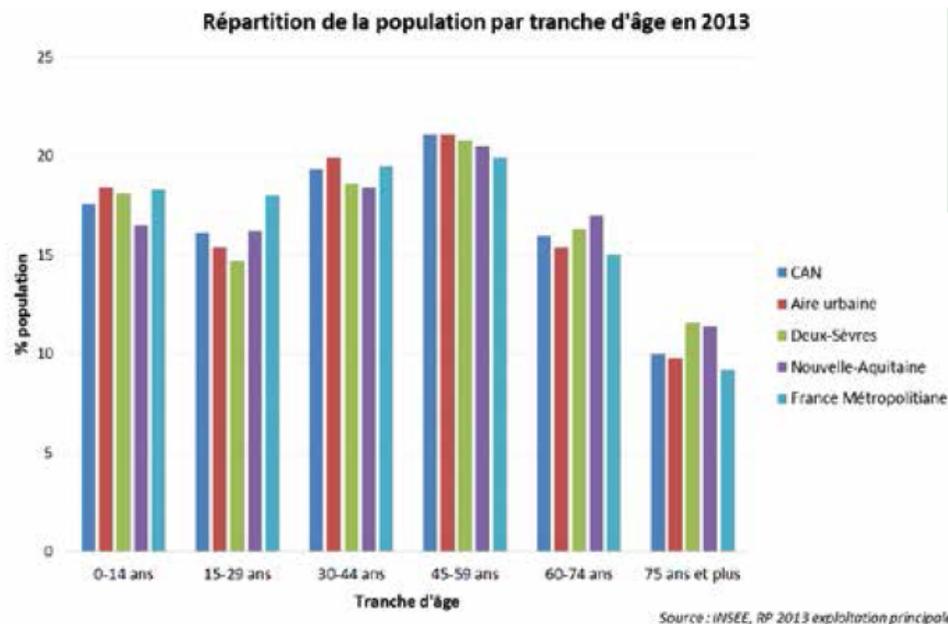
En termes de profil socioprofessionnel, les utilisateurs les plus assidus sont les professions intermédiaires et les cadres et professions intellectuelles supérieures. Ces deux catégories sont légèrement mieux représentées dans la CAN qu'en moyenne en France métropolitaine.

Aussi, globalement, le profil des habitants de la CAN n'est ni un frein ni un atout à la pratique du vélo. Le public cible correspond au jeune actif, car c'est souvent le plus réceptif à l'offre cyclable. La part de ces derniers soulève des opportunités à développer à travers des actions orientées et ciblées sur leurs besoins (domicile-travail, VLS, intermodalité, stationnement sécurisé, etc.).

La carte de représentation des temps de parcours par isochrones ci-contre permet de visualiser les zones d'influence théoriques et réelles du centre-ville de Niort, pour les modes actifs.

Cet exercice prend en considération le maillage de voiries, venelles, cheminements, franchissements. Les surfaces couvertes par la zone théorique mais pas réelle correspondent aux secteurs en déficit d'accessibilité du fait de lacunes dans ce maillage ou de coupures créées par des éléments naturels (exemples : cours d'eau) ou artificiels (voie ferrée, 2*2 voies ...).

Concernant le vélo, le centre-ville est accessible en 15 minutes depuis l'ensemble de la zone agglomérée de Niort à l'exception de St-Liguaire à l'Ouest et Souché au Nord-est en raison de leur éloignement ainsi que des méandres de la Sèvre niortaise et du Lambon. En revanche, les bourgs des communes de première couronne ne le sont pas. Le centre est également accessible en 15 minutes à pied depuis les faubourgs.



Source : Portrait de territoire 2016, CAN

Page suivante, la première carte procède du même exercice pour les centres-bourgs de première couronne. Ceux de Magné, et Frontenay-Rohan-Rohan sont accessibles à pied et donc à vélo, comme ceux de Vouillé et Echiré, mais des écarts comme Arthenay, la Rivière ou Ternanteuil ne le sont qu'à vélo. Sur Chauray et Aiffres, le développement urbain en direction de Niort a pour conséquence de ne rendre accessibles les nouveaux lotissements qu'à vélo. Toutefois, les quartiers et zones d'activités périphériques de Niort leur sont également accessibles. A noter que le bourg d'Echiré est également accessible à vélo depuis St-Gelais.

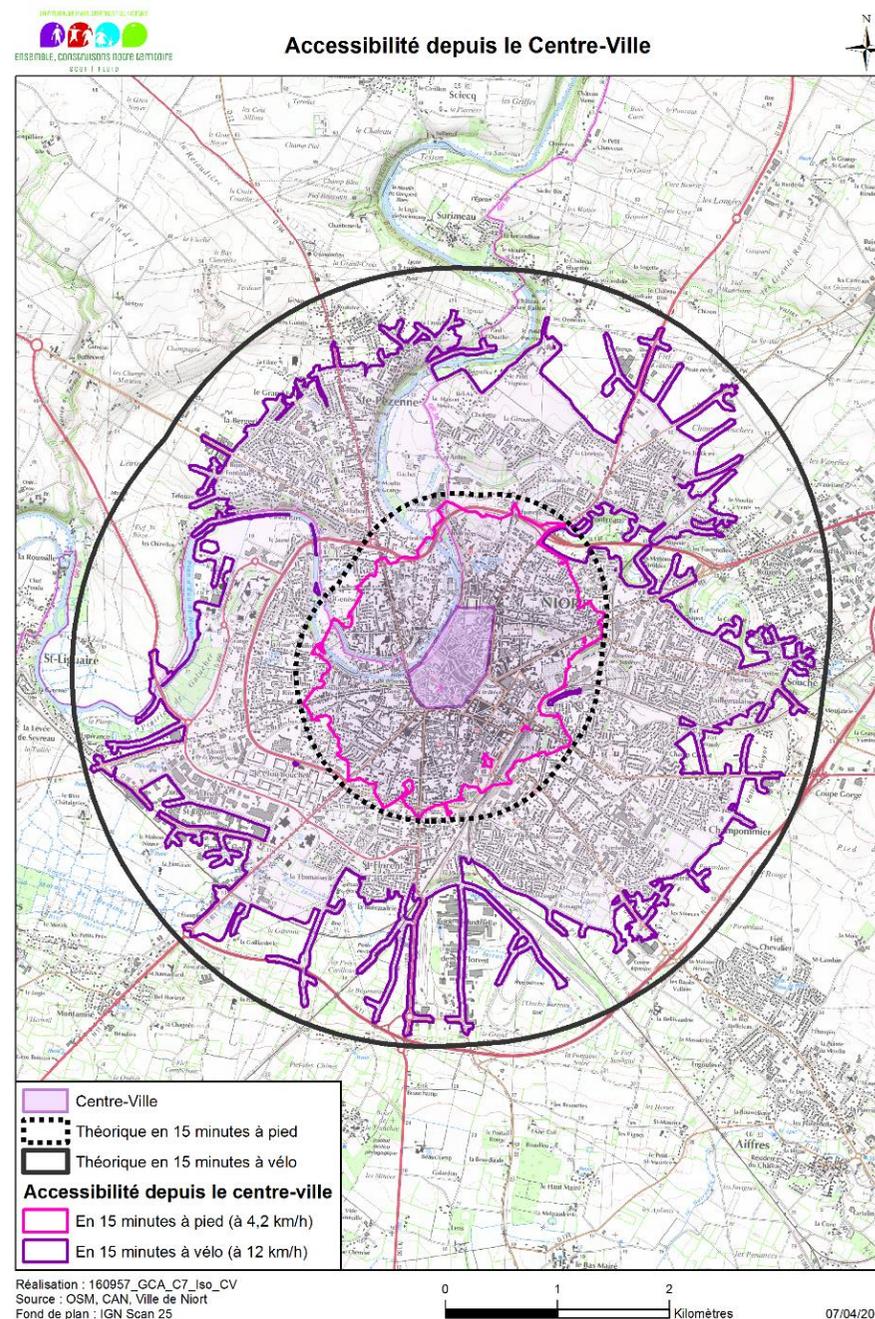
La seconde carte identifie le niveau d'accessibilité des gares et haltes du territoire pour les modes actifs. Celle de Niort n'est pas accessible depuis les quartiers Nord (Ste-Pezenne, Pontreau, Souché) et Ouest (St-Liguaire). Les haltes sont accessibles à pied depuis l'essentiel des zones agglomérées des communes les accueillant. Toutefois, il faut recourir au vélo pour accéder à celle de Mauzé-sur-le-Mignon depuis le Sud-est et le Sud-ouest. Aucune halte n'est accessible à vélo depuis un bourg voisin.

Freins

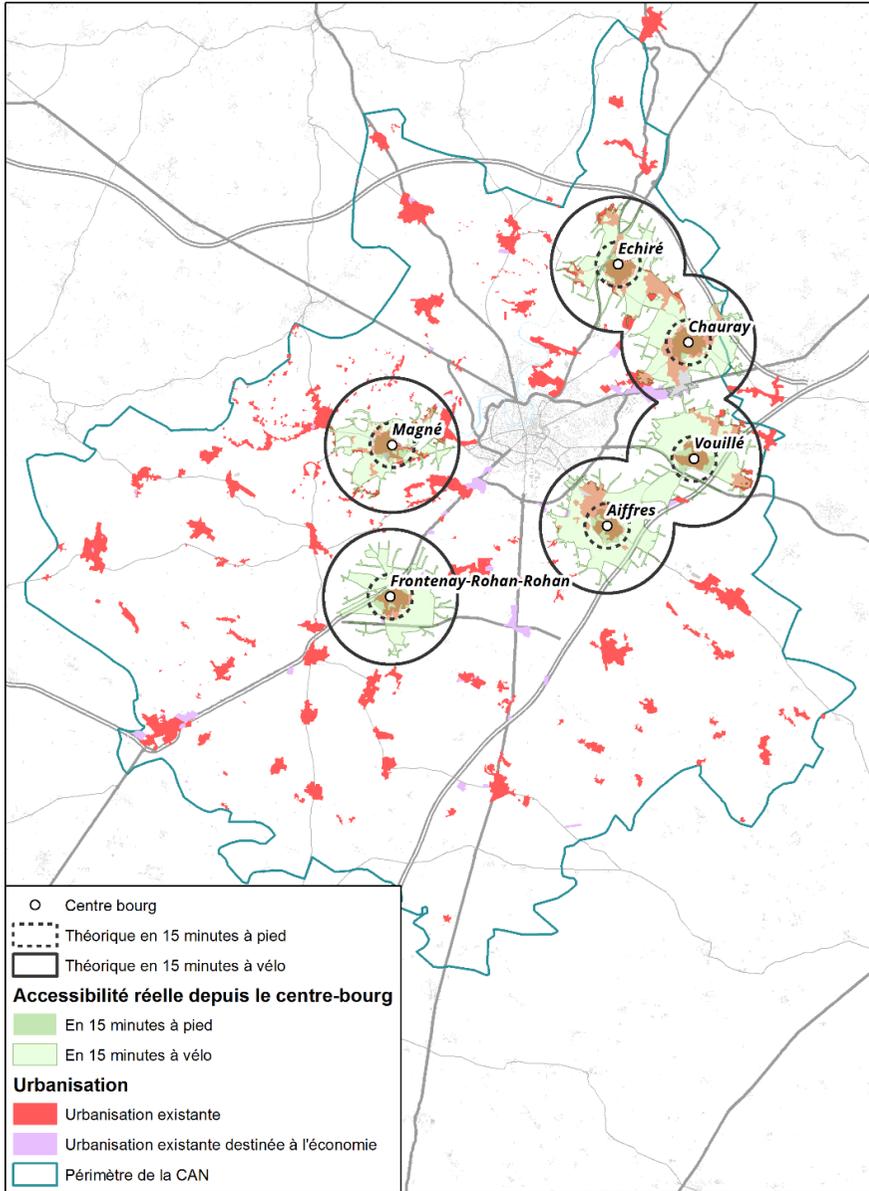
Si les effets de coupure créés par les infrastructures ferroviaires et routières restent relativement mesurés sur le territoire, la concentration de flux automobiles voire poids lourds sur les franchissements de ces infrastructures peut fortement nuire à la pratique des modes actifs, notamment le vélo.

A titre d'exemple, le franchissement de la voie ferrée au Sud-est de Niort se produit par le biais de pont-rail sous lesquels le gabarit circulaire est étroit et source de danger. De même, entre Aiffres et Niort, la traversée de la rocade Est est difficile du fait des trafics motorisés élevés. Cela peut aussi s'observer sur le franchissement du Lambon par l'av. de Paris entre Chauray et Niort et celle de la Sèvre niortaise via le boulevard de l'Europe. La liaison Sainte-Pezenne – Noron n'est pas possible à vélo (2*2 voies à 50 et 70 km/h. sans aménagement spécifique ni trottoir).

Le manque de liaison directe entre Magné et Niort est également notable (le chemin aménagé le long de la Sèvre à vocation de loisirs est très long car il suit les boucles de la Sèvre). De plus, la liaison Bessines – Niort est jugée dangereuse.



Accessibilité depuis les Centres-bourgs

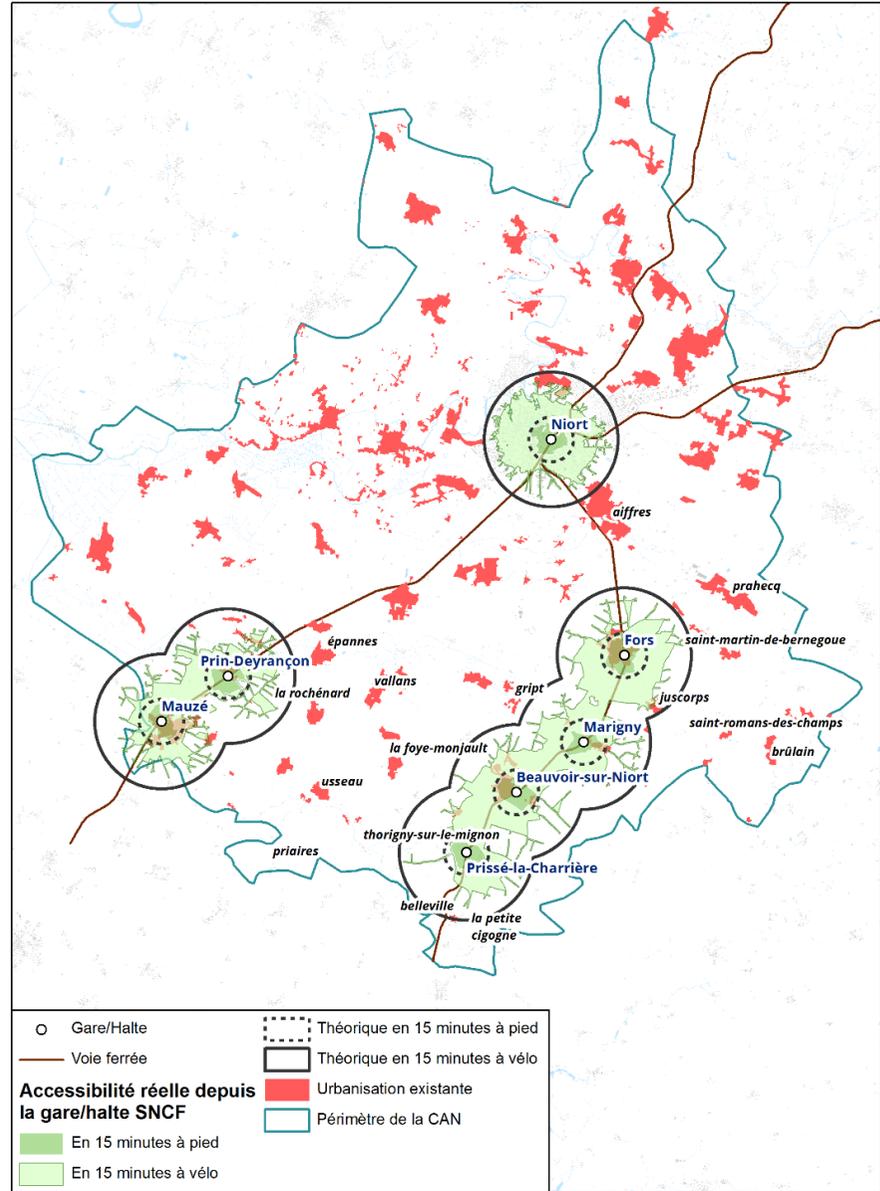


Réalisation : 160957_GCA_C8_Iso_periph
Source : OSM, CAN, Ville de Niort
Fond de plan : OpenStreetMaps

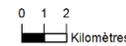


07/04/2017

Accessibilité depuis les gares/haltes SCNF



Réalisation : 160957_GCA_C9_Iso_gare
Source : OSM, CAN, Ville de Niort
Fond de plan : OpenStreetMaps



11/04/2017

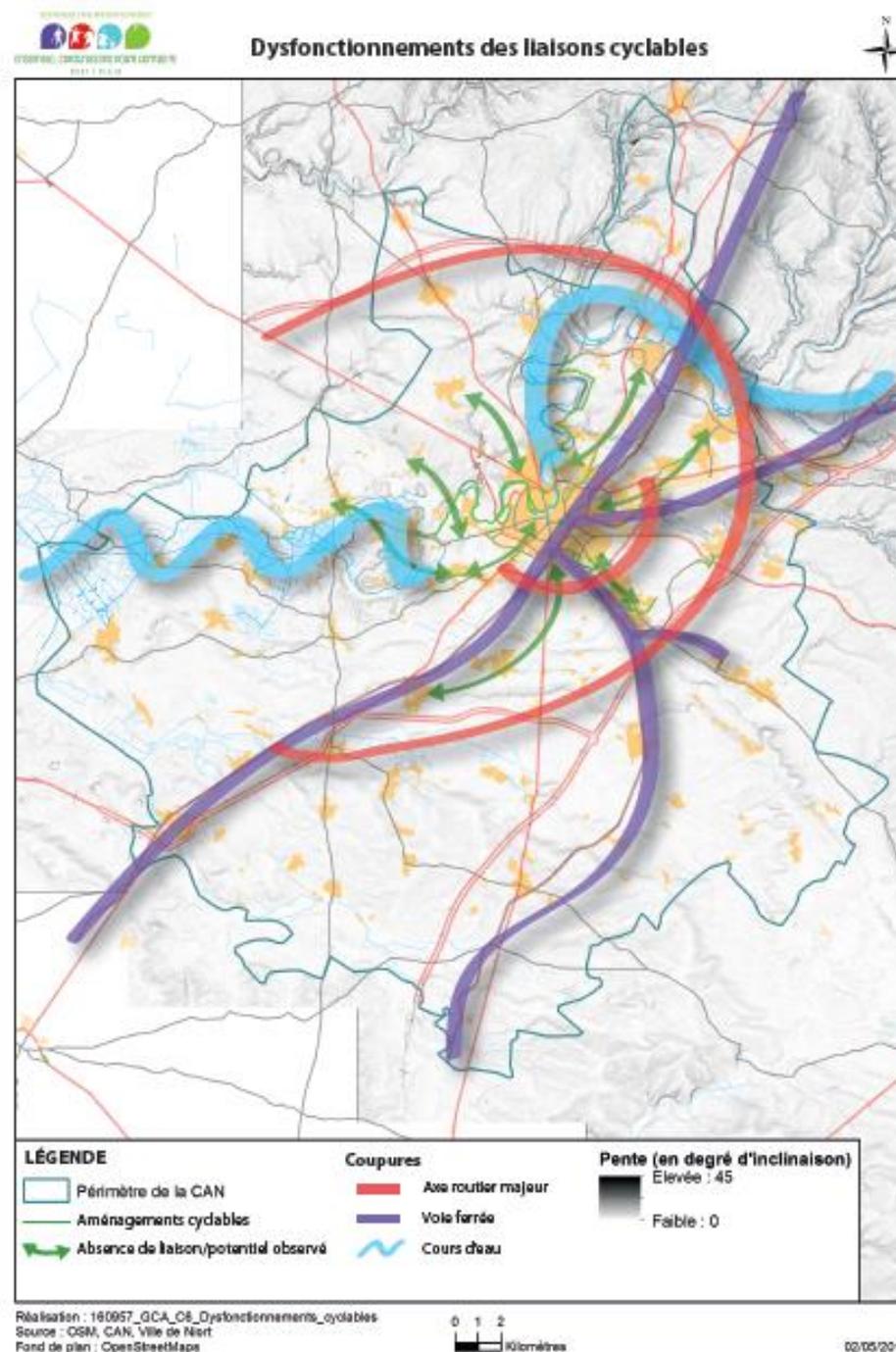
Autre caractéristique du territoire, la traversée de centre-bourg par des flux automobiles denses, voire poids lourds, dévalorise la pratique des modes actifs pour se rendre aux commerces ou aux écoles et renforce l'accompagnement des enfants en voiture. Ces éléments agissent comme des discontinuités empêchant un maillage cyclable efficient.

La concentration d'emplois et d'équipements majeurs sur Niort et Chauray amène également à allonger les distances de déplacements, favorables aux transports motorisés. Au mieux, le vélo peut alors être utilisé dans le cadre d'un trajet intermodal. En 2013, plus de la moitié des actifs de l'agglomération sortent de leur commune de résidence pour travailler (données RGP INSEE). Cette part est croissante. L'analyse des trajets domicile-travail fait ressortir une attractivité de l'ensemble Niort, Chauray, Bessines par rapport aux autres communes de la CAN. En effet, il totalise 83% des emplois de la CAN. En dehors des liaisons entre première couronne et ville centre d'une part et emplois de l'autre, les modes actifs paraissent peu adaptés.

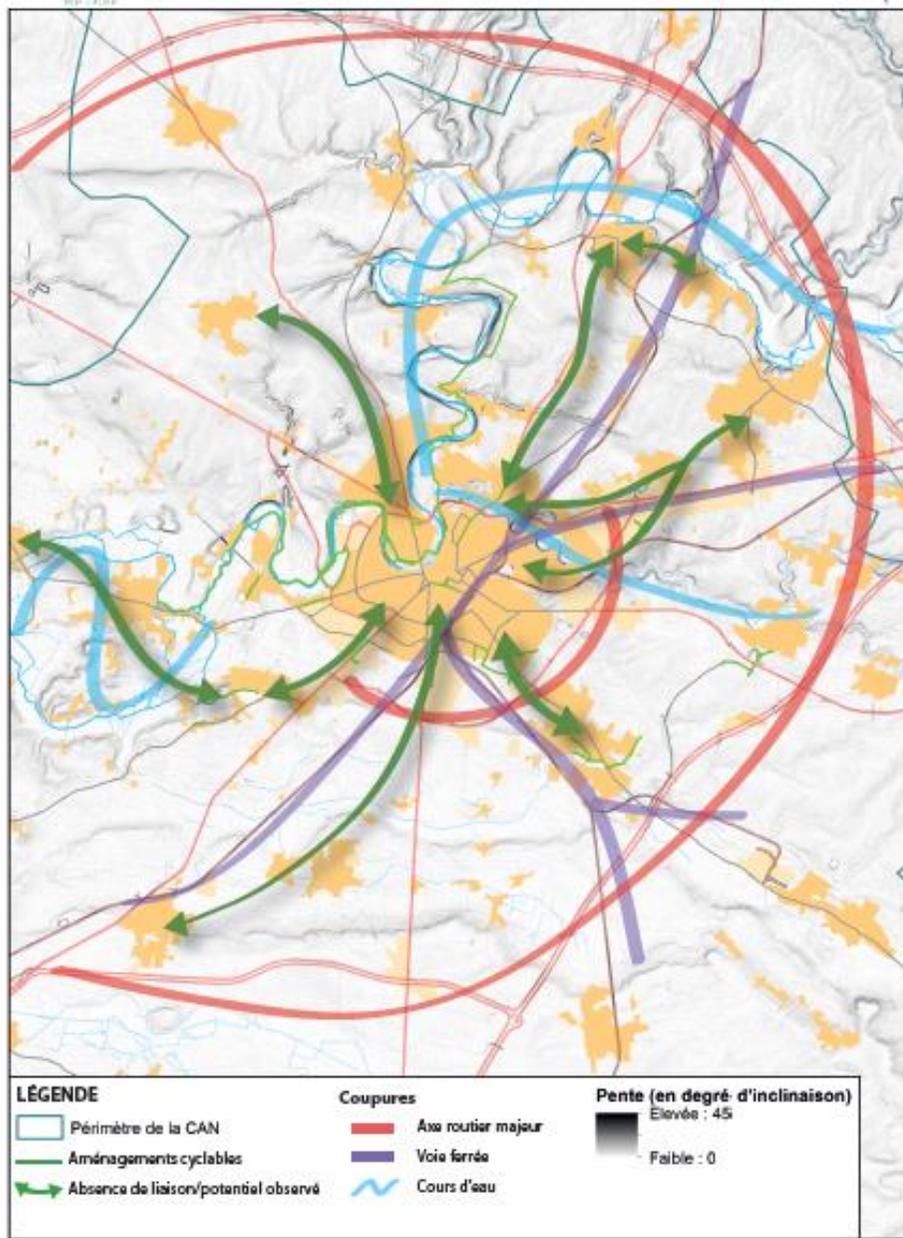
Le facteur culturel est aussi un frein majeur à la pratique du vélo. En effet, celui-ci n'est de manière générale pas particulièrement considéré sur la CAN, notamment pour les déplacements à vocation fonctionnelle.

La concurrence de la voiture sur la voirie est encore trop forte et l'offre cyclable sans discontinuité est insuffisante pour modifier les habitudes de déplacement sur le territoire. La voiture exploite un maximum d'espace disponible sur la voirie, ce qui rend l'usage du vélo moins sûr et moins agréable que dans des villes où le phénomène inverse a joué. Les piétons et les cyclistes ne disposent actuellement pas de l'espace nécessaire pour leur sécurité, et la circulation motorisée connaît peu de contraintes, ce qui dégrade l'aspect concurrentiel du vélo en milieu urbain.

Par ailleurs, le PLU actuel de Niort comprend des orientations d'aménagement intégrant des principes de voirie à respecter pour les voies structurantes (intégration des vélos et mixité des usages, dissociation des espaces piétons et circulés, sécurisation des bas-côtés), les voies de desserte interne (voies partagées avec priorité piétons autant que possible, préférence pour les boucles aux impasses), les voies douces à créer, ou encore les principes d'accès, la mutualisation des parkings.



Dysfonctionnements des liaisons cyclables



Réalisation : 160957_GCA_CB_Dysfonctionnements_cyclables
 Source : OSM, CAN, Ville de Niort
 Fond de plan : OpenStreetMap

0 1 2
 Kilomètres

02/09/2017

02.2.5.2 Des aménagements cyclables à développer

Liaisons cyclables

Il n'existe pas de Schéma Directeur Cyclable à l'échelle de l'agglomération et donc de vision d'ensemble du réseau cyclable. En outre, la CAN dispose des compétences développement économique, tourisme et transports, mais pas de celle qui lui permettrait de développer un réseau cyclable cohérent. Les Communes ont la compétence voirie, et certaines profitent de l'aménagement de nouveaux quartiers pour créer des liaisons douces. En ce qui concerne plus précisément la Ville de Niort, elle a établi en 2007 un schéma directeur cyclable sur son propre territoire, mais qui n'a été que partiellement suivi et qui n'est plus développé aujourd'hui.

L'itinéraire le plus marquant du territoire est celui de randonnée vélo le long de la Sèvre niortaise (cf dans la sous-partie relative au vélo loisirs). Il constitue une structure potentielle sur laquelle les collectivités peuvent s'appuyer pour développer un réseau cyclable attractif.

Cependant, des aménagements (bandes ou pistes cyclables) sont réalisés ponctuellement sur les voiries CAN (en zones d'activités par le biais de la compétence du développement économique), Communes ou Département (compétence voirie). Toutefois, il s'agit généralement de parcours à vocation de loisirs (chemin du IIIème millénaire, coulée verte, plan vélo du Marais poitevin, vélo Francette, etc.) et il n'existe pas de continuité entre aménagements.

Le réseau fonctionnel se limite quasiment à celui de Niort, où les distances se prêtent bien à la pratique du vélo. Seules deux radiales ont été (partiellement) aménagées : rues d'Antès - du Vivier au Nord et avenue de la Rochelle au Sud-ouest. Au Sud-ouest, on relève également les aménagements parallèles au bd de l'Atlantique et à la rue H. Sellier.

D'autres communes ont développé des pistes cyclables. Il faut en particulier noter la liaison Chauray - Chaban.

Equipements

Le jalonnement des liaisons cyclables n'est pas homogénéisé sur la CAN.

A Niort, plus de 1 000 places de stationnement vélos (arceaux verts) existent sur voirie. Cependant, aucun aménagement permettant un stationnement sécurisé n'est proposé sur la commune, excepté à la gare à destination des abonnés TER uniquement.

Le PLU actuel de Niort impose la réalisation de local vélos pour certains types de programmes. Il exige ainsi un espace pour les constructions à destination d'habitation comportant plus de 4 logements, les constructions neuves à

Parc à vélo hôtel de ville de Niort



destination de commerces et bureaux, ainsi que les autres constructions à destination autre que commerces, bureaux ou habitations, selon certaines normes, avec une surface minimum de 9 m².

A bord des trains TER et Intercités, des espaces dédiés repérables par un pictogramme vélo permettent, dans la limite des places disponibles, de voyager avec un vélo standard uniquement. La SNCF propose également des aides financières pour l'achat de vélos pliables, transportables sur le réseau.

Les cycles ne sont pas autorisés dans les bus du réseau de l'agglomération sauf sous réserve d'être pliés et maintenus à la main par le voyageur pendant l'intégralité de son trajet.

Parallèlement, il n'existe pas encore de système de vélos en libre-Service sur le territoire de la CAN.

Suite à la nouvelle DSP Transports, les usagers pourront recourir à la location d'environ 150 Vélos à Assistance Electrique (40 VAE en location depuis le mois d'octobre 2017). Une flotte en libre-service devrait également être mise en place courant 2019.

Les ateliers thématiques et territoriaux ont été l'occasion de pointer des lacunes et des besoins sensibles pour les vélos. L'absence de stationnement sécurisé en freine fortement la pratique, de même que le relief (ex : Germond-Rouvre). Un autre frein est le manque de signalétique (pour le piéton comme le vélo). Les liaisons entre Niort et sa première couronne sont parfois difficiles à réaliser en raison de coupures fortes comme la rocade ou la Sèvre, avec des gabarits d'ouvrages limités. Les pistes cyclables fonctionnelles sécurisées sont insuffisantes et mal entretenues. Les souhaits de liaisons intercommunales à l'Ouest du territoire sont nombreux (Bessines – Sansais, Bessines - Niort, Coulon – Magné, Le Bourdet – Amuré – Sansais – Magné – Sèvre, Vallans - Epannes). L'intermodalité, comme pouvoir embarquer son vélo dans le train et le bus, n'est pas assez valorisée. Le vélo électrique apporte des réponses par rapport au relief et à la distance. Le parc de stationnement vélo dans les entreprises rentre dans les mœurs, cela se voit de plus en plus tous les jours. La pratique de la marche et du vélo est aussi dépendante des aménagements pensés dès la conception des projets, des volontés de réduire les effets de coupure naturelle et artificielles (perméabilisation des îlots). Les zones partagées dans les centres-bourgs sont aussi un élément de réponse intéressant.

Des pratiquants du vélo peu nombreux

La part modale du vélo s'élève en moyenne à 3% sur l'ensemble de la CAN, celle de la marche à 23%, soit des niveaux comparables à ceux des agglomérations de taille moyenne.

La pratique du vélo est assez homogène sur le territoire (2 à 4%). En revanche, celle de la marche est plus accentuée dans le centre-ville de Niort, où elle atteint 39% des déplacements, pour 24% dans les quartiers périphériques de la ville centre et seulement 13 à 16% de part sur le territoire hors Niort.

Le vélo et la marche sont utilisés pour tous motifs de déplacements, excepté, le lycée (seulement 74 déplacements par jour selon l'EDVM) et les grandes surfaces (164 déplacements).

VilloVélo, association locale de promotion de ce mode, accompagne les acteurs publics en organisant des ateliers participatifs, des campagnes de préventions de sécurité (ex : vélo-école) et contre le vol (gravage bicycode), et diverses manifestations pour en favoriser l'usage (Tours de roues, Osons le vélo la nuit).

Des conditions de sécurité insuffisantes

Entre 2011 et 2015, 327 accidents de la route ont été recensés sur le territoire de l'agglomération, dont 35 mortels. Ils ont occasionné 430 victimes dont 42 tués. Tous les modes de déplacement sont concernés et majoritairement les véhicules légers (265, 26 tués) puis les deux-roues motorisés (142, 13 tués).

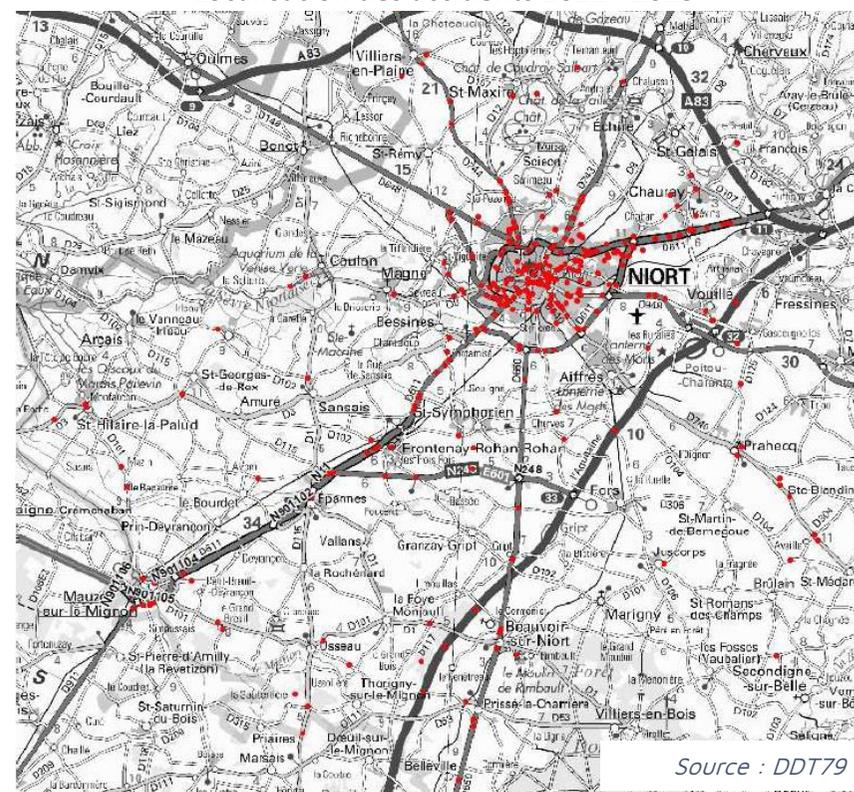
L'étude d'accidentologie de la DDT 79 datant de 2017 (accidents 2011 – 2015) permet d'identifier les zones accidentogènes. Niort concentre l'essentiel de la circulation et donc des accidents (196, soit 60%). La RD611 Sud-ouest – RN11 (la Rochelle) et Nord-est (Poitiers), ainsi que les RD743 et 744 (Parthenay et Coulonges/A.) cumulent le plus d'accidents.

Les accidents sont plus rares sur la RN248 (entre Epannes et Fors), mais ils sont très graves (3 accidents, 5 tués et 8 blessés hospitalisés sur les 3,5 km de la section centrale), s'expliquant par la ligne droite, les carrefours non aménagés et les vitesses pratiquées malgré le radar.

Sur la RD611, le trafic paraît peu compatible avec le traitement des intersections en carrefours plans. Aussi, leur dénivellation ou suppression semble requise au croisement de routes départementales à hauteur de Fontenay-R.-R. C'est également le cas pour la RN248.

Sur cette même période, 25 accidents impliquaient un vélo, dont la moitié sur des routes départementales, générant autant de victimes, dont aucun tué.

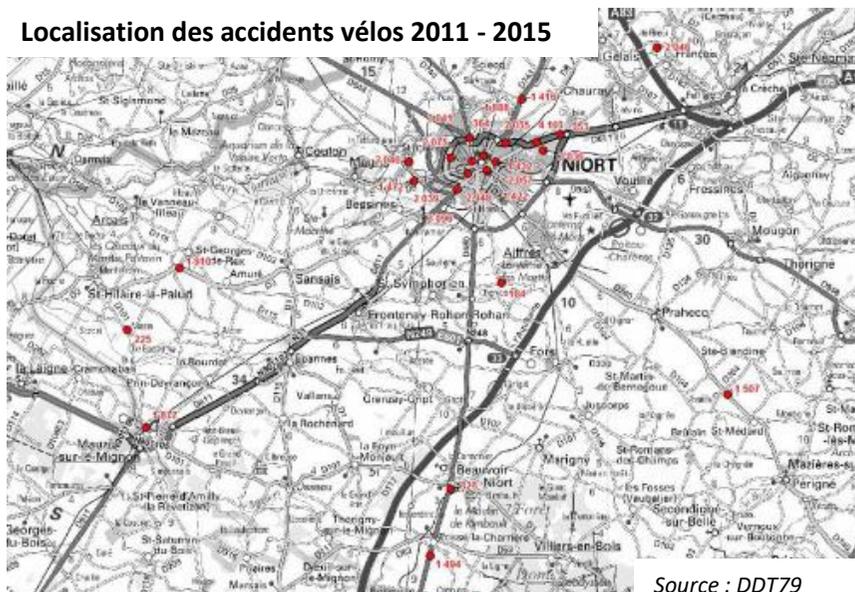
Localisation des accidents 2011 - 2015



46 accidents impliquaient un piéton, dont les deux-tiers sur des voies communales. Ils ont généré 55 victimes, dont trois tués (un à Beauvoir-sur-Niort et deux à Chauray).

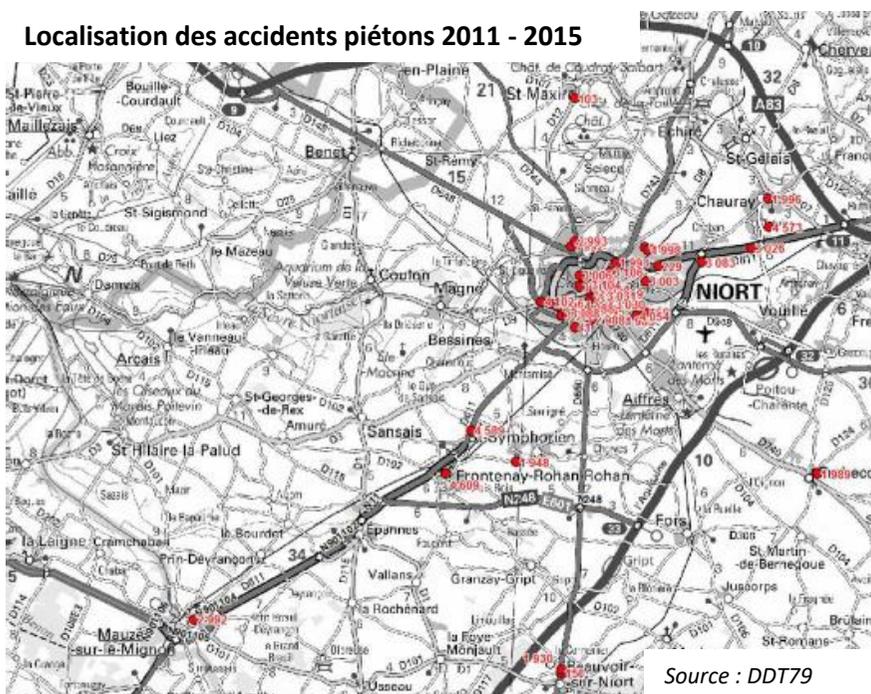
Si le double sens cyclable instauré en zones 30 et de rencontre permet de raccourcir les distances de déplacements à vélo et d'en favoriser l'usage, il génère parfois également un ressenti d'insécurité.

Localisation des accidents vélos 2011 - 2015



Source : DDT79

Localisation des accidents piétons 2011 - 2015



Source : DDT79

L'enquête auprès des Communes a mis en exergue les pratiques de vitesses excessives en traversée de bourg pour la plupart d'entre elles. Les sites accidentogènes y sont recensés (données utilisables dans le cas d'une étude spécifique sur la sécurité). La moitié mentionnent également un trafic de transit dangereux et nuisant, avec la traversée de poids lourds (ex : St-Rémy, St-Symphorien, etc.), malgré parfois les interdictions réglementaires.

De manière générale, les bas-côtés des routes départementales sont signalés comme dangereux pour les marcheurs.

Parfois, ce sont les nœuds routiers qui génèrent un effet repoussoir, comme le rond-point RD648 / W. Brandt.

Une commune sur trois indique une certaine fréquence de collisions avec la faune.

L'atelier thématique Mobilités déplacements a aussi permis de constater ces nuisances. Outre les nuisances sonores, les problèmes de sécurité sont réels (transit poids lourds à Germond-Rouvre et Beauvoir-sur-Niort). Le passage des engins agricoles sur les routes secondaires génère aussi du bruit (ex : RD115 au Sud-ouest à travers Epannes et la Rochénard).

Des itinéraires liés aux loisirs

La CAN est traversée par un itinéraire cyclable notable : la Vélo Francette, véloroute de 628 km reliant Oustréham à La Rochelle. De Parthenay à Niort, 56 km sont balisés à travers la Vallée de la Sèvre niortaise et 70 km sont balisés dans le Marais poitevin, de Niort à la Baie de l'Aiguillon. La Vélo Francette se connecte ensuite à la Vélodyssée, qui relie la Norvège au Portugal en passant par Niort et la Rochelle. Elle est également connectée à la Loire à vélo de Saumur à Angers.

Niort a réalisé le chemin du III^e millénaire en empruntant les chemins ruraux situés en périphérie de la commune. Long de 53 Km, il reste encore à aménager un chemin qui traverse les marais de Saint-Rémy et Bessines. Ce chemin vient d'être connecté à la Vélofrancette.

Par ailleurs, la « coulée verte », voie verte créée par le CD79 et la CAN sur 11 km le long de la Sèvre Niortaise, part du centre-ville pour rejoindre Magné et se connecter aux réseaux du Marais poitevin au niveau du secteur de La Roussille, d'abord sur un quai peu circulé puis sur un sentier en stabilisé.

Dix-huit communes du territoire de la CAN font partie intégrante du Parc Naturel Régional du Marais poitevin : Amuré, Arçais, Bessines, Coulon, Epannes, Frontenay-Rohan-Rohan, Le Bourdet, Le Vanneau-Irleau, Magné, Mauzé-sur-le-Mignon, Niort, Prin-Deyrançon, Saint-Georges-de-Rex, Saint-Hilaire-la-Palud, Saint-Symphorien, Sansais, Usseau, Vallans.

Le Marais poitevin s'étend sur 60 kilomètres d'Ouest en Est et sur 30 kilomètres du Nord au Sud. C'est la deuxième zone humide la plus étendue de France après la Camargue. L'agglomération entend poursuivre son développement touristique autour de cet axe structurant au travers d'un tourisme vert et d'itinéraires pédestres et cyclables structurants. 850 km de circuits balisés permettent de voyager de Niort jusqu'à l'océan Atlantique.

La CAN, le Département et l'Office du Tourisme ont placé le Marais poitevin au cœur de leur communication touristique grâce à des sites internet dédiés, les réseaux sociaux, de nombreuses brochures de présentation, des guides de randonnées et des avantages tarifaires. Chaque année, 850 000 visiteurs découvrent le Marais, dont 30 000 à Coulon, où se situe la Maison du Marais poitevin.

Soucieux de développer l'écotourisme par le développement de l'activité vélo, le Parc Naturel Régional assure la promotion des itinéraires cyclables balisés sur son territoire : « la Vélodyssée », « la Vélo Francette » et les réseaux d'itinéraires régionaux ou départementaux comme « la Vendée à vélo ». Les « chemins blancs » sont aussi praticables à vélo (ex : liaison St Rémy – Coulon)

Le Réseau des Grands Sites de France a lancé l'opération « Escapade Nature sans Voiture ». Le Parc Naturel Régional a donc travaillé à la réalisation d'un carnet de voyage pour un séjour sans voiture. Ce carnet est en ligne sur le site du Réseau des Grands Sites mais également sur celui du Parc.

Outre le secteur du Marais poitevin, la CAN se trouve à la croisée de plusieurs itinéraires de randonnées pédestres reconnus comme le GR36, faisant partie

Vélodyssée

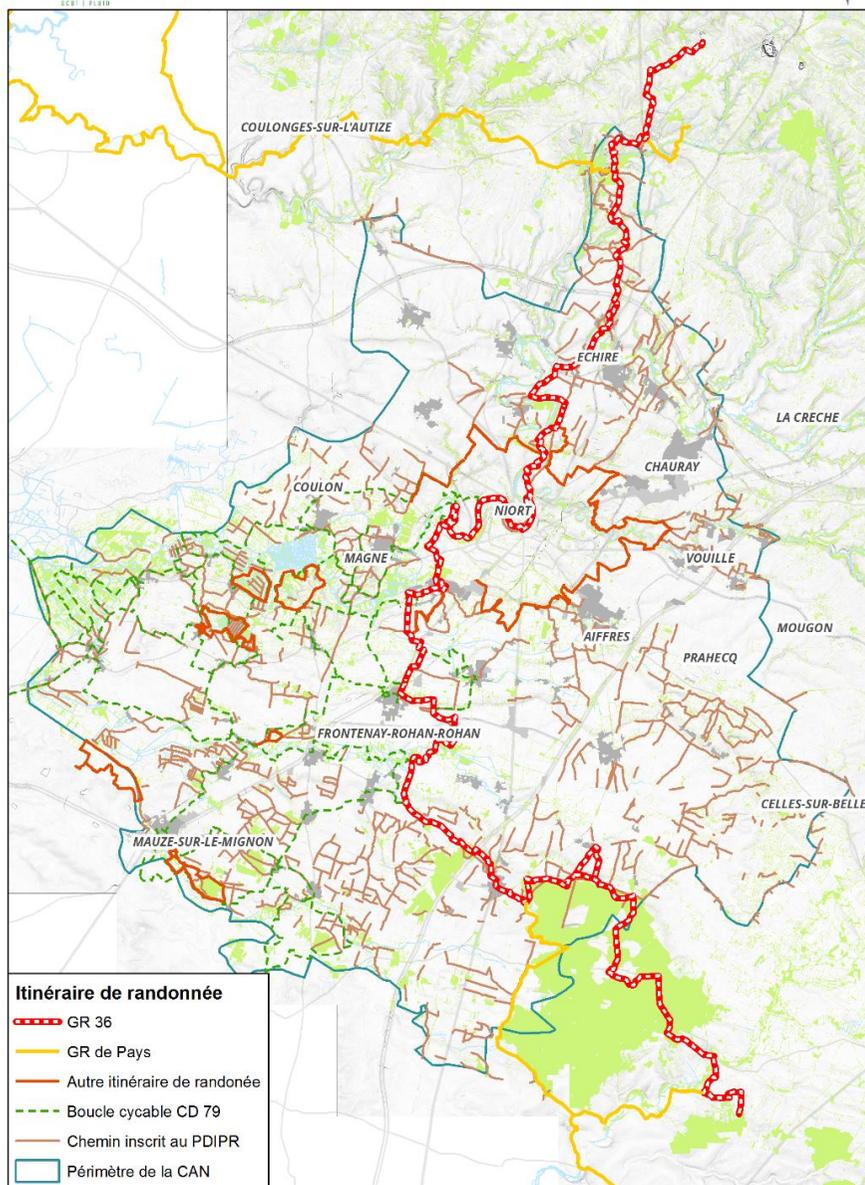


Vélofrancette



Source : France Vélo tourisme

Liaisons douces de randonnée



Réalisation : 160957_GCA_C11_Liaisons_rando
 Source : OSM, CAN, Ville de Niort, IGN, Etat
 Fond de plan : OpenStreetMap

0 1 2
 Kilomètres

28/04/2017

du chemin menant à Saint-Jacques de Compostelle, le GR364 à l'extrême Nord, ou encore le sentier Mélusine, un chemin de randonnée balisé.

Ces liaisons fortes sont complétées par un maillage plus fin reposant notamment sur les chemins inscrits au PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Pédestre) et de diverses boucles cyclables identifiées par le CD79.

Enfin, cette offre sera renforcée avec l'extension des liaisons le long de la Sèvre, le projet de voie verte Niort - Prahecq - Melle. Cependant, les liaisons entre communes restent rares.

De plus, il conviendrait que les chemins inscrits au PDIPR bénéficient de contraintes de préservation en ce qui concerne la qualité ainsi que la continuité des chemins et la qualité environnementale et paysagère (trame verte) des dits chemins.

Atouts

- 77% de la population desservie en assainissement collectif
- Des équipements d'assainissement collectif en bon état de fonctionnement
- Un réseau d'assainissement très majoritairement en séparatif
- Des autoroutes à l'écart des noyaux urbanisés
- Le Marais, une zone naturelle d'expansion des crues
- Des risques inondation connus et identifiés par les habitants
- Globalement, qualité du réseau de voirie local
- 6 échangeurs sur le réseau autoroutier
- Une part des déplacements en voiture légèrement moins élevée que la moyenne des agglomérations comparables
- 12 000 places de stationnement en centre-ville de Niort, avec jalonement dynamique
- 95% de la population desservie par un arrêt TANLIB à moins de 500 m.
- TER concurrentiel à la voiture en termes de temps de parcours et de coût
- Bon maillage de haltes sur Niort - Saintes et bonne qualité de service sur l'axe la Rochelle - Poitiers
- Topographie et climat favorables aux modes actifs
- Plateau piétonnier de qualité
- 3 itinéraires doux majeurs avec la Vélofrancette, le chemin du IIIème Millénaire, la coulée verte le long de la Sèvre

Opportunités

- Encourager l'assainissement semi-collectif pour compenser les difficultés de disponibilité foncière
- Mettre en place un assainissement adapté sur les cabanons en bords de Sèvre
- Contournement Nord : étude d'opportunité en cours
- Préconisations de l'étude de stationnement en centre-ville de Niort (harmonisation des tarifs, adaptation de l'offre et du zonage, zone bleue)
- Mutualisation du stationnement dans les opérations d'aménagement
- De rares origines - destinations de périphérie à périphérie (4%), configuration favorable aux transports collectifs
- Nouveau réseau de TCU, gratuité, centrale de mobilité, SAEIV
- Potentiel offert par les haltes ferroviaires désaffectées pour rejoindre Niort voire les autres agglomérations
- 51% des déplacements font moins de 3 km (en théorie réalisables à vélo)
- Nouvelles offres de mobilité vélo et application de covoiturage
- Distances accessibles au vélo pour Niort et sa première couronne

Faiblesses

- 19 communes sans assainissement collectif
- Environ la moitié des installations d'assainissement non collectif rejettent des eaux usées non suffisamment traitées dans les milieux naturels
- Une difficulté d'assainissement inhérente au territoire : la présence de nappes affleurantes
- Des risques et des nuisances technologiques concentrées sur Niort, en lien avec son dynamisme économique passé et actuel
- Des risques de transport de matières dangereuses et des nuisances sonores liés aux déplacements
- Des risques naturels : inondation, sismicité, mouvement de terrain, évènements climatiques
- Un risque modéré de rupture de barrage
- Absence de liaisons performantes : radiale Ouest, contournement Nord, Sud-est de la CAN ...
- Saturation de voies : pénétrantes, rocade Est, bd de l'Europe, centre-ville
- Phénomènes de shunt à travers certains bourgs
- Plus de 90% des habitants de la périphérie vont au travail en voiture
- Un taux de covoiturage de 1,02 seulement pour le domicile - travail
- > 10% de ménages non motorisés dans certaines communes du Sud-ouest
- Stationnements payants sous-occupés (55%) ou trop nombreux malgré la forte hausse de la fréquentation des parkings, avec trop faible rotation
- Faible intermodalité voiture - bus
- Peu de zones réservées aux bus sur les axes sujets à saturation
- Une part modale de 3% seulement pour les transports urbains, surtout utilisés par les scolaires et étudiants
- Faible maillage de haltes sur l'axe la Rochelle - Poitiers et qualité de service dégradée sur Niort - Saintes
- Relief au Nord et quelques coupures dues aux infrastructures et à la Sèvre
- Discontinuité des aménagements cyclistes
- Quasi absence de parcs à vélos sécurisés

Menaces

- Un manque de foncier qui peut limiter l'assainissement non collectif
- Un changement climatique qui peut avoir des répercussions sur certains risques (inondations, évènements climatiques, argiles...)
- L'artificialisation des sols avec l'urbanisation croissante du territoire qui peut augmenter le risque inondation
- Périurbanisation favorisée par l'amélioration éventuelle de radiales
- Evolution des tarifs autoroutiers / hausse des shunts par le Marais poitevin
- Taux de motorisation élevé peu favorable aux reports modaux
- Absence de parking public péricentral au Sud du centre de Niort
- Culture du « on s'implante ou se développe, on crée un nouveau parking »
- Hausse marquée des tarifs des cars RDS et stagnation de sa fréquentation
- Quid du devenir des « petites » haltes / SRADDET en cours de réalisation ?
- Absence de schéma Directeur cyclable opérationnel
- Peur des parents quant à la sécurité des déplacements scolaires à vélo (malgré une accidentologie plutôt mesurée, avec aucun tué en 5 ans)

02.3

UNE QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE HÉTÉROGÈNE

Plusieurs formes urbaines et architecturales sont rencontrées sur le territoire. Issues des différentes périodes de développement, d'urbanisation, leur diversité à l'échelle de l'Agglomération participe à la richesse du patrimoine bâti, à l'inverse, leur homogénéité à l'échelle de certains secteurs, certains quartiers, participe à la « banalisation » des paysages.

02.3.1 Les centres anciens

02.3.1.1 Le centre urbain de Niort

Le centre urbain de Niort s'est développé au sein d'une enceinte fortifiée formant un tissu urbain dense. Ce dernier est caractérisé par un réseau viaire très maillé, plus ou moins lâche, plus ou moins déformé, engendrant des îlots fermés ou semi-ouverts, de tailles et de formes variées. Les gabarits de voies très différents participent également au rythme de l'entité urbaine, à la diversité des ambiances et à la multiplication des usages. La trame parcellaire, quant à elle, varie en formes et en dimensions dans le centre urbain participant au rythme de l'espace bâti. Les constructions sont implantées à l'alignement de la voie et témoignent, à travers leur architecture, des différentes époques ; elles constituent ainsi un riche patrimoine bâti. La hauteur du bâti est de type R+2+c (maisons de ville). La nature est peu présente car les cours sont peu végétalisées et l'emprise au sol des bâtiments est importante.

A noter également que le centre urbain est caractérisé par la présence de nombreux lieux de reconnaissance auxquels s'identifient les habitants, souvent marqués par un espace public central et une mixité fonctionnelle.

CENTRE DE NIORT



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau



CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 115 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 72% de surface bâtie
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 100-200m²
(plusieurs logements par parcelle)

02.3.1.2 Les faubourgs de Niort

Le noyau historique de la ville s'étire en « doigt de gant » créant les faubourgs. Plusieurs faubourgs peuvent être distingués dans la ville : le long de la rue de Strasbourg, de la rue du Clou Bouchet, de la rue de Ribray, etc.

La trame viaire est très organisée et converge vers le centre-ville. Certains axes ont aujourd'hui une fonction routière importante et concentrent les flux, comme la rue de la Gare, l'avenue Saint-Jean d'Angély. Les voies sont également calibrées pour la circulation, les axes principaux mesurant une dizaine de mètres. Les faubourgs sont caractérisés par un traitement minéral. Les espaces verts publics sont résiduels. Les îlots, souvent grands, formés par les constructions, permettent le développement de jardins et de cours en leur sein, mais ces derniers ne sont pas perceptibles depuis l'espace public. La densité dans les faubourgs atteint 45 logements par hectare avec une emprise au sol d'environ 50%. La taille moyenne des parcelles est comprise entre 200 et 300 m².

Le bâti est organisé le long de la voie, implanté l'alignement de la rue et sur les deux limites séparatives. Les parcelles sont étroites et en lanière.



FAUBOURGS DE NIORT



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 45 logements/hectare

OCCUPATION DU SOL : 48% de surface bâtie

SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 200-300 m²

02.3.1.3 Les centres-bourgs

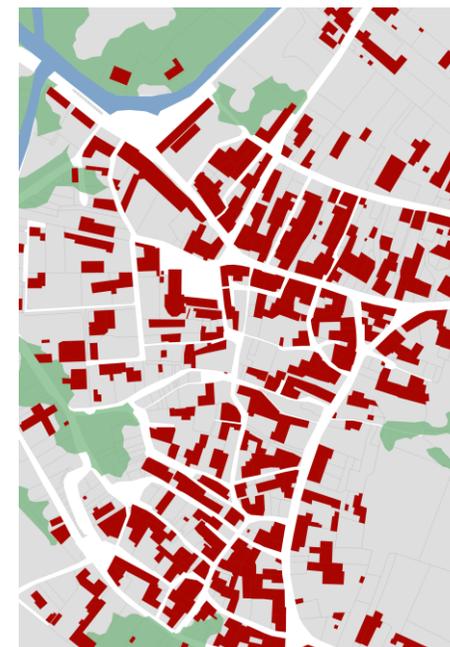
Le développement de Niort s'est opéré pour partie grâce à des axes importants, connectant la ville à d'autres grandes agglomérations d'importance régionale. Ces axes perdurent aujourd'hui : ce sont les Avenues de Limoges, de Saintes, de Nantes, de La Rochelle ou encore de Saint-Jean-d'Angély.

Profitant des flux ainsi générés, de petits bourgs se sont développées tout au long de ces axes, avant de grandir et de devenir des points de convergence, et des relais plus importants pour l'urbanisation. Les centres-bourgs d'aujourd'hui trouvent leurs origines dans ces nœuds, et se sont par la suite affirmés, structurés. Depuis l'après seconde guerre mondiale et la motorisation progressive des ménages, ces centres-bourgs ont gagné en attractivité et se sont développés de manière rapide.

Plusieurs de ces centre-bourgs, à l'instar d'Echiré, Beauvoir-sur-Niort ou Prahecq sont caractérisés par une trame viaire relativement dense, organisée autour de plusieurs axes ; une mixité de fonction du bâti, accueillant notamment des commerces et des services. Ils sont caractérisés par un alignement des constructions à la rue, des parcelles plus étroites et, en conséquence, la création d'un front bâti. La hauteur des constructions est moindre que sur le cœur d'agglomération, mais on retrouve de manière régulière des maisons de bourgs ou des petits collectifs en R+2. Les constructions sont relativement anciennes, avec un recours fréquent à la pierre et des codes architecturaux harmonisés (encadrement des fenêtres, volets lames à la française ajourés, etc.).



CENTRE-BOURG



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 30 logements/hectare

OCCUPATION DU SOL : 51% de surface bâtie

SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 300-400 m²

02.3.1.4 Les centres-villages

D'autres centralités, aux dimensions plus réduites, peuvent être qualifiées de centre-villages. Celles-ci revêtent des caractéristiques assez proches aux centres décrits précédemment, mais ne sont pas traversés par des axes majeurs et sont globalement moins denses. Il s'agit aussi, parfois, d'anciens centre-bourgs, de communes qui ont fusionné et qui ont perdu en importance, au profit d'un des autres centre-bourgs de la commune nouvellement créée.

Les constructions sont quasi-exclusivement des maisons individuelles, souvent de taille importante. Les ornementsations sont moins nombreuses qu'en centre-bourg ou en cœur d'agglomération, mais l'on retrouve là aussi une prédominance de la pierre et de la tuile. Les constructions sont plus basses, dépassant rarement le R+1, et l'espace public est moins aménagé. L'absence régulière de trottoirs ou de voies cyclables crée par endroit des « voies partagées » par défaut entre les différents modes de déplacements.

Le cadre paysager et/ou agricole est visible depuis une partie importante de ces villages, et est complété par des superficies importantes consacrées aux jardins et petites parcelles exploitées au sein du tissu urbanisé.



CENTRE-VILLAGE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 15 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 22% de surface bâtie
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 750-850 m²

02.3.1.5 Les centres-rues

Si la plupart des villages et hameaux se sont développés à la faveur d'un croisement entre deux axes d'importances, certains autres se sont structurés autour d'un seul axe majoritaire, qui représente alors la colonne vertébrale de l'urbanisation sur la commune. Les constructions évoluent dans leurs formes et leur mode d'implantation vis-à-vis de la voirie, mais poursuivent ce développement linéaire.

C'est le cas par exemple sur le centre-bourg de la commune du Bourdet, ou encore à Saint-Martin-de-Bernegoue. Cette forme urbaine particulière se rapproche des autres par les caractéristiques architecturales du bâti. On retrouve en effet la prédominance des maisons de bourgs, de l'utilisation de la pierre et de la tuile. La voie principale est assez large et supporte un flux de circulation important. Des impasses ou des voies secondaires se sont en conséquence développées de manière perpendiculaire, pour desservir des petites opérations ou un groupement bâti.

Cette forme d'implantation est moins dense que les précédentes, avec environ 10 logements par hectare. Elle n'est pas favorable au développement des commerces ni aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.



CENTRE-RUE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 10 logements/hectare

OCCUPATION DU SOL : 22% de surface bâtie

SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 950-1050 m²

02.3.1.6 Les hameaux

De nombreux hameaux se sont constitués au fil du temps sur le territoire, autour d'une rue ou d'une place où se concentraient les habitations d'exploitants agricoles. Certains sont cependant plus structurés et développent plusieurs axes parallèles formant une vraie trame viaire, à l'instar de Chausse sur la commune d'Amuré. Si aujourd'hui, la vocation de ces hameaux est toujours résidentielle, la population qu'ils accueillent est plus diversifiée.

Certains ont conservé une densité et une dimension réduite (Le Puyroux à La Foye-Monjault ; Monzais à Villiers-en-Plaine), d'autres se sont développés en accueillant de nouvelles constructions de type pavillonnaire. Ces derniers présentent en conséquence des typologies de constructions variées, avec une partie historique caractéristique (maisons à étages, utilisation de la pierre, alignement à la rue et régulièrement en limite parcellaire), et des constructions plus récentes aux implantations et matériaux différents (Ternanteuil à Echiré ; Rimbault à Beauvoir-sur-Niort).

Les parties historiques des hameaux partagent des caractéristiques urbaines et architecturales similaires avec les centres-bourgs des communes, mais n'accueillent que très peu d'activités (en dehors de l'agriculture). Les espaces publics sont généralement peu aménagés, et avant tout dédiés à la circulation automobile. Les dimensions des parcelles sont aussi plus importantes et permettent le développement de jardins à l'arrière des constructions. La dimension réduite de ces « îlots d'urbanité » et leur intégration dans un paysage naturel ou agricole assurent un cadre privilégié à ces hameaux.



HAMEAU



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : < à 10 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 23% de surface bâtie
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : > à 1000 m²

02.3.2 Les extensions urbaines

02.3.2.1 Les quartiers de grands ensembles

La période des années 60 est marquée par la naissance du Parc de Logements Locatifs Sociaux (LLS) sous des formes collectives. Plusieurs quartiers témoignent de cette période illustrant les réponses apportées en termes de logements à la forte demande de l'époque (en lien avec l'essor économique) : Le Clou Bouchet (fin des années 60- début 70), La Tour Chabot (milieu des années 50), La Gavacherie (milieu des années 50), les Sablières (début 60) , etc. Aujourd'hui insérés dans le tissu urbain, ces quartiers ont initialement été créés à l'extérieur du noyau historique. Diverses fonctions sont présentes : résidentielle, commerciale et équipements.

Ils comprennent généralement des immeubles d'une hauteur importante (R+10), implantés au milieu de grandes parcelles enherbées. Les espaces extérieurs sont vastes, et partagés entre voies de circulation, espaces de stationnement, cheminements doux et espaces verts. Ils sont organisés autour d'axes de circulation aux larges dimensions.

Ces quartiers ont fait et font encore aujourd'hui l'objet de réaménagements à travers notamment le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Sont concernés le quartier du Pontreau Colline Saint-André identifié comme un quartier d'intérêt régional et les quartiers de Tour-Chabot-Gavacherie et du Clou Bouchet, quartiers prioritaires.



GRANDS ENSEMBLES



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 70 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 12% de surface bâtie
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 250-350 m²

02.3.2.2 Les quartiers d'habitat individuel groupé

La période des années 60 est aussi marquée par le développement du parc de maisons individuelles sous des formes de lotissements denses. Les quartiers de Baillemalaise et de Baigne-Canne en sont des exemples.

Ils sont caractérisés par la répétition d'un modèle-type de maisons, de type R+1+C, implantées en mitoyenneté. Les constructions sont implantées en retrait par rapport à la voie (3-4 m) sur au moins une des limites séparatives. Du fait de cette implantation et de la géométrie des parcelles, les habitants bénéficient d'un jardin à l'arrière.



GRANDS ENSEMBLES



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 35 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 32% de surface bâtie

02.3.2.3 Des extensions pavillonnaires

Avec l'évolution des modes de vie et de construction, l'urbanisation a généré de nouvelles formes construites. Le mouvement général dominant depuis les années 80 est celui de la périurbanisation : le retour des ménages en milieu rural ou périphérique. Pour accueillir cet afflux important de population, les communes concernées ont développé de nouvelles opérations de logements, quasi-exclusivement composées de maisons individuelles.

Ces opérations ont souvent été réalisées avec un aménageur, qui a alors organisé les déplacements, le stationnement, et proposé la plupart du temps des constructions uniformes. D'autres opérations ont pu être menées en favorisant le développement des projets individuels (terrain à bâtir), et ont eu généré des formes architecturales moins uniformes.

La construction type reste cependant très largement caractérisée par quelques traits : retrait par rapport à la voirie, maison individuelle de plain-pied (occasionnellement en R+1), enduit de façade et haies séparatives en limites de propriété. L'espace privé est complété par un espace jardiné à l'arrière, de taille plus importante que dans les centres ou les faubourgs.

Les espaces publics sont, eux aussi, larges, avec des gabarits de voie importants, des trottoirs bien délimités des plantations régulières et des places de stationnements supplémentaires sur voies. De nombreuses opérations sont organisées en impasse et rattachées à une voie principale qui permet de rejoindre le centre-bourg de la commune concernée.

QUARTIER PAVILLONNAIRE



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : 20 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 27% de surface bâtie
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : 500-600 m²



02.3.3 Le diffus

En complément de ces opérations plus récentes, un certain nombre de constructions individuelles se sont réalisées de manière diffuse, sur l'ensemble du territoire. Il s'agit parfois de logements occupés par des exploitants agricoles, ou bien d'anciennes demeures patrimoniales qui maillent le territoire. Leur nombre a cependant été considérablement augmenté par le développement de nouvelles constructions assez semblables à celles présentées dans les extensions pavillonnaires.

Par endroit, des regroupements commencent à s'opérer suite à de nouvelles constructions. Cela crée des lieux-dits au caractère diffus, le long d'une ou deux voies principales. Il n'y a, pour ces cas, peu ou pas d'aménagements publics, et la circulation motorisée est largement la règle. En conséquence, les densités relevées sont bien inférieures à 10 logements à l'hectare, avec des parcelles qui dépassent allègrement les 1500 m².

Si, en certains endroits, les groupements bâtis sont bien intégrés à la trame paysagère, la question des réseaux reste souvent épineuse. Comparativement à une opération groupée, l'assainissement, le stationnement, les circulations, l'eau potable, la desserte numérique représentent sur ces secteurs des coûts plus importants une fois rapportés au nombre d'habitations desservies.

HABITAT DIFFUS



- Bâti dur
- Parcelles privées
- Végétation
- Espaces en eau

CHIFFRES CLES

DENSITE DE LOGEMENTS : < à 10 logements/hectare
OCCUPATION DU SOL : 11% de surface bâtie
SUPERFICIE MOYENNE DES PARCELLES : > à 1000 m²

02.3.4 Des entrées de ville de qualité hétérogène

Depuis l'Antiquité, les portes de la ville ou les entrées de ville constituent des lieux stratégiques et emblématiques des espaces urbains. Les historiens ont montré les enjeux et la dimension symbolique de ces lieux au cours de l'histoire.

Les entrées de Niort sont marquées par la circulation automobile. En 1997, dans son rapport « Les Territoires urbains et paysagers, Pour un nouvel équilibre des espaces périurbains », le sénateur Gérard Larcher notait : « L'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles préexistantes.

De plus, le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle : habitat/travail/loisirs/commerces, ce qui multiplie les besoins de déplacements, fondus dans un vaste « continuum urbain » globalement indifférencié. Il en est ainsi des franges ou des lisières urbaines, comme des nouvelles infrastructures de transport. »

Au sein de l'espace urbain, les entrées d'agglomération sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Ce sont des espaces linéaires toujours en extension, situés aux confins de la ville et, à l'inverse des centres, un peu oubliés. Leur physionomie est assez constante : paysage hétéroclite, mêmes enseignes, mêmes publicités, traitement des espaces publics minimum...

Les entrées d'agglomération de Niort ne dérogent pas à la règle. Interface avec l'extérieur, elles constituent un enjeu tant d'image que de bon fonctionnement du territoire urbain niortais.

C'est quoi une entrée de ville ?

L'entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville, conséquence des politiques d'aménagement du territoire et de l'évolution de nos modes de vie de ces cinquante dernières années.

Un paysage diffus et chaotique

Les entrées de ville matérialisent le premier contact de l'usager avec la ville de Niort et ce passage obligé est marqué par une sollicitation voire agression par les nombreux affichages publicitaires. Au Sud, on est même « perdu » dans des espaces industriels et commerciaux qui s'interpénètrent.

Le constat est le même que celui que l'on pourrait faire pour d'autres villes ; aboutissant à la banalisation des entrées de villes de Niort !

Bâties autour de la voirie, ces territoires se caractérisent par une faible prise en compte de la qualité de l'environnement et de l'architecture. Leur développement s'est accompagné de l'augmentation anarchique de la publicité et des enseignes.

Ce phénomène est à l'opposé des règles d'urbanisme contraignantes qui ont favorisé la réhabilitation des centres-villes. Il faut cependant noter que de plus en plus de communes se dotent de Règlement Local de Publicité (RLP), dont la ville de Niort en 2016.

02.3.4.1 Les entrées sur le territoire depuis le Nord

La route de Coulonges : l'arrivée à Villiers-en-Plaine

L'entrée est caractérisée par la présence d'une opération d'habitat récente (organisée autour de la rue Guy Vezin). Le regard est marqué par ce nouveau quartier du fait de l'absence de végétation arborée pour faire transition et d'un front urbain sans cohérence. La question de l'impact des extensions urbaines doit être posée à ce titre dans le cadre du PLUiD.

La RD126 : l'arrivée à Saint-Maxire

Cette entrée est quelconque et est caractérisée par un bâti disséminé (pas de front urbain). Les haies mono-spécifiques marquent un effet « corridor ». La clôture végétale doit permettre d'apporter une variété de formes et de couleurs en mélangeant les essences tout en assurant protection et intimité.

La RD743 : l'arrivée sur la zone de la Borderie à Echiré

L'entrée sur le territoire est marquée par des bâtiments d'activités.



Entrée sur la zone de la borderie à échiré

02.3.4.2 Les entrées sur le territoire depuis l'Est

La route de Paris : l'arrivée à Chauray (parc d'activités Les Guillées)

L'entrée se fait par la zone d'activités des Guillées. Elle est marquée par des espaces très minéralisés, fortement publicitaires. L'entrée se caractérise par de vastes bâtiments commerciaux et tertiaires, ayant une forme bâtie peu qualitative et une architecture minimaliste. Leur volumétrie importante et leur manque de traitement paysager ont un impact négatif sur les paysages.



Route de paris, Chauray

Avenue de Limoges : l'arrivée à Niort

L'entrée de ville par l'avenue de Limoges se fait en deux temps, par un passage progressif entre un secteur occupé par une zone d'activités et le noyau urbain de Niort. En premier lieu, elle est marquée par des espaces occupés par des bâtiments artisanaux et commerciaux, au traitement architectural peu qualitatif, morcelé par quelques parcelles non occupées (espace agricole ou espace vert).



En second lieu, l'entrée de ville est caractérisée par une architecture caractéristique des faubourgs de part et d'autre de la voie. Egalement, celle-ci est marquée par l'omniprésence de la voiture (le stationnement étant dans la continuité de la voie).

Rue de Brioux : l'arrivée à Praheccq

Cette entrée de ville est bien arborée. Les alignements d'arbres de part et d'autre de la voie de circulation renforcent le caractère longiligne de la route et masquent la dissémination des habitations.



Avant le panneau d'entrée dans l'agglomération



Après le panneau d'entrée dans l'agglomération

02.3.4.3 Les entrées sur le territoire depuis le Sud

L'avenue Saint-Jean : l'arrivée à Prissé-la-Charrière

L'entrée de ville est nette en raison du passage de la haie bocagère au front bâti (implantation des pignons à l'alignement de la rue). Cette entrée met en valeur le « repère » du centre-bourg : le clocher. Les abords de la voie mériteraient un traitement plus qualitatif ; le traitement minéral met en exergue leur surdimensionnement.



Avant le panneau d'entrée dans l'agglomération



Après le panneau d'entrée dans l'agglomération

Rue du Lavoir : l'arrivée à Usseau

Cette entrée sur le territoire est agréable ; arborée, elle marque le caractère rural du secteur. L'entrée dans l'espace urbanisé est affichée par la préservation des murs anciens, cadrant, au même titre que les bâtiments implantés à l'alignement de la voie, l'espace rue.



Avant le panneau d'entrée dans l'agglomération



Après le panneau d'entrée dans l'agglomération

Route de La Rochelle : l'arrivée à Bessines

L'entrée de ville est caractérisée par une longue avenue, bordée par des alignements d'arbres et des haies. En second plan, des espaces naturels et agricoles longent la Route de La Rochelle, ce qui participe à la qualité paysagère de l'entrée. Quelques habitations se situent également en seconde ligne. Ces entrées de ville permettent une bonne démarcation entre l'urbain et ses alentours.



02.3.4.4 Les entrées sur le territoire depuis l'Ouest

L'avenue de Nantes : l'arrivée sur Niort

L'entrée de ville est caractérisée par un passage progressif entre la ruralité et le caractère urbain du territoire (1 > espaces cultivés des deux côtés de la voie avec existence d'un alignement d'arbres / 2 > bâtiments artisanaux d'un côté de la voie et espace cultivé de l'autre / 3 > bâtiments des deux côtés de la voie). Elle est marquée par la présence de vastes bâtiments artisanaux et commerciaux au traitement architectural peu qualitatif et l'omniprésence de la voiture (les aires de stationnement sont situées dans la continuité de la voie). Ce secteur est sensible vis-à-vis du traitement de l'espace public et de ses abords, et des panneaux et enseignes publicitaires.



02.3.5 Des transitions et franges disparates

Le développement de l'urbanisation réalisé sous forme d'extensions urbaines a des incidences sur l'occupation de l'espace mais également sur le paysage avec différentes formes de traitement des limites espaces bâtis / espaces agricoles ou naturels et l'analyse des entrées de ville et d'agglomération a, à cet égard, déjà mis en avant des intégrations assez variées.

Plusieurs lisières sont ainsi plutôt bien intégrées à leur environnement naturel, grâce à des espaces jardinés d'importance et arborés, mais aussi par des aménagements de la voie et des espaces publics assurant une transition adaptée avec les milieux environnants (alignements d'arbres, noues, etc.). La plupart de ces cas se situent à proximité de zones bocagères ou forestières.



Prahecq



Coulon

En revanche, la transition entre milieux urbains et grandes surfaces agricoles exploitées est, elle, plus abrupte. En l'absence d'aménagements paysagers, les opérations de constructions sont particulièrement visibles, en lisière de champs exploités. Dans le paysage, cela se traduit par un front bâti particulièrement visible et peu qualitatif dans le cadre des entrées de ville ou d'agglomération. Ce type de transition se retrouve aussi à proximité de zones d'activités.



Saint-Symphorien



Echiré

Atouts

- Des morphologies urbaines diverses sur le territoire en fonction des échelles des communes
- Des centres et faubourgs bien préservés, qui représentent un patrimoine bâti considérable

Opportunités

- Des opportunités de réalisations urbaines au sein du tissu déjà urbanisé
- Un tissu mixte, en capacité d'évolutions et d'adaptation aux différents publics

Faiblesses

- Des réalisations de lotissements qui posent question car ne reflètent pas toujours les spécificités du territoire
- Une qualité hétérogène en entrée de commune, ne laissant pas toujours paraître le potentiel et cadre de vie proposé sur le territoire (traitement des entrées, des franges)
- Des constructions diffuses qui peuvent générer des nuisances pour la faune et la flore locale.

Menaces

- Vigilance sur la capacité des équipements et des réseaux (eau, etc.)
- Coût potentiels élevés concernant toutes opérations sur les secteurs « historiques »

02.4

DES RESSOURCES À PARTAGER ET A ÉCONOMISER

02.4.1 L'eau, une ressource à protéger

02.4.1.1 Une qualité menacée des eaux brutes

La présence de nitrates dans les eaux superficielles et souterraines constitue la principale menace sur la ressource en eau. On note néanmoins une amélioration de la qualité depuis 1991.

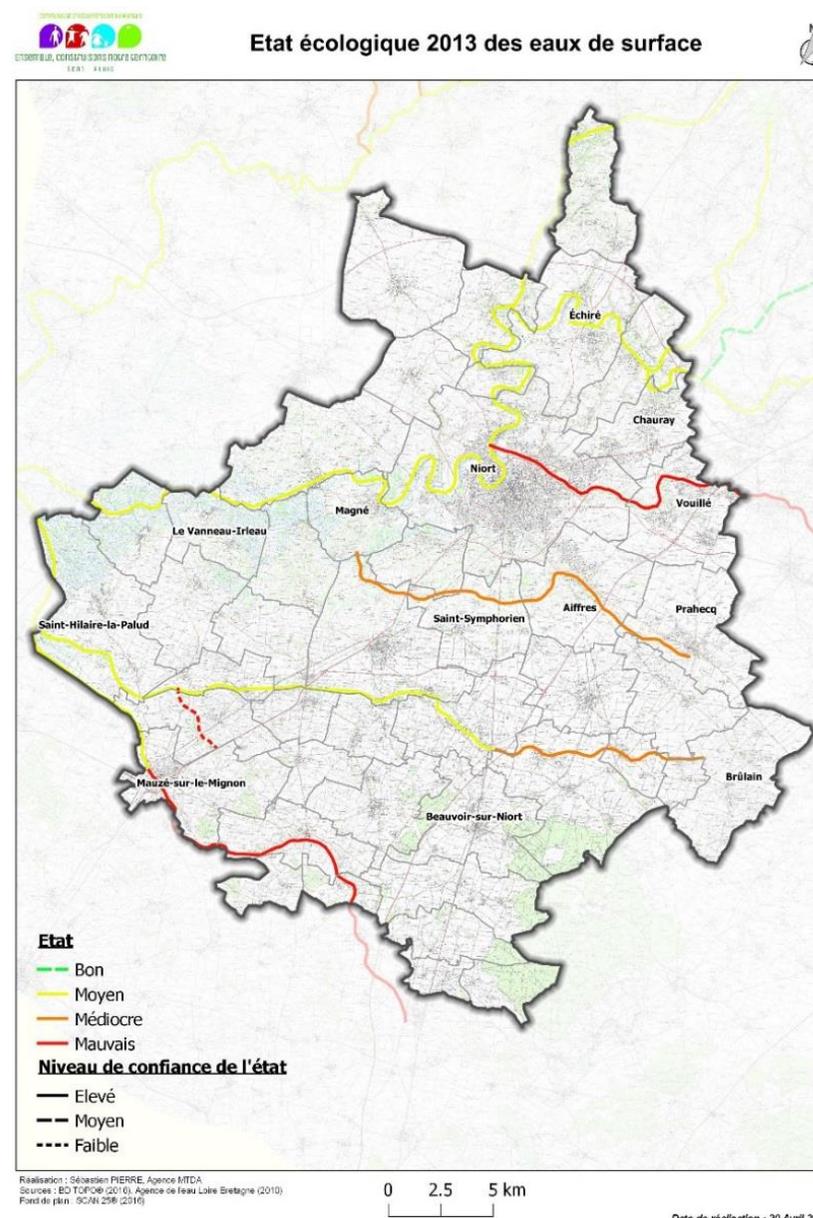
L'ensemble du territoire est classé en zone sensible en lien avec les pollutions d'origine urbaine et en zone vulnérable en lien avec les nitrates d'origine agricole.

A noter également que la CAN s'inscrit dans 3 zones d'alimentation des captages prioritaires pour l'eau potable (Centre-Ouest, Courance et Vivier), ce qui représente un enjeu important de préservation de la qualité des eaux.

Eaux superficielles

La plupart des cours d'eau de la CAN présentent un état écologique moyen à médiocre. Le Lambon ainsi que le Mignon montrent même un état écologique mauvais à l'aval de l'agglomération niortaise.

3 principaux facteurs expliquent l'état écologique moyen des cours d'eau : la présence de polluants (nitrates, phosphore, pesticides), un état biologique moyen et des taux faibles d'oxygénation. La principale problématique du bassin versant reste néanmoins les concentrations importantes en nitrates, parfois au-delà des normes de potabilité.



Les nitrates, le phosphore et les matières organiques proviennent essentiellement des rejets domestiques et industriels ou des pollutions diffuses d'origine agricole (déjections animales dans les secteurs d'élevage, engrais phosphates, etc.) dont proviennent également les pesticides.

Eaux souterraines

La plupart des nappes souterraines affleurantes sont classées en mauvais état (2013) par le SDAGE et l'Agence de l'eau.

Les nitrates constituent également un problème récurrent sur les nappes d'eaux souterraines. Les concentrations en nitrates sont le plus souvent supérieures à la norme pour la distribution en eau potable fixée à 50 mg/l. Il est donc nécessaire de recourir à des traitements de potabilisation. A noter que plusieurs captages de cette nappe ont été abandonnés en raison de trop fortes concentrations en nitrate notamment les captages des Moussandières à Germond Rouvre, de Manté à Coulon, de Savarie à Aiffres ou du Moulin d'âne à Niort.

On note également une pollution liée à l'utilisation des produits phytosanitaires. Néanmoins, la situation s'est nettement améliorée. Seuls les captages de Niort et Aiffres sont légèrement contaminés. Cette situation s'explique par une vulnérabilité naturelle des nappes du territoire qui ne bénéficient pas, pour la plupart, de protection imperméable lorsqu'elles se trouvent à l'affleurement. Elles sont donc directement impactées par les pollutions générées en surface notamment par les activités agricoles.

Seul l'aquifère du Lias se retrouve rarement à l'affleurement sur le bassin et bénéficie ainsi le plus souvent d'une protection naturelle assurée par les horizons superficiels notamment par les argiles du Toarcien. Toutefois, il reste exposé aux pollutions de surface du fait de la présence de failles ou de forages le mettant en contact direct avec les eaux du Dogger et/ou du Malm comme c'est le cas sur le territoire de la CAN.

Cette situation est préoccupante puisque la résurgence du Lias correspond à la source du vivier qui est exploitée pour la production d'eau potable de la ville de Niort, d'Aiffres, Coulon, Magné et Bessines.

02.4.1.2 Une ressource limitée d'un point de vue quantitatif

En termes de disponibilité de la ressource en eau, des situations critiques sont observées de manière récurrente sur le territoire de la CAN depuis plus de 10 ans, particulièrement lorsque les précipitations hivernales ne permettent pas la recharge des nappes ou lorsque la période estivale est très sèche.

Cette situation se traduit par un classement de l'ensemble du bassin versant de la Sèvre Niortaise en zone de répartition des eaux que ce soit pour les eaux superficielles ou pour les eaux souterraines (DREAL Nouvelle Aquitaine). Ces zones sont caractérisées par une insuffisance chronique des ressources en eau par rapport aux besoins. L'inscription d'un bassin hydrographique en zone de répartition des eaux répond à une nécessité de mieux encadrer la gestion quantitative de la ressource en introduisant notamment un abaissement des seuils de déclaration et d'autorisation de prélèvements.

Dans un contexte de changement climatique, la gestion quantitative de la ressource en eau apparaît donc comme un enjeu important de la CAN.

Des assecs de plus en plus fréquents

Les assecs ont toujours existé sur le territoire de la CAN en lien avec la géologie du territoire. Cependant, les prélèvements d'eau, notamment pour l'irrigation, ont sensiblement accentué ce phénomène depuis le milieu des années 1980 avec des assecs de plus en plus longs et sur de plus grands linéaires de cours d'eau.

Les cours d'eau les plus sensibles aux assecs sont la Courance, le Mignon, la Guirande amont, le Lambon et la Sèvre niortaise amont. Les affluents sont également fortement touchés par cette problématique.

Les assecs se produisent le plus fréquemment au mois d'août.

Des nappes souterraines en situation préoccupante d'un point de vue quantitatif

La plupart des masses d'eau souterraine sont en mauvais état quantitatif.

Ce constat s'explique par des facteurs naturels et notamment par le déficit quantitatif des cours d'eau en relation avec les aquifères mais aussi par les prélèvements importants de la ressource en eau souterraine pour les besoins anthropiques.

En effet, les nappes sont prélevées pour l'alimentation en eau potable, l'irrigation et à la marge pour certains procédés industriels.

Cette surexploitation de la ressource en eau s'est traduite par un classement des nappes souterraines du territoire (Lias, Dogger et Jurassique supérieur) en Nappes Intensément Exploitées (NIE), en complément de la Zone de Répartition des Eaux.

L'irrigation, un usage important en volume

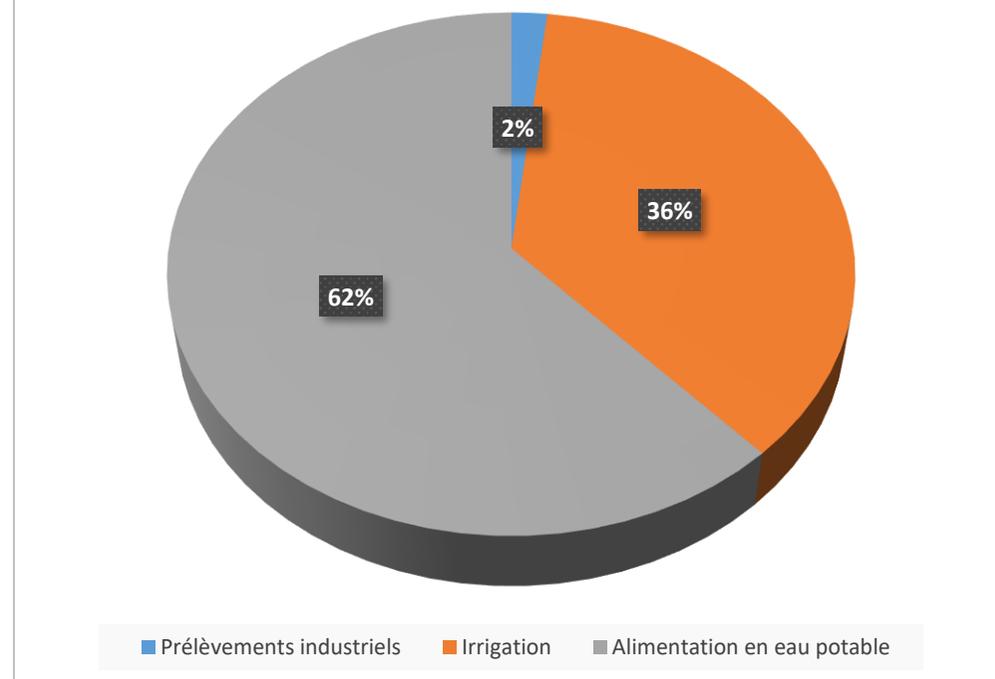
L'irrigation a fortement augmentée entre 1988 et 1998 avec la mise en place de la Politique Agricole Commune avant de se stabiliser puis de baisser ces 10 dernières années.

Selon la banque nationale des prélèvements en eau (BNPE), 5 496 732 m³ ont été prélevés en 2014 pour l'irrigation, soit près de 36% des prélèvements en eau de la CAN. A noter que ces prélèvements sont concentrés sur la partie chaude de l'année, (printemps/été), ce qui implique un poids plus important dans les prélèvements en eau.

Les communes les plus consommatrices en eau pour l'irrigation sont : Le Bourdet, Saint Gelais, Echiré, Prissé-la-Charrière, Niort, Prahecq et Mauzé-sur-le-Mignon sur le Mignon.

L'irrigation fait principalement appel à des ressources souterraines notamment au Sud du territoire et à la ressource associée à la Sèvre niortaise (au Nord). Quelques retenues et sources sont aussi valorisées pour cet usage.

Prélèvements selon les usages en m³ (2014)



Par ailleurs, des projets nouveaux de retenues de substitution (19 au total) en cours d'instruction pour la substitution de prélèvements en eau sur le bassin de la Sèvre Niortaise dans le cadre du Contrat Territorial de Gestion Quantitative de la Sèvre Niortaise de sa source à la confluence du Mignon (<http://www.deux-sevres.gouv.fr/Publications/Annonces-et-avis/Enquete-publiques/Enquetes-publiques-interdepartementales#>).

Des prélèvements industriels à la marge

En comparaison avec les usages domestiques et agricoles, les prélèvements industriels sont négligeables (environ 2 %).

Les données du registre français des émissions polluants et la banque nationale des prélèvements font référence à 5 entreprises qui prélèvent de

l'eau : Arizona Chemical SAS à Niort, la société FDL à Prahecq (l'eau de source la Fiee des Lois), l'entreprise Galuchet à Niort, l'usine de Allins au Vanneau Irleau et l'usine de la coopérative laitière de la Sèvre à Echiré.

Le volume total d'eau prélevée par ces entreprises est d'environ 280 000 m3 en 2014 sans les volumes dans le réseau eau potable et de 350 000 m3 avec (en 2014). Ce volume est en constante diminution depuis 2010.

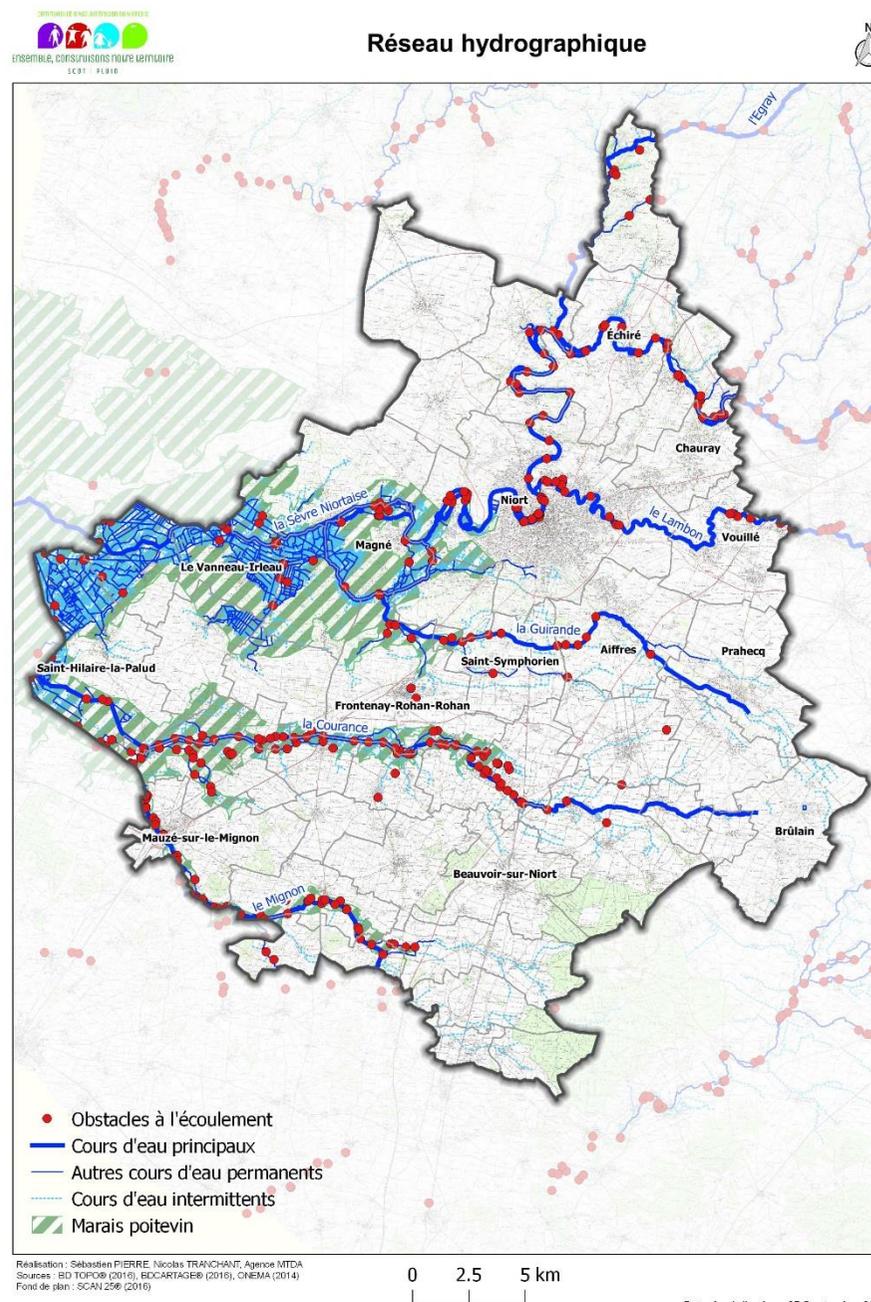
A noter que les principaux volumes prélevés sont à destination d'Arizona Chemical (réseau eau potable), de Galuchet et surtout de FDL (230 000m3 en 2015). Galuchet et l'usine Allins prélèvent ces volumes dans la Sèvre Niortaise tandis que les autres entreprises exploitent des forages et/ou le réseau eau potable.

02.4.1.3 Un réseau hydrographique aménagé par l'homme

L'aménagement des cours d'eau (pour l'irrigation, la lutte contre les inondations...) modifient les cours d'eau et peuvent entrainer une détérioration de leur qualité et de leurs services. Les ouvrages transversaux peuvent par exemple provoquer des modifications de l'écoulement, de la température, des quantités d'oxygène dissout, une diminution de la quantité d'eau à l'étiage (évaporation), une diminution de la capacité auto-épuratrice du cours d'eau, une entrave à la libre circulation des poissons et des sédiments...

Le Marais poitevin du territoire est particulièrement concerné par ces aménagements avec une forte concentration en canaux et en ouvrages destinés à réguler le niveau des eaux dont certains sont vétustes.

En outre, la Guirande, la Courance, le Lambon et le Mignon ont subi d'importants travaux hydrauliques (rectification, recalibrage, curage, enrochement des berges...). La Sèvre Niortaise est également en partie canalisée.



Sur les Marais mouillés, on constate des dysfonctionnements et perturbations des berges, liées :

- Au départ de matériaux favorisant l'envasement du lit ;
- A la dégradation des écosystèmes de bordure des cours d'eau ;
- Au dessouchement d'arbres et d'arbustes.

D'autres dysfonctionnements sont liés à la vétusté de certains ouvrages (systèmes de manœuvre, vannages...), éléments essentiels à la gestion des niveaux d'eau en marais.

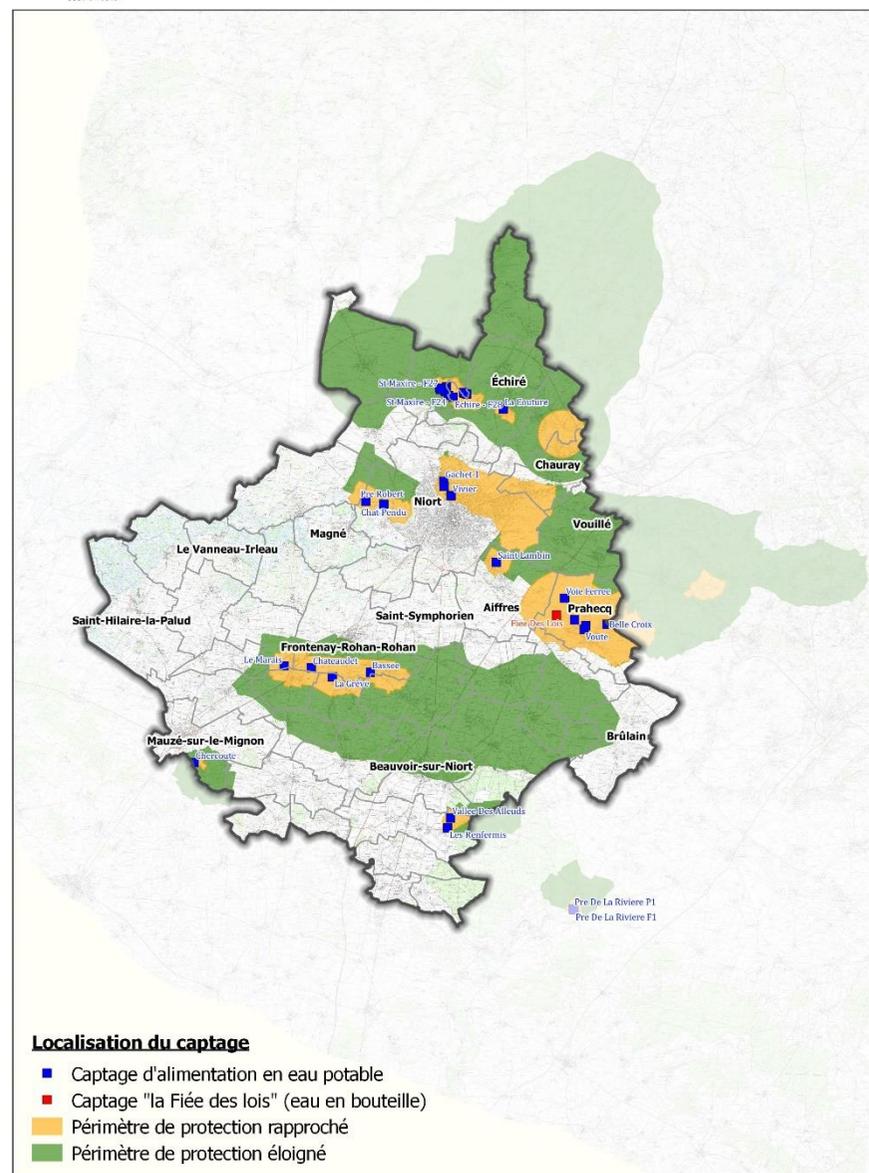
Les voies d'eau des marais sont sujettes à des envasements importants, et nécessitent des entretiens récurrents. Ces dynamiques d'envasement peuvent se manifester de façon violente aux exutoires. Tel fut le cas en 1991 sur la Sèvre maritime. Ces exutoires du bassin versant que sont la Sèvre, le Curé ou le canal de Luçon doivent bénéficier d'un entretien régulier par des techniques adaptées (autocurage et désenvasement par bac à râteau).

De manière plus générale sur le réseau hydrographique, on observe également des phénomènes d'envasement des lits, d'érosion et d'instabilités de berges et d'encombrement par des embâcles. De plus, la végétation rivulaire est vieillissante sur certains secteurs et parfois colonisée par des espèces envahissantes.

02.4.1.4 L'alimentation en eau potable, un usage déterminant

L'exploitation et la distribution de l'eau potable sont assurées par 5 syndicats sur le territoire :

- Syndicat des Eaux du Centre Ouest (SECO),
- Syndicat des Eaux du Vivier,
- Syndicat du Sud Deux-Sèvres (SERTAD),
- Syndicat de la Vallée de la Courance (SMEPDEP),
- Syndicat des 4B (SMAEP 4B).



Localisation du captage

- Captage d'alimentation en eau potable
- Captage "la Fiée des lois" (eau en bouteille)
- Périmètre de protection rapproché
- Périmètre de protection éloigné

Réalisation : Sébastien PIERRE, Agence MTD
Sources : BD TOPO® (2016), ARS (2015)
Fond de plan : SCAN 258 (2016)

0 2.5 5 km

Date de réalisation : 12 Juillet 2017

La compétence distribution est assurée en régie sur certaines communes (La Foye-Monjault, Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon, Beauvoir-sur-Niort).

Origine

Le territoire de l'agglomération du Niortais dispose d'un nombre important de captages au sein de son périmètre et à proximité pour assurer l'alimentation en eau potable de ses habitants.

Ainsi, une trentaine de captages participent à l'alimentation en eau potable de l'agglomération et prélèvent cette eau principalement dans la nappe du Lias ou du Dogger mais aussi dans la nappe alluviale de la Sèvre Niortaise. Une partie de la ressource provient également du barrage de la Touche Poupard et de prise en eau dans la Sèvre Niortaise. Ces captages sont associés à plusieurs usines qui permettent de traiter l'eau avant distribution.

La grande majorité des captages disposent de périmètres de protection imposant des servitudes aux propriétaires de terrains et aux activités inclus dans les périmètres de protection.

Les démarches de déclaration d'utilité publique ont été engagées sur les captages encore non couverts par des périmètres arrêtés : le captage du Chey (Niort), de la Touche Poupard (Exireuil), du Boulassier (Périgné), des Renfermis (Prissé-La Charrière) et de la Vallée des Alleuds (Prissé-La Charrière), avec différents stades d'avancement (50 à 80%).

Qualité des eaux distribuées

La qualité de l'eau distribuée est bonne sur l'ensemble du territoire avec des taux de conformité physico-chimique et bactériologique en général de 100% en 2015 sur la plupart des syndicats (ARS Deux-Sèvres).

A noter que la bonne qualité des eaux distribuée est en lien avec les processus de potabilisation. Les eaux brutes prélevées présentent quant à elles les problématiques évoquées dans les paragraphes précédents.

Communes bénéficiaires	Syndicats	Origine de l'eau potable
Marigny, Juscorps, Saint-Romans des Champs, Brûlain, Fors	Syndicat des 4B (UDI J)	<ul style="list-style-type: none"> - mélange d'eau de deux captages du Pré de la Rivière situé à Chizé - un appoint provenant des captages de La Touche et Le Boulassier, situés à Périgné - achat au syndicat de la Courance pour le hameau des Sanguinières à Fors
Prisse la Charrière, Belleville, Saint-Etienne-la-Cigogne, Boiserolles, Beauvoir-sur-Niort	Syndicat des 4B (UDI L)	<ul style="list-style-type: none"> - mélange d'eau de deux captages situés à Prissé-La Charrière : le captage des Renfermis (F2) et de la Vallée des Alleuds (F3)
Villiers en plaine, Saint-Maxire, Echiré, Saint-Rémy, Saint-Gelais, Germond-Rouvre	Syndicat des Eaux du Centre Ouest	<ul style="list-style-type: none"> - mélange de 12 captages du champ captant de Saint-Maxire – Echiré. <p>Le captage de La Couture n'est actuellement pas en service.</p>
Coulon, Niort, Magné, Bessines, Aiffres	Syndicat des Eaux du Viver (UDI A)	<ul style="list-style-type: none"> - mélange de la source du Vivier, des forages de Gachet I et III (Niort) et du captage de Saint-Lambin (Aiffres). - 2 captages d'appoint (Captage de Chat-Pendu et captage de Pré Robert). - un captage de secours (Captage de Chey).
Zone Mendès France, Souché et Aiffres	Syndicat des Eaux du Viver (UDI B)	<ul style="list-style-type: none"> - barrage de la Touche Poupard - captage de La Corbelière à Azay-le-Brûlé.
Priaires	Syndicat de la vallée de la Courance	L'eau provient du Syndicat des Eaux de Charente-Maritime.
Prin-Deyrançon et Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon	Syndicat de la vallée de la Courance	L'eau provient d'un mélange entre les quatre captages de la vallée de la Courance, l'apport du Syndicat des Eaux du Vivier et le captage de Cheroute.
Arçais, Le Vanneau-Irleau, Sansais, Frontenay-Rohan-Rohan, Saint-Symphorien, Granzay-Gript, Vallans, Epannes, Armuré, Le Bourdet, Saint-Georges-de-Rex, Saint-Hilaire-la-Palud, La Rochenard, La Foye-Monjault, Usseau, Thorigny-sur-le-Mignon	Syndicat de la vallée de la Courance	L'eau provient d'un mélange issu des quatre captages de la vallée de la Courance et de l'apport du Syndicat des Eaux du Vivier.
Chauray, Vouillé, Saint-Martin de Bernegoue et Prahecq	Syndicat du Sud Deux-Sèvres (UDI A, C et D) « SERTAD »	L'eau provient essentiellement du barrage de la Touche Poupard. La commune de Saint Martin bénéficie en plus des eaux du captage de la Chancelée (Saint Romans les Melles) tandis que Prahecq exploite des prises d'eau sur la Sèvre Niortaise et les eaux du captage de la Fiée des Lois (pour la production d'eau en bouteille)

Afin de répondre à ces enjeux, le Programme Re-Resources est mis en place depuis 2000 sur l'ensemble du Poitou-Charentes pour améliorer la qualité de l'eau.

Consommation et sécurisation de la ressource

La ressource est non négligeable sur le territoire en terme quantitatif et reste diversifiée grâce aux nombreux captages qui valorisent des nappes d'eau différentes ou prélèvent dans les eaux superficielles (barrage de la Touche Poupard). De plus, de nombreuses interconnexions existent entre les syndicats, ce qui permet une solidarité en cas de problématique sur une structure.

Seul le syndicat de la vallée de la Courance anticipe une diversification à faire dans le futur pour contrebalancer des problématiques nitrates qui pourraient s'intensifier sur certains de ces captages. Cette évolution s'explique par l'épuisement du substrat présent naturellement dans la nappe alluviale de la Courance et qui permet un processus naturel de dénitrification bactérien.

Etat du réseau d'eau potable

L'amélioration des rendements des réseaux de distribution correspond à une réduction des fuites et des gaspillages et donc à une diminution des prélèvements dans les nappes.

Les indices linéaires de pertes en réseau indiquent dans la majorité des cas un bon état des réseaux. L'indice linéaire de pertes du SECO concerne un territoire semi-rural et reste acceptable.

Indicateurs de performance des réseaux d'eau potable par syndicats

	Rendement du réseau de distribution (en %) en 2015	Indice linéaire de pertes en réseau (en m ² /l/km)
SECO	77,6	3,9
Syndicat des Eaux du Vivier	81,3	4,5
SMEPDEP de la vallée de la Courance*	83,8	1,22
SERTAD	81,63	1,84
Syndicat des 4B	75,6	1,43
Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon	81,19	2,55
La Foye-Monjault	77	1,25
Beauvoir-sur-Niort	70	2,51

*A noter que le rendement du syndicat de la vallée de la Courance n'intègre pas le rendement du réseau d'eau de Vallans, qui fait l'objet d'un calcul distinct au vu de son rendement faible et du transfert récent de la compétence au syndicat. Le délégataire s'engage à améliorer ce rendement pour une intégration en 2018. En 2015, le rendement sur le réseau de VALLANS s'est élevé à 67,6%.

Catégorisation des réseaux eau potable selon les valeurs des indices de pertes linéaires en réseau (Agence de l'eau)

Catégorie de réseau	Rural	Semi-rural	Urbain
Bon	< 1,5	< 3	< 7
Acceptable	< 2,5	< 7	< 16
Médiocre	> 2,5	> 7	> 16

02.4.2 Renforcer la maîtrise des énergies

02.4.2.1 Consommation énergétique

La consommation énergétique globale de la CAN s'élève à 3 423 GWh, soit 6 % de la consommation picto-charentaise (Diagnostic Energie climat 2016). Cette consommation a été estimée à partir des données les plus récentes de chaque secteur de consommation (entre 2008 et 2010), sachant que les données évoluent peu entre les années.

	CAN	CA du Grand Poitiers (Vienne)	CA de la Rochelle	Deux-Sèvres
Consommation (GWh)	3 423	5 723	4 138	11 997
Objectif SRCAE 2020	2 654	4 578	3310	9 598
Consommation/hab (MWh/hab)	28,9	30,5	25,4	32,3

Précarité énergétique

La facture énergétique du territoire est de 314 millions d'euros, soit 2 525 euros par habitant. 70% de la facture énergétique est liée à la consommation d'énergies fossiles.

Parmi les EPCI qui composent le département des Deux-Sèvres, la CAN présente l'un des plus faibles taux d'exposition à la précarité énergétique : 11% contre 14,1% en moyenne à échelle du département (AREC, 2014).

La CA du Niortais compte néanmoins 5 500 ménages exposés en 2011.

Ces différences s'expliquent par plusieurs facteurs notamment des niveaux de revenus plus importants par rapport à d'autres EPCI mais aussi un parc plus récent (54% construit avant 1975 sur la CAN contre 64% pour la CC du Val

d'Egray), un urbanisme plus dense et moins tourné vers la maison individuelle que pour des territoires plus ruraux.

La présence d'un réseau de gaz naturel et d'une ressource en bois énergie favorisent également la baisse de la facture énergétique.

A noter que des différences existent au sein même de la communauté d'agglomération notamment entre les zones rurales et urbaines ; les zones rurales affichant des factures énergétiques globalement plus élevées.

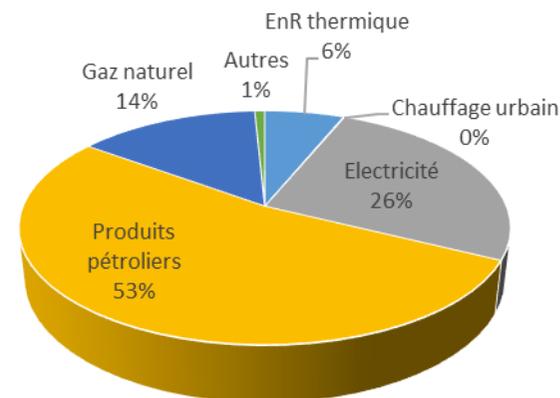
Une estimation a été réalisée par l'AREC (2014) qui prévoit avec l'augmentation du coût des énergies, 3 900 ménages supplémentaires en précarité énergétique en 2016 sur la CA du Niortais, portant le total à 9 400 ménages.

Répartition des consommations par type d'énergie

Les produits pétroliers, l'électricité et le gaz couvrent 93 % de la consommation du territoire.

L'énergie la plus consommée est le pétrole (produits pétroliers), avec 53 % de la consommation énergétique totale. Cette forte dépendance à ce type d'énergie s'explique principalement par la dépendance des transports à l'essence qui représente le secteur le plus consommateur en produits pétroliers (41% de la consommation totale).

Répartition de la consommation énergétique par type d'énergies



L'utilisation de l'électricité et du gaz est quant à elle davantage imputable aux bâtiments résidentiels et tertiaires pour l'usage de chauffage (gaz en bouteille, réseau de gaz et chauffage électrique).

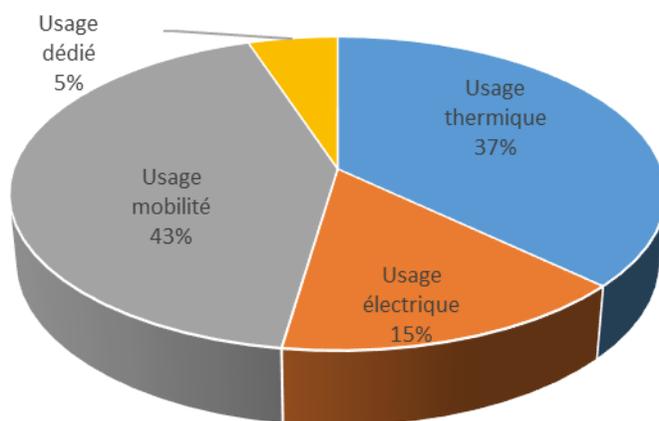
Répartition par usage

L'usage thermique (production de chaleur) représente 6% de l'énergie consommée sur le territoire.

Les usages thermiques et électriques sont principalement imputables aux secteurs « résidentiel » et « tertiaire ».

Un usage « dédié » est un usage spécifique au secteur et qui n'est pas un usage thermique, électrique ou de mobilité.

Répartition de la consommation énergétique selon l'usage



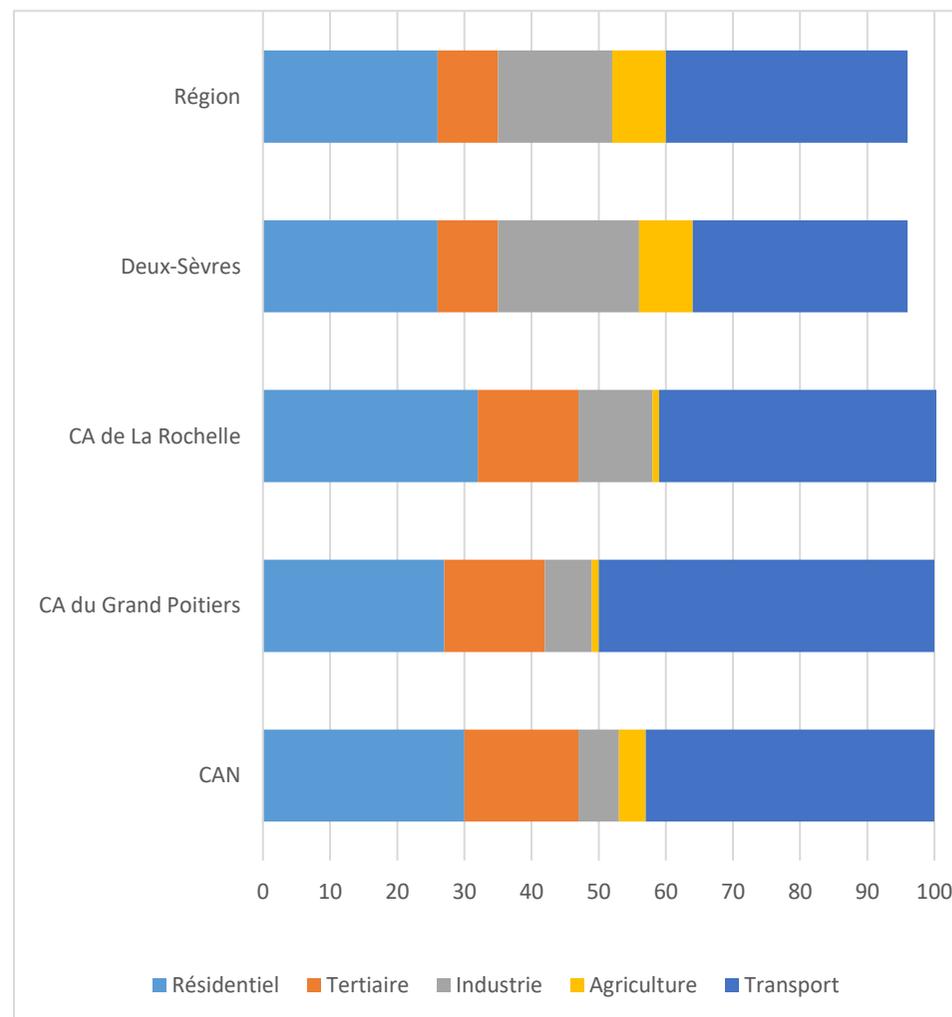
Répartition des consommations par secteurs

Le secteur le plus consommateur d'énergie à l'échelon du territoire est le secteur des transports qui consomme 41% de l'énergie contre 17% en ex-région Poitou-Charentes. Le poids de ce secteur est également dominant sur les communautés d'agglomération du Grand Poitiers et de la Rochelle, notamment sur le Grand Poitiers, qui est traversé par l'A10 sur environ 2 fois plus de kilomètres que sur la CAN. Le trafic de marchandises y est également

plus important (notamment au Nord de Poitiers du fait de la jonction A10 / N10).

Le résidentiel se positionne en tant que 2ème poste de consommation principalement pour l'usage de chauffage. Les maisons individuelles et les logements anciens, en nombre sur le territoire de la CAN, sont les principaux facteurs qui expliquent les consommations énergétiques importantes de ce secteur.

Répartition de la consommation énergétique par secteurs



A noter enfin que le secteur tertiaire représente une proportion importante en termes de consommation, de manière spécifique sur le territoire, ce qui s'explique par une activité tertiaire bien développée sur l'agglomération.

Enfin, l'agriculture ressort également comme un poste de consommation plus important sur la CAN que sur les 2 autres agglomérations, du fait du caractère plus rural du territoire. Le pourcentage de la CAN reste néanmoins inférieur aux moyennes départementale et régionale.

Le secteur des transports

Le secteur transport routier du territoire (comprenant les déplacements de personnes et le transport de marchandises) consomme 1 397 GWh.

Les déplacements domicile-travail des actifs résidant sur le territoire entraînent une consommation énergétique de 188 GWh d'énergie.

81% des actifs utilisent la voiture pour se rendre à leur travail contre 7% utilisant un mode transport doux (marche à pied et vélo) et 5 % des actifs empruntant les transports en commun. Les 6% restants sont des actifs n'utilisant pas de transport, c'est-à-dire qu'ils travaillent à domicile ou exercent des professions pour lesquelles ils ne font pas de déplacements domicile-travail.

Les actifs utilisant la voiture comme moyen de déplacement vers leur lieu de travail parcourent quotidiennement 17 kilomètres en moyenne.

Le secteur résidentiel

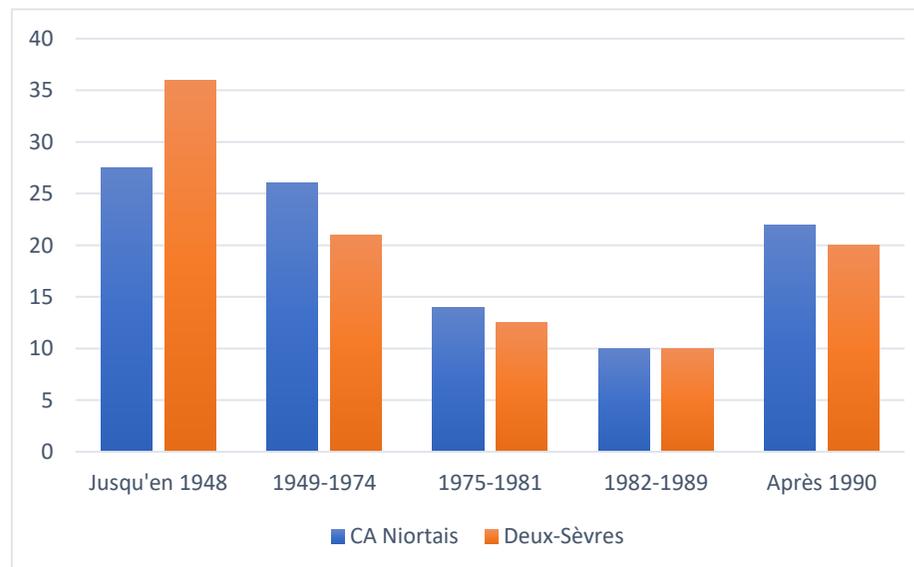
La consommation énergétique du secteur résidentiel de la CAN est de 1 007 GWh soit 7% de la consommation énergétique du secteur résidentiel régional. Cette consommation est liée principalement au chauffage avec 716 GWh consommé pour cet usage, soit 71% de l'énergie consommée dans le secteur résidentiel.

La consommation énergétique par ménage sur la CAN (19,3 MWh) est légèrement plus faible que celle des ménages des Deux-Sèvres et que la moyenne régionale mais plus élevée (19,3 MWh) que les CA du Grand Poitiers (15,4 MWh) et du Grand Angoulême (18,1 MWh). Ceci s'explique par plusieurs facteurs :

- Un parc bâti avec une part moins importante d'appartements (23% contre 35% sur la CA du Grand Angoulême et 54% sur la CA du Grand Poitiers),
- Une surface de maison individuelle supérieure (107 m²) alors que la CA du Grand Poitiers présente la surface la plus faible pour les appartements (51m²) et la CA du Grand Angoulême la surface la plus faible pour les maisons individuelles (101 m²),
- Une consommation énergétique par période de construction globalement équivalente mais un parc bâti plus ancien que la CA du Grand Poitiers.

En effet, majoritaires dans le parc de logements de la CAN (77% du parc), les 39 820 maisons individuelles concentrent l'essentiel de la consommation

Répartition en % des résidences principales selon la période de construction



énergétique avec 880 GWh, soit 87% de la consommation énergétique¹⁰ du secteur résidentiel.

En outre, 54% du parc résidentiel a été construit avant 1975, soit avant toutes réglementations thermiques et consomme davantage que le parc résidentiel post 1975 (224 kWh/m²/an contre 180 kWh/m²/an pour le territoire de la CA du Niortais).

58 % de la consommation énergétique est induite par 54% du parc, constitué de logements anciens (construits avant 1975), majoritairement chauffés au gaz de ville et au fioul. Les logements récents (22% du parc), construits après 1990, sont chauffés majoritairement à l'électricité et dans une moindre mesure au gaz de ville et sont à l'origine de 19% de la consommation énergétique sur le territoire.

Le secteur tertiaire

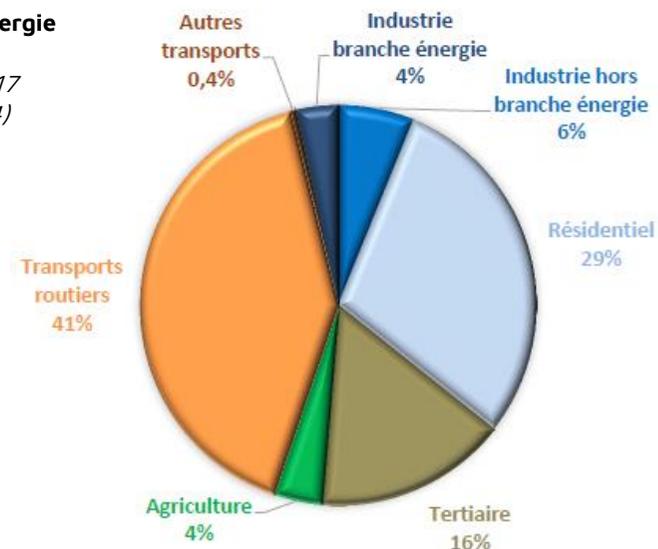
Toutes branches confondues, le parc de bâtiments tertiaire consomme 539 GWh.

Les commerces et les bureaux représentent les surfaces et les secteurs de consommation les plus importants de la CAN (36% de la consommation énergétique). Cette consommation s'explique notamment par l'éclairage des vitrines pour les commerces et les équipements informatiques pour les bureaux... Certaines branches, comme les établissements scolaires, n'utilisent pas leurs bâtiments toute l'année. Les consommations sont donc plus modestes que pour un bâtiment commercial.

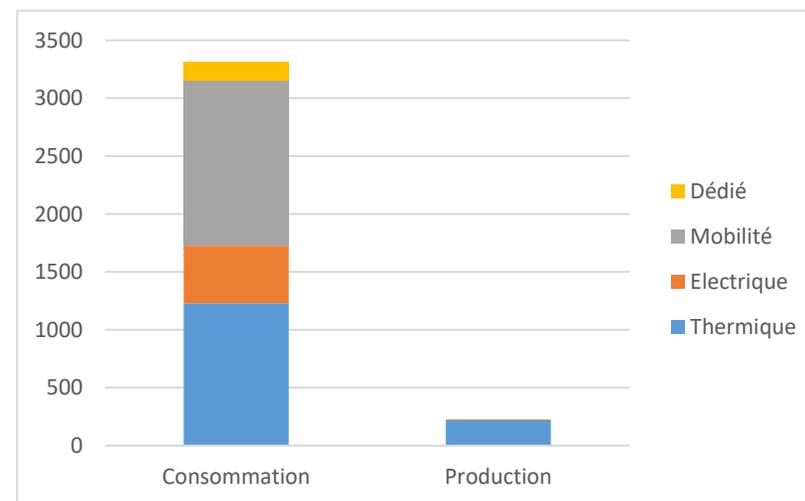
Pour les bureaux, les enjeux de maîtrise de l'énergie reposent sur la maîtrise des consommations en électricité et en chauffage (41% et 43% de la consommation) alors que ce dernier est l'enjeu majeur pour le scolaire (68% de la consommation).

¹⁰ Une maison individuelle a une consommation énergétique par m² supérieure à un appartement, notamment lié à l'usage chauffage

Consommation d'énergie finale par secteur
PCAET de la CAN 2017
(source : AREC, 2014)



Répartition de la consommation et de la production en énergie en GWh par usage sur la CAN



Concernant les commerces, on retrouve les mêmes enjeux que pour les bureaux. Les « autres usages » (climatisation, ventilation) représentent également une part non négligeable de la consommation énergétique (notamment liée à la production de froid).

Le secteur industriel

Le parc industriel du territoire est composé de 62 établissements de plus de 10 salariés référencés dans la nomenclature NCE. Le secteur le plus représenté à l'échelon du territoire est le secteur des Industries de la construction.

L'énergie la plus consommée est l'électricité (47 % de la consommation) suivie par le gaz naturel (29 % de la consommation).

Les combustibles représentent 35 % des consommations énergétiques. Ils sont utilisés principalement dans les process à des fins thermiques (fours et séchoirs) et pour les usages thermiques de bâtiments. L'électricité est en grande partie utilisée à des fins de force motrice (33 %).

Le secteur agricole

La consommation énergétique totale du secteur agricole est de 134 GWh, soit 4% des consommations de la CAN (PCAET de la CAN, 2017).

Les grandes cultures représentent l'activité agricole la plus consommatrice avec 46% des consommations directes. Les énergies directement consommées sont le fioul (61% des consommations) suivie par l'électricité (33%). L'électricité est essentiellement utilisée pour l'irrigation, la conservation des grains et les bâtiments d'élevage. Les usages thermiques concernent le séchage, la distillation et les serres.

Les consommations indirectes sont essentiellement dues à la fabrication et au transport des intrants (engrais azotés, aliments pour bétail, ...).

02.4.2.2 La production énergétique

Le territoire, de même que le département des Deux-Sèvres, ne dispose pas de centrales nucléaires ou d'unité de production d'énergie fossile. La production énergétique de la CAN est donc exclusivement d'origine renouvelable.

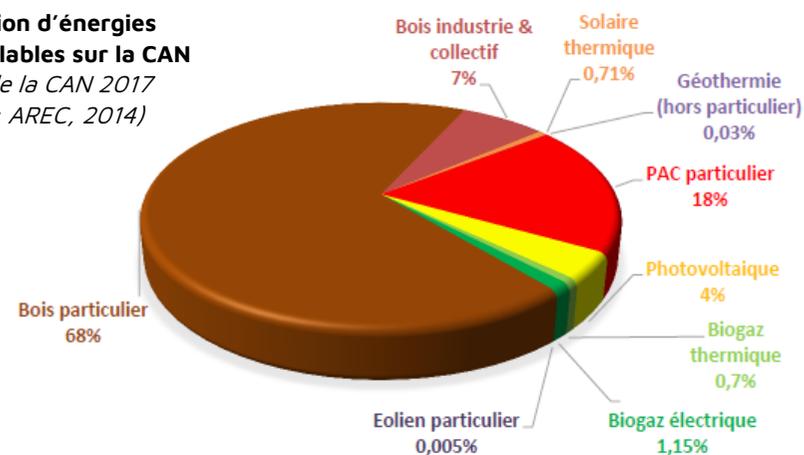
La production d'énergies renouvelables de la CAN a atteint 287 GWh en 2015. A l'instar de ce qui se passe sur les autres territoires, le niveau de production ENR ne couvre qu'une petite partie des besoins énergétiques, soit 8,8% de la consommation de la CAN. Pour rappel, la loi sur la transition énergétique fixe à l'échelle nationale un objectif de 23% de la consommation en 2020 et de 32% en 2030 assumée par des énergies renouvelables.

En outre, la production renouvelable du territoire provient à 95% de la biomasse, ce qui interroge le mix énergétique du territoire et la place des autres filières.

Afin de couvrir ses besoins, le territoire est alimenté par les centrales nucléaires de Civaux et du Blayais dont la production est acheminée sur la CAN via un réseau de lignes à très haute tension (traversant les communes de Vallans, Aiffres et Vouillé).

Production d'énergies renouvelables sur la CAN

PCAET de la CAN 2017
(source : AREC, 2014)



Retenue parmi plus de 500 candidatures, la CAN a été labellisée « Territoire à Energie positive pour la croissance verte » en 2016, lui permettant de financer cinq actions de son plan-climat (aide de 500 000 €).

En complément, 8 communes vont bénéficier d'aides complémentaires de l'Etat pour financer des actions de maîtrise de l'énergie et de préservation de la biodiversité : Niort (démolition et dépollution de Port Boinot), Aiffres, Arçais, Magné, Mauzé-sur-le-Mignon (rénovation du système d'éclairage public), La Rochénard (réhabilitation de bâtiments publics), Vouillé (rénovation des bâtiments scolaires), Saint-Hilaire-La-Palud (rénovation des bâtiments communaux)

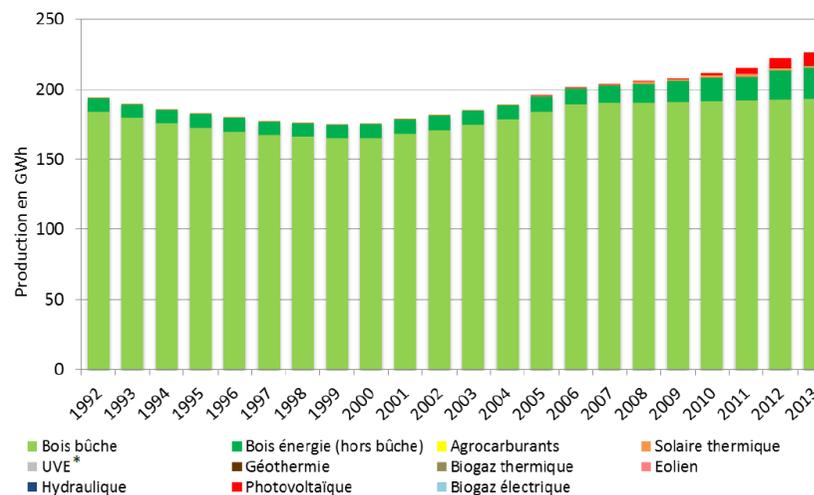
Toutes ces actions seront financées à hauteur de 80% et devront être engagées avant la fin de l'année 2017 pour être achevées avant la fin de l'année 2018.

Les énergies renouvelables constituent une ressource durable pour diversifier la production énergétique, gagner en autonomie et lutter contre le changement climatique. Elles représentent également un bon gisement de développement économique et d'emploi pour le territoire.

La production énergétique d'origine renouvelable sur la Communauté d'Agglomération du Niortais atteint 287 GWh en 2015 soit 4% de la production renouvelable Picto-Charentaise (7 295 GWh). Cette production est en hausse (+15,6% entre 2005 et 2013) avec l'essor de nouvelles filières notamment le photovoltaïque et le bois énergie (plaquettes et granulés). Cela représente une production en énergies renouvelables de 2,5 MWh par habitant sur la CAN pour 2,5 MWh par habitant sur le Grand Poitiers et 2,1 MWh par habitant sur la CA de la Rochelle.

Si cette production énergétique d'origine renouvelable progresse, elle ne représente qu'une part modeste des besoins énergétiques sur le territoire (8,8%). Pour atteindre l'objectif des 25% fixé par l'Etat (objectif inscrit dans le SRCAE Poitou-Charentes).

Evolution de la production d'énergie d'origine renouvelable en GWh sur la CAN



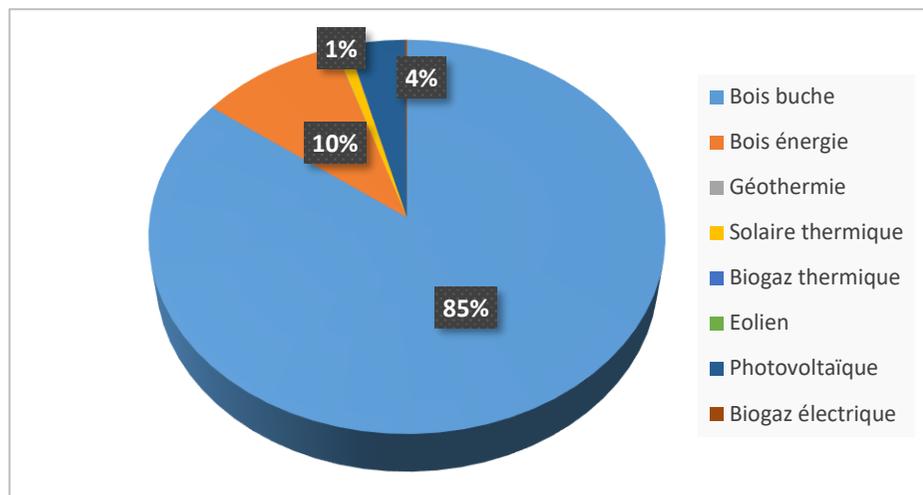
De plus, cette production est marquée par la prédominance de la biomasse et notamment du bois (95% de la production renouvelable), ce qui interroge le mix énergétique de la CAN.

Concernant le bois énergie (bûche, plaquette, granulés), celui-ci est essentiellement consommé chez les particuliers (91% de la consommation), mais également par les chaufferies collectives (3% de la consommation) et industrielles (6% de la consommation).

Sur le territoire, l'énergie renouvelable produite est destinée en majorité à la production de chaleur qui repose principalement sur la filière bois énergie.

La production d'électricité renouvelable, liée principalement au photovoltaïque, reste très faible (9,07 GWh en 2013) car il n'existe pas de parcs éoliens ou d'installations hydroélectriques sur le territoire.

Répartition par filière de la production d'origine renouvelable en 2013 sur la CAN



Le bois énergie

Le bois énergie est la principale filière renouvelable du territoire. Son utilisation reste cependant moins développée qu'en région : seuls 8% des logements de la CAN utilisent le bois comme moyen principal de chauffage. Ce constat peut s'expliquer par la présence d'un réseau de distribution du gaz naturel et surtout par le faible taux de boisement du territoire. En effet, la forêt est peu présente sur la CAN, avec un taux de boisement bien inférieur aux niveaux régional et national. Le boisement est essentiellement composé de peupliers.

Les particuliers se tournent principalement vers le bois buche, qui après un déclin à la fin des années 90, connaît un essor depuis 2000. Les chaufferies collectives utilisent plutôt le bois plaquette ou granulés, qui séduit également de plus en plus de particuliers.

Il existe actuellement 26 installations utilisant la filière bois-énergie sur le territoire de la CAN, soit une puissance globale de 2731 kW, répartis comme suit :

- 14 chaudières individuelles au bois (496 kW),
- 10 installations collectives (2175 kW),
- 2 installations pour le secteur industriel (60kW).

La filière bois-énergie (production de plaquettes bois) mise en place dans le marais mouillé (Coulon) par le CIVAM (Centre d'Initiatives pour valoriser l'agriculture en milieu rural) du Marais Mouillé a été récemment abandonné, en raison d'un manque de compétitivité du bois produit (prix, qualité). Les objectifs de ce projet étaient de préserver et d'entretenir le paysage du Marais poitevin, de valoriser le bois issu de l'entretien, de dynamiser le territoire et de relocaliser l'économie.

Toutes essences confondues, 28 260 tonnes de bois énergie sont mobilisables par an et 60 070 tonnes sont mobilisés/consommés. Le taux de récolte du bois énergie est donc de 213%. Ce tonnage inclut le potentiel généré par le bocage du territoire.

Si on distingue les essences, les peupliers et les résineux disposent encore d'une marge de gisement mobilisable par rapport à ce qui est consommé. Par contre, on observe une consommation supérieure au gisement local disponible pour les feuillus, qui sous-entend une « importation » de feuillus, principalement sous la forme de bûches.

Il faut noter que le gisement de bois récolté peut ne pas être consommé sur le territoire. De même, le bois énergie consommé sur le territoire peut ne pas provenir du territoire. Le gisement local peut donc ne pas être entièrement exploité.

Gisements de bois énergie en t/an (Source : AREC)

	Feuillus	Peupliers	Résineux
Gisement mobilisable	17 320	10 630	310
Bois industrie consommé	940	1 100	160
Bois décheté consommé	1 260	1 100	0
Bois bûche consommé	55 510	0	0
Gisement restant	- 40 390	8 430	150

Néanmoins, le potentiel sur le bois énergie semble limité sur le territoire de la CAN, notamment concernant les feuillus. Les marges de progression correspondent à la valorisation des tonnages en peupliers et en résineux restant à mobiliser.

L'expérience du CIVAM montre également qu'une ressource en bois est potentiellement mobilisable au niveau du bocage mais qu'elle est difficilement compétitive en prix par rapport au marché du bois.

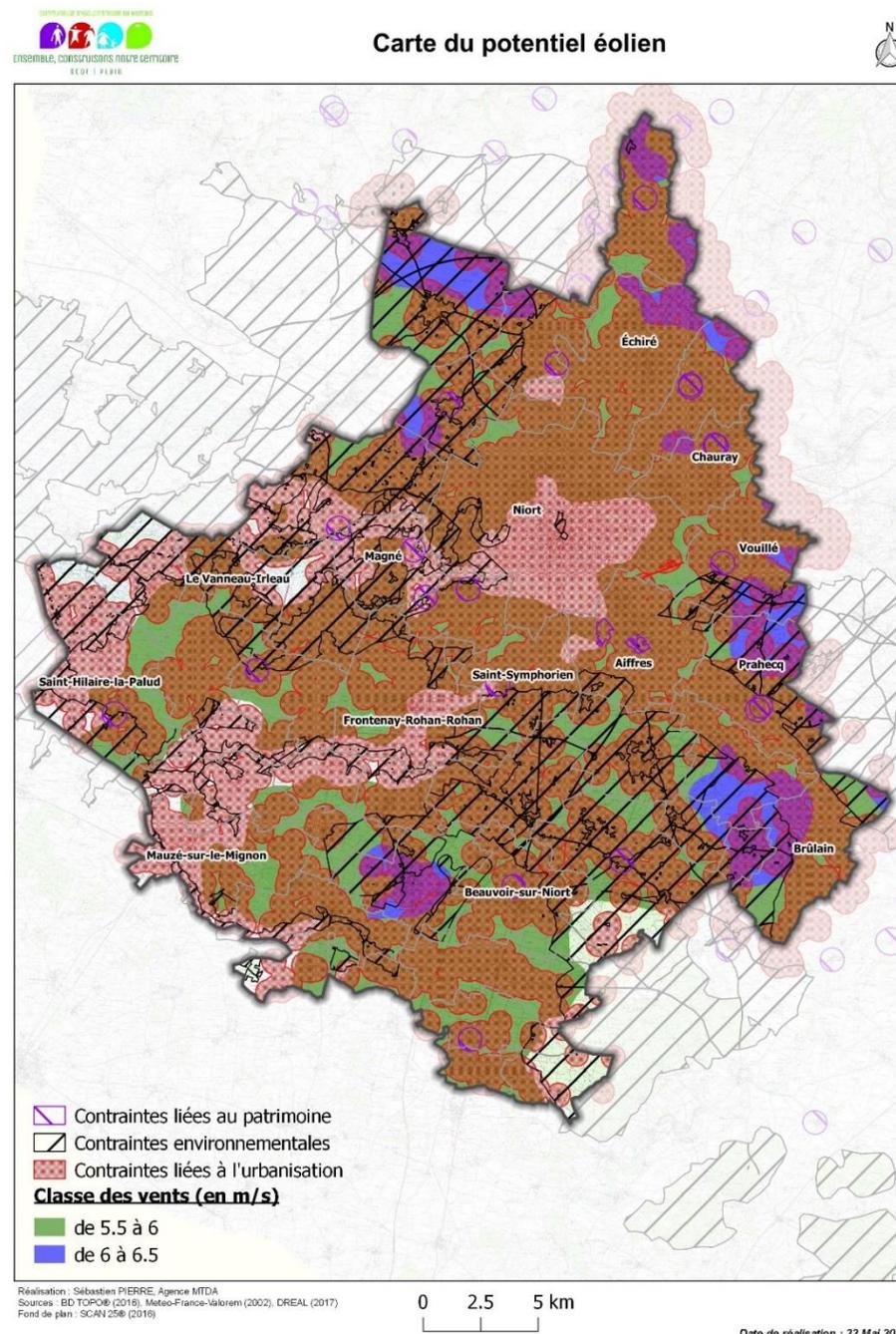
L'éolien

Aucun parc éolien n'est localisé sur le territoire de la CAN. Deux projets sont cependant en réflexion : un sur Echiré/Saint-Gelais, un sur Beauvoir-sur-Niort.

Néanmoins, le territoire dispose d'un gisement éolien suffisant en termes de ressources. Les communes sont fortement sollicitées pour le développement de ce type de projets. Plusieurs projets sont en cours d'étude sur plusieurs communes et des parcs sont en fonctionnement à proximité immédiate du territoire (Champdeniers-Saint-Denis, Benet).

Cependant, l'implantation d'éoliennes doit prendre en compte un certain nombre de contraintes liées à la préservation des paysages, du patrimoine et de la biodiversité, la réduction des nuisances et des risques pour les habitations, le maintien des servitudes aéronautiques, etc. La carte ci-après superpose le gisement éolien du territoire et les différents secteurs contraints pour le développement éolien.

Plusieurs secteurs apparaissent comme plus favorables au développement de l'éolien notamment sur le quart Sud-Est du territoire. On note une concordance de ces résultats avec les communes identifiées comme favorables par le Schéma Régional Eolien approuvé le 29 septembre 2012 (zones de types A et F) : Beauvoir-sur-Niort, Belleville, Boisserolles, Epannes, La Rochénard, La Foye-Monjault, Le Bourdet, Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon, Prieure, Prin-Deyrançon, Saint-Etienne-La-Cigogne, Thorigny-sur-le-Mignon, Usseau et Vallans. A noter que ce Schéma Régional Eolien a été annulé récemment.



Les agro-carburants

Il n'y a pas d'unité de production d'agro carburants à ce jour sur la Communauté d'Agglomération du Niortais.

Néanmoins, le territoire dispose d'un potentiel de développement sur cette énergie en lien avec sa production agricole d'oléagineux.

Le solaire

annuelles, le territoire de la CAN bénéficie d'une situation privilégiée en lien avec sa proximité de la façade atlantique.

L'énergie solaire peut être exploitée tant pour la production d'eau chaude sanitaire (solaire thermique) que pour celle de l'électricité (solaire photovoltaïque).

On compte ainsi, en 2013, 695 centrales photovoltaïques sur la CAN correspondant à une puissance raccordée au réseau de 7,96 MWC et plus de 700 installations solaires thermiques pour une production de plus de 2 GWh de chaleur. Ces installations sont pour la plupart des équipements de particuliers mais l'essentiel de la puissance est portée par des installations de petit ou de grand collectif.

Depuis mi-2012, le photovoltaïque a été fragilisé par les évolutions du cadre réglementaire national concernant la tarification de la vente d'électricité, entraînant un net ralentissement de la filière.

En 2011, des études ont été menées par le Centre Régional des Energies Renouvelables (CRER) pour déterminer le potentiel photovoltaïque des bâtiments du patrimoine public, des toitures d'entreprises et des terrains pollués sur 28 communes du territoire.

Le tableau ci-contre liste le nombre de sites jugés favorables pour l'implantation de panneaux photovoltaïques et le potentiel énergétique associé.

La production potentielle totale est estimée à 4 650 MKWh/an pour l'ensemble du territoire, et pourrait assurer l'approvisionnement en énergie d'environ 1 260 foyers supplémentaires.

	Sites favorables	Potentiel énergétique en kWh/an
Vouillé	5	220 772
Saint-Rémy	4	196 658
Mauzé-sur-le-Mignon-sur-le-Mignon	8	251 793
Magné	4	134 374
Arçais	6	73 674
Prin-Deyrançon	2	45 183
Echiré	10	310 106
Amuré	5	59 704
Niort	15	757 733
Saint-Georges-de-Rex	4	35 480
Saint-Hilaire-la-Palud	9	135 700
Aiffres	11	323 644
Coulon	4	115 092
Epannes	5	145 559
Frontenay-Rohan-Rohan	5	155 256
Bessines	3	168 444
Chauray	7	420 568
La Rochénard	3	69 871
Le Bourdet	5	51 454
Le Vanneau-Irleau	7	104 142
Priairé	1	10 368
Sansais	6	116 436
Sciecq	5	75 324
Saint-Gelais	6	166 863
Saint-Maxire	9	122 832
Thorigny-sur-le-Mignon	2	16 563
Usseau	8	177 553
Villiers-en-Plaine	12	189 830
Total	171	4 370 500

L'hydraulique

Le potentiel de développement de l'énergie hydraulique apparaît fortement limité sur le territoire, au regard du relief doux et de la nature du réseau hydrographique. A ce jour, aucune installation hydro-électrique n'est recensée sur le territoire de la CAN.

En outre, le réseau hydrographique est déjà touché par des assècs fréquents, peu compatibles avec une production électrique optimale, qui risquent de se renforcer dans un contexte de réchauffement climatique.

A noter cependant que certaines perspectives sur de la micro-hydraulique pourraient être envisageables notamment sur la Sèvre Niortaise, sous réserve d'une prise en compte des continuités écologiques, des activités locales...

La Géothermie

On recense deux installations de géothermie (0,09 GWh en 2013) sur la CAN (hors particuliers).

Le territoire dispose d'un bon potentiel de développement sur la géothermie basse énergie notamment en lien avec la présence d'aquifères superficiels. Aucun potentiel haute énergie n'a, par contre, été décelé sur le département.

Dans le cadre de l'élaboration du PCAET, une étude de potentiel « énergies renouvelables » a été lancée et devrait permettre d'estimer le potentiel de développement de cette énergie. Les résultats seront prochainement disponibles.

La Méthanisation

La méthanisation est un procédé biologique naturel qui permet de dégrader la matière organique pour produire du biogaz. Ce biogaz peut être valorisé pour produire de la chaleur et de l'électricité ou être injecté dans le réseau de gaz naturel. Ce procédé biologique produit également un fertilisant, le digestat,

qui peut être épandu directement selon un plan d'épandage ou commercialisé comme engrais.

On recense une installation de méthanisation à la ferme sur le territoire, située sur la commune de Prahecq (GAEC La Lougnolle). Cette unité de méthanisation valorise le biogaz par cogénération (production d'électricité et de chaleur) et dispose d'une puissance électrique de 405 kW. Sur un fonctionnement en année pleine, cette installation valorise 3,2 GWh d'électricité et 2 GWh de chaleur.

Deux projets sont également en cours d'étude à Aiffres et Mauzé sur le Mignon.

Le territoire dispose d'un bon potentiel de développement de cette filière, évaluable à partir des ressources méthanisables du territoire (déjections animales, résidus de culture, sous-produits des industries agroalimentaire, boues de station d'épuration, déchets verts et ordures ménagères résiduelles). Le tableau ci-dessous présente ces différentes ressources et leur potentiel énergétique.

Gisement restant à mobiliser pour les principales biomasses méthanisables en tonnes (Source : AREC)

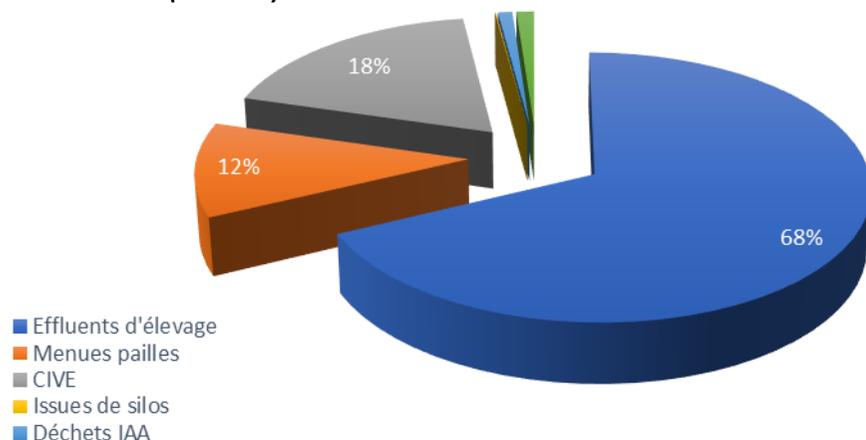
	Quantités (t)	Potentiel énergétique (MWh)
Effluents d'élevage	84 650	30 265
Menues pailles	9 500	5 150
CIVE*	17 450	8 150
Déchets de silos	25	30
Déchets des industries agro-alimentaires	275	425
Bio-déchets de la restauration collective	600	520
Total	112 500	44 540

Le principal potentiel méthanisable est constitué par les effluents d'élevage avec 68 % du potentiel énergétique pour 84 650 tonnes. 98 % du potentiel énergétique de la méthanisation provient du secteur agricole.

La présence d'un réseau de gaz naturel sur le territoire dans lequel le biogaz peut être injecté est un réel atout pour la CAN.

Le nouveau cadre réglementaire (tarif d'achat et simplification des démarches administratives pour les petits projets) constitue également un facteur positif et encourageant pour accentuer la dynamique locale.

Potentiel énergétique des principales biomasses méthanisables (en MWh)



02.4.3 L'air, une ressource à protéger

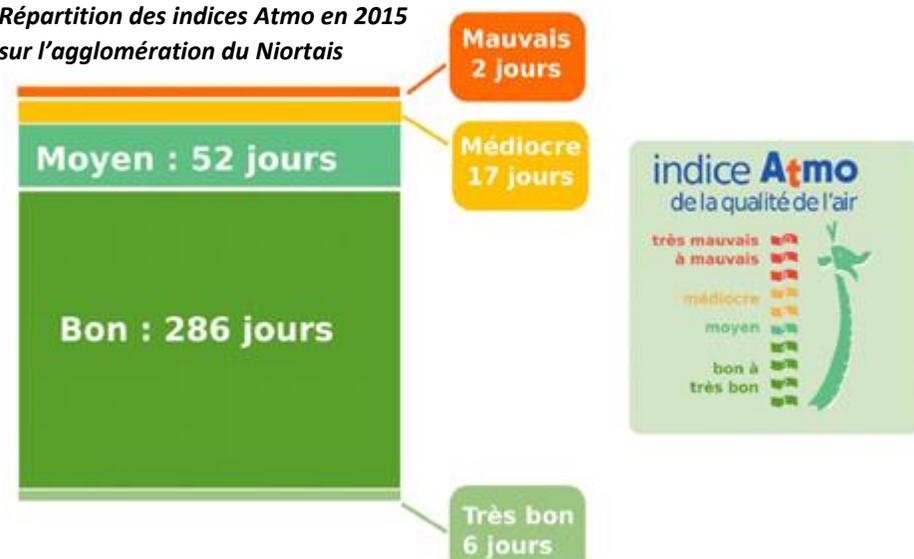
02.4.3.1 Qualité globale

L'indice Atmo donne quotidiennement la qualité de l'air moyenne sur un territoire. Il est calculé à partir des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂), dioxyde de soufre (SO₂), ozone (O₃) et des particules fines mesurées sur les stations de mesures urbaines de fond.

En 2015, la qualité de l'air est considérée comme « bonne » pendant 292 jours (indice bon à très bon) soit 80.4 % de l'année et plus de 8 jours sur 10 (Atmo Poitou-Charentes, 2016).

Cependant, la qualité de l'air peut être dégradée en hiver à cause de l'augmentation des concentrations de particules fines PM₁₀ et en été à cause de pollutions photochimiques (ozone O₃). Ainsi, l'indice Atmo de la qualité de l'air est « moyen » pendant 52 jours en 2015 et dégradé pendant 19 jours (indice médiocre à très mauvais) soit 5.2% du temps.

Répartition des indices Atmo en 2015 sur l'agglomération du Niortais



La qualité de l'air n'est pas homogène sur le territoire avec de plus fortes pollutions au niveau de Niort et des axes de transport très fréquentés (A10 notamment). 3 communes de l'agglomération sont ainsi identifiées comme zones sensibles par le SRCAE à la fois du fait de la présence de polluants de l'air mais aussi du fait d'une population importante. Il s'agit des communes de Niort, Chauray et Vouillé.

02.4.3.2 Polluants de l'air

Différents polluants de l'air, réglementés par les directives européennes 2008/50/CE du 21 mai 2008 et 2004/107/CE du 15 décembre 2004, sont surveillés sur le territoire :

- Le dioxyde d'azote et le benzène qui peuvent être considérés comme des traceurs de la pollution automobile,
- Les particules fines qui proviennent principalement du trafic automobile et du chauffage résidentiel (essentiellement l'utilisation du bois),
- L'ozone, qui est un traceur de la pollution photochimique,
- Le dioxyde de soufre qui est, historiquement, un traceur de l'activité industrielle. Sur la CAN, 51% du SO2 est émis par les industries, 37% par le résidentiel/tertiaire et 10% par l'agriculture.
- Les métaux lourds et hydrocarbures aromatiques polycycliques,
- Le monoxyde de carbone en lien avec les secteurs résidentiel/tertiaire et routiers.

Le tableau ci-contre dresse un bilan synthétique de ces mesures aux regards des valeurs réglementaires.

En 2011, la mesure du dioxyde d'azote sur la station à proximité du trafic (rue Général Lorgeau à Niort), montre que la valeur limite de 40µg/m3 est dépassée. Les concentrations en NO2 sont en baisse de 2011 à 2015 et sont en dessous de la valeur limite dès 2012 (Atmo Poitou-Charentes, 2016).

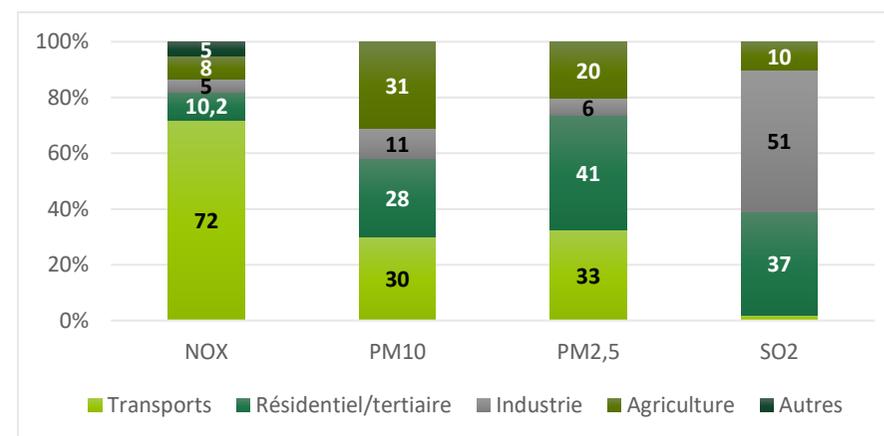
Position par rapport aux valeurs réglementaires de protection de la santé humaine

Dioxyde d'azote : NO ₂		Dépassement de la valeur limite en 2011 dans la rue du Général Lorgeau
Particules fines PM10		
Particules fines PM2.5		Dépassement de l'objectif de qualité en 2015 sur la station de Niort Centre
Ozone : O ₃		dépassement de la valeur limite
Benzène (C ₆ H ₆)		dépassement de l'objectif de qualité
Métaux lourds : Cd, Ni, As et Pb		respect de la réglementation
Hydrocarbure HAP		
Dioxyde de soufre : SO ₂		dépassement vue par la modélisation

Dans le cas de la mesure du benzène sur cette même station, l'objectif de qualité est fortement approché en 2011 bien que non dépassé. Les valeurs baissent là encore entre 2011 et 2015.

Concernant l'ozone, l'objectif de qualité (120µg/m³) a été dépassé 6 fois dans l'année en 2011, 4 fois en 2012 et 5 fois en 2015 sur la station Jules Ferry, en zone urbaine. La valeur cible (pas plus de 25 dépassements de l'objectif de qualité) est quant à elle respectée (Atmo Poitou-Charentes, 2016).

Bilan des émissions par type de polluants et par secteurs sur la CAN (Atmo, 2015)



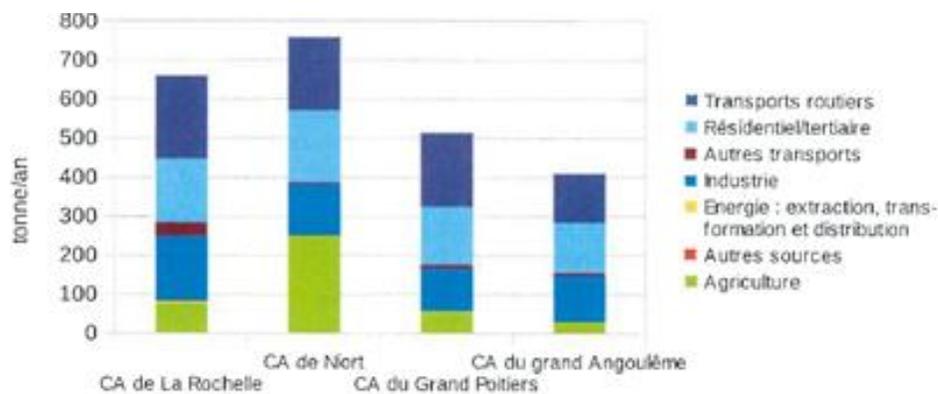
On observe d'autre part une tendance également à la baisse sur les particules fines PM10.

Particules en suspension dans l'air

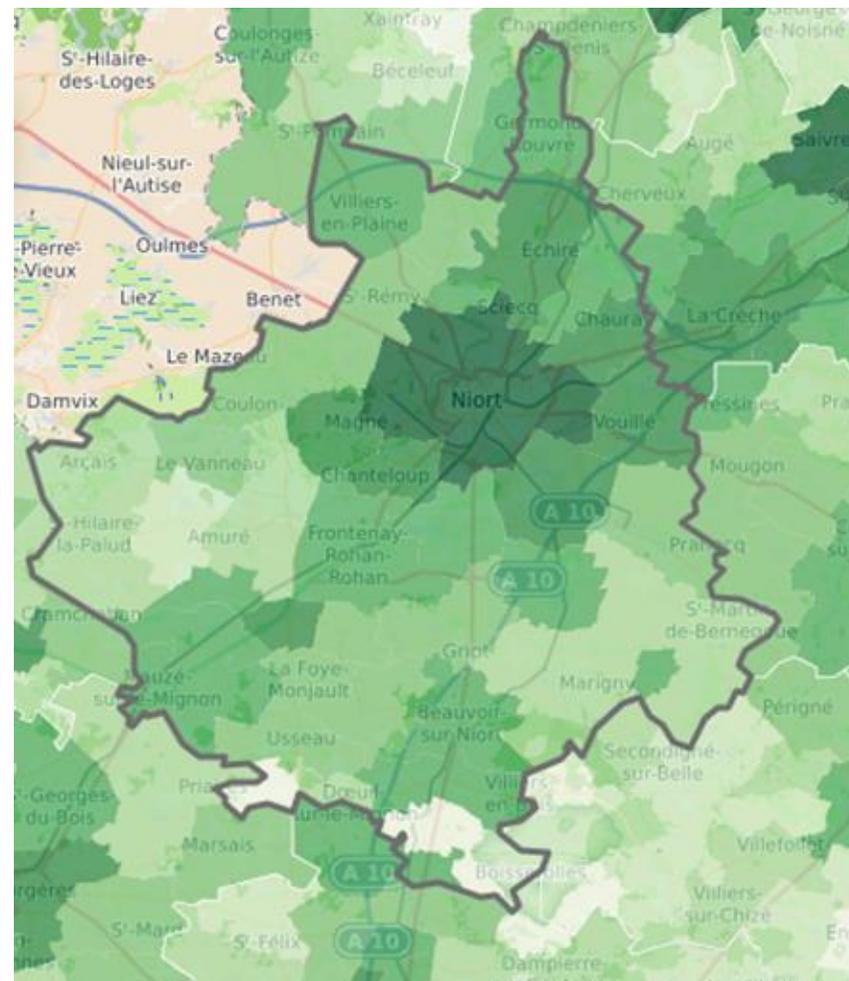
905 tonnes de particules en suspension (TSP) sont produites par la CAN. Le dépassement de l'objectif de qualité en 2015 est dû aux particules très fines (PM2.5). L'objectif était respecté en 2014. Si une augmentation de ces particules très fines a été observée en 2015, la tendance depuis 2011 montre une diminution des concentrations. Entre 2011 et 2015, cette concentration varie entre 13 et 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour un objectif de qualité à 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle. Des dépassements de cet objectif sont constatés sur toutes les grandes agglomérations françaises. Les émissions de particules fines sont principalement portées par le résidentiel, l'agriculture, l'industrie et le transport routier sur la CAN.

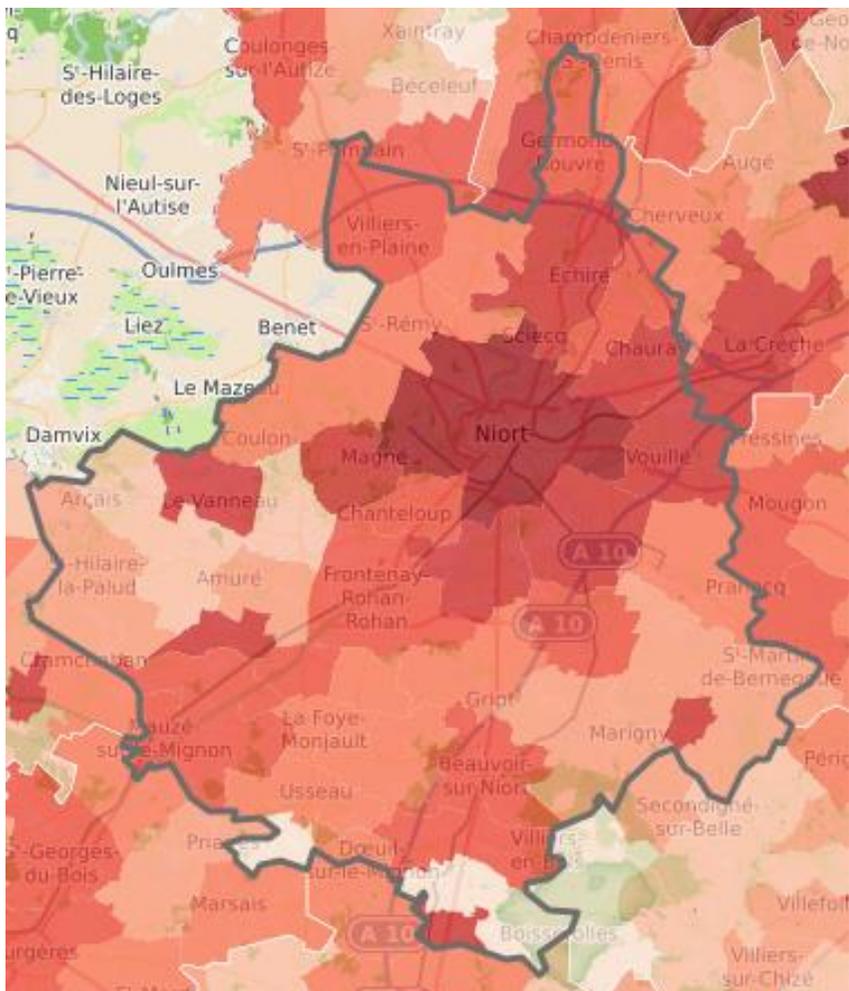
Par rapport aux autres agglomérations chefs-lieux du territoire, l'agglomération du Niortais se distingue d'une part, par la quantité totale de particules en suspension rejetées et d'autre part, par le poids occupé par le secteur agricole (44 % du total). Les activités liées à la culture des parcelles agricoles sont celles qui émettent le plus de particules, toutes granulométries confondues (par rapport à l'élevage et aux autres activités agricoles...).

Comparaison des émissions totales de PM10 pour les 4 principales agglomérations



(La CA de Niort correspond au périmètre de 29 communes)





Le secteur du transport routier est à l'origine de 22% des émissions de TSP sur l'agglomération du Niortais (combustion de carburant, usure/abrasion, gaz d'échappements). Quelle que soit la famille de particules, le carburant "diesel" est celui qui est à l'origine des rejets les plus importants parmi l'ensemble des énergies (diesel, essence, GPL).

Le secteur résidentiel/tertiaire émet environ 150 tonnes de TSP, celles-ci ont plusieurs origines, dépendantes du type d'activité : chauffage des pièces, utilisation d'engins spéciaux pour les loisirs et le jardinage ou autres activités. Le chauffage des logements détient la quasi-totalité des parts d'émissions de particules. Plusieurs sources énergétiques sont exploitées pour le chauffage, le bois est responsable d'environ 90% des émissions totales de particules.

Les activités industrielles présentes sur l'agglomération de Niort participent aussi aux émissions de particules dans l'air. Pour les TSP, le domaine de la construction (chantiers et bâtiments travaux publics) explique à lui seul 50 % des rejets, soit 86 tonnes. Les activités inhérentes à l'exploitation des carrières sont responsables d'émissions non négligeables. Concernant les PM_{2,5}, les émissions sont quasi exclusivement expliquées par ces deux domaines industriels cités.

Oxyde d'azote (NO_x)

Les oxydes d'azote sont émis principalement lors des combustions fossiles induites par le trafic routier et dans une moindre mesure par les systèmes de chauffage. Les concentrations les plus importantes sont donc situées à proximité du réseau routier.

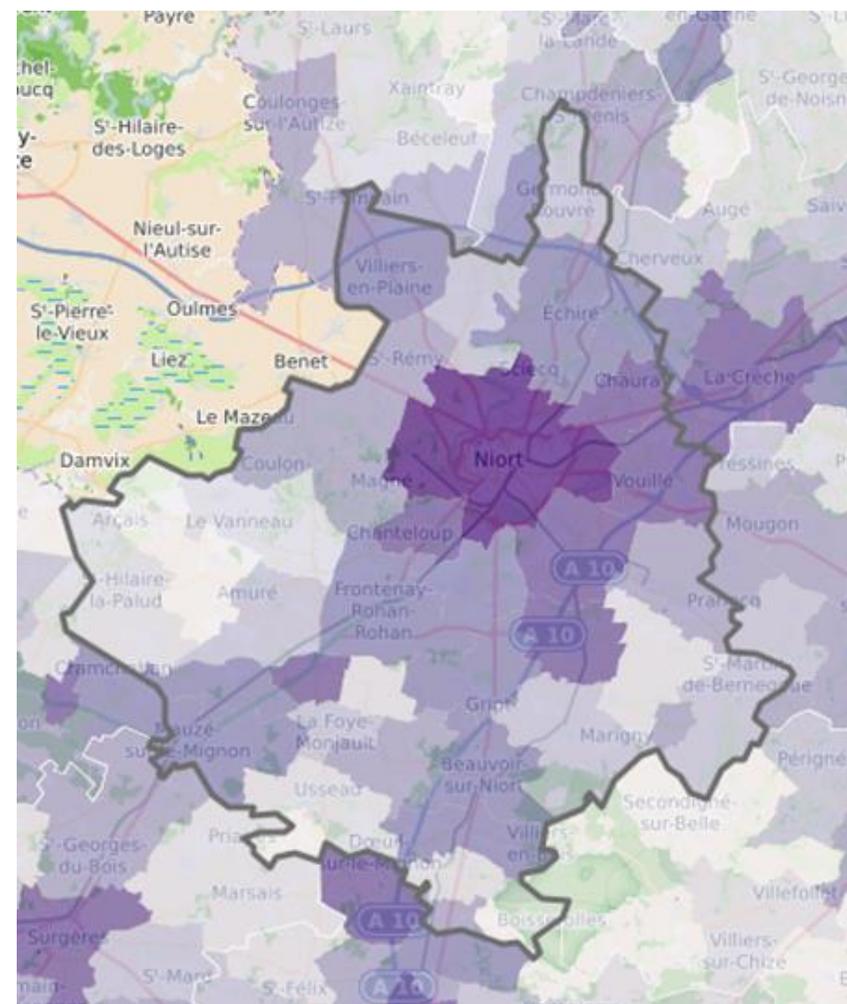
Ils participent à la formation de l'ozone dont ils sont l'un des précurseurs sous l'effet du rayonnement solaire. Ils concourent également au phénomène des pluies acides, ainsi qu'à l'eutrophisation des sols. Parmi les oxydes d'azote, c'est le dioxyde d'azote qui est le plus nocif pour la santé humaine et ses niveaux sont réglementés dans l'air ambiant. Le dioxyde d'azote est un gaz irritant provoquant des irritations (yeux, nez, bouche), des troubles respiratoires et des affections chroniques.

Sur l'agglomération, des dépassements des valeurs limites ont été constatés sur les stations urbaines de proximité trafic, dans des rues à fort trafic bordées de bâtiments continus : les rues canyons. Ce type de bâti est peu propice à la dispersion des polluants. Ceux-ci s'accumulent et conduisent localement à de fortes dégradations de la qualité de l'air, notamment le dioxyde d'azote.

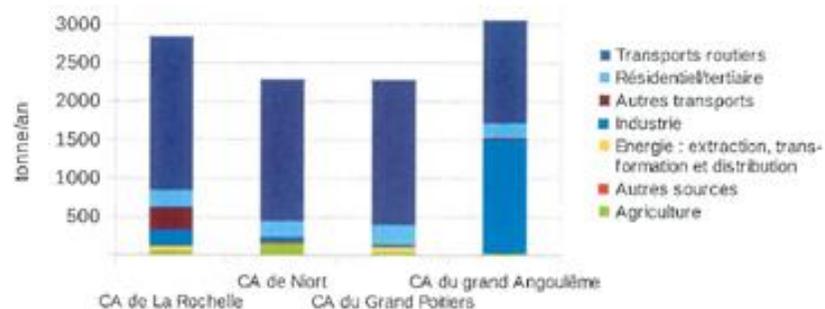
Même si depuis 2012, la station « Niort Trafic » de l'avenue du Général Largeau ne montre plus de dépassement de valeurs limites, il est probable qu'il en existe ponctuellement sur le territoire de l'agglomération. En ex-région Poitou-Charentes, les agglomérations du Niortais et de Grand Poitiers sont concernées par la mise en place d'un Plan de Protection de l'Atmosphère suite à ce type de dépassements. En France et principalement dans les grandes agglomérations, ce sont plus d'une trentaine de PPA qui sont en application ou en cours d'approbation.

Ces émissions d'oxydes d'azote proviennent essentiellement des secteurs du transport routier (68%) et du résidentiel/tertiaire (14%). L'industrie et l'agricole sont largement secondaires avec des parts de rejets respectives de 5% et 7%. Les moteurs fonctionnant au diesel sont ceux qui émettent le plus de NOx (93%). Par contre, les moteurs à essence émettent plus de benzène, un autre polluant associé à la pression automobile.

La combustion énergétique dédiée au chauffage des logements n'est plus la source première de NOx ; même si elle contribue à hauteur de 40% des émissions (environ 90 tonnes), ce sont les autres activités qui prédominent, ici représentées par les feux ouverts de déchets verts (62 %, soit 150 tonnes).



Comparaison des émissions totales de NOx pour les 4 principales agglomérations



(La CA de Niort correspond au périmètre de 29 communes)



Ozone (O3)

L'ozone est issu de réactions chimiques à partir du NO₂ notamment. Les variations de concentrations constatées d'une année à l'autre sont dues essentiellement aux variations climatiques et à l'ensoleillement. Il irrite les yeux et les voies respiratoires. Il a également des effets sur la végétation.

Pour l'ozone, l'objectif de qualité est très difficile à atteindre. En 2015, 2 dépassements de cette valeur ont été constatés sur la station « Niort-Centre ». La quasi-totalité des stations urbaines de fond françaises montre un dépassement de cet objectif. Compte tenu de la nature de ce polluant, les marges de manœuvre de la collectivité pour tenter d'atteindre cet objectif restent limitées. Seules des actions sur l'ensemble du territoire pourraient conduire à une amélioration de la situation.

Ammoniac (NH₃)

Le répertoire du registre français des émissions polluantes rend compte d'émissions d'ammoniac par 3 exploitations agricoles du territoire : EARL LES PLUMATS à Amuré, SOCIETE AVICOLE GUINIER à Frontenay Rohan Rohan et SCEA LA MAZINOISE à Saint-Hilaire-la-Palud. Le tonnage total émis dans l'air est de 42 800 kg en 2015.

Autres polluants

Le répertoire du registre français des émissions polluantes rend compte également d'émissions d'autres polluants sur Niort par les entreprises ARIZONA CHEMICAL (SAS), ZODIAC AERO ELECTRIC et SECO.

Entreprises	Emissions de polluants dans l'air
ARIZONA CHEMICAL (SAS)	COVNM : 114 000 kg en 2015
ZODIAC AERO ELECTRIC	HCFC : 970 kg en 2009
	HFC : 350 kg en 2010 PFC : 105 kg en 2010
SECO	DCM : 2720 kg en 2015

02.4.3.3 Gaz à effets de serre

L'effet de serre est un phénomène naturel qui consiste au piégeage du rayonnement solaire dans l'atmosphère et induit un réchauffement indispensable à la vie sur Terre. Toutefois, les concentrations de gaz à effet de serre ont significativement augmenté sous l'effet des activités humaines et accentuent l'effet de serre naturel. Ceci a pour conséquence d'augmenter la température moyenne globale et de dérégler le climat. La montée du niveau de la mer et l'aggravation de l'intensité des catastrophes naturelles sont d'autres conséquences négatives de ce phénomène, largement dommageables à l'homme et à l'environnement.

Le territoire émet 887 ktéqCO₂ en moyenne par an. On obtient donc une émission moyenne de 7,5 téq CO₂ par habitant par an contre 12,8 téq CO₂ en moyenne au niveau du département et 10 téq CO₂ au niveau de l'ancienne région Poitou-Charentes.

	CAN	CA du Grand Poitiers	CA de La Rochelle	Deux-Sèvres
Emissions de GES totales kt éq CO₂	887	1 326	858	4 746
Emissions de GES totales par habitant t éq CO₂/hab	7,5	7	5	12,8
Objectif SRCAE 2020 (- 20%) kt éq CO₂	686	1 061	686	3 797

A noter que le SRCAE de l'ex-région Poitou-Charentes fixe comme objectif une réduction des émissions de GES de 20 à 30% à l'horizon 2020 et de 75 à 80% à l'horizon 2050, ce qui représente à l'horizon 2020, un objectif de 686 ktéqCO₂ par an pour la CAN.

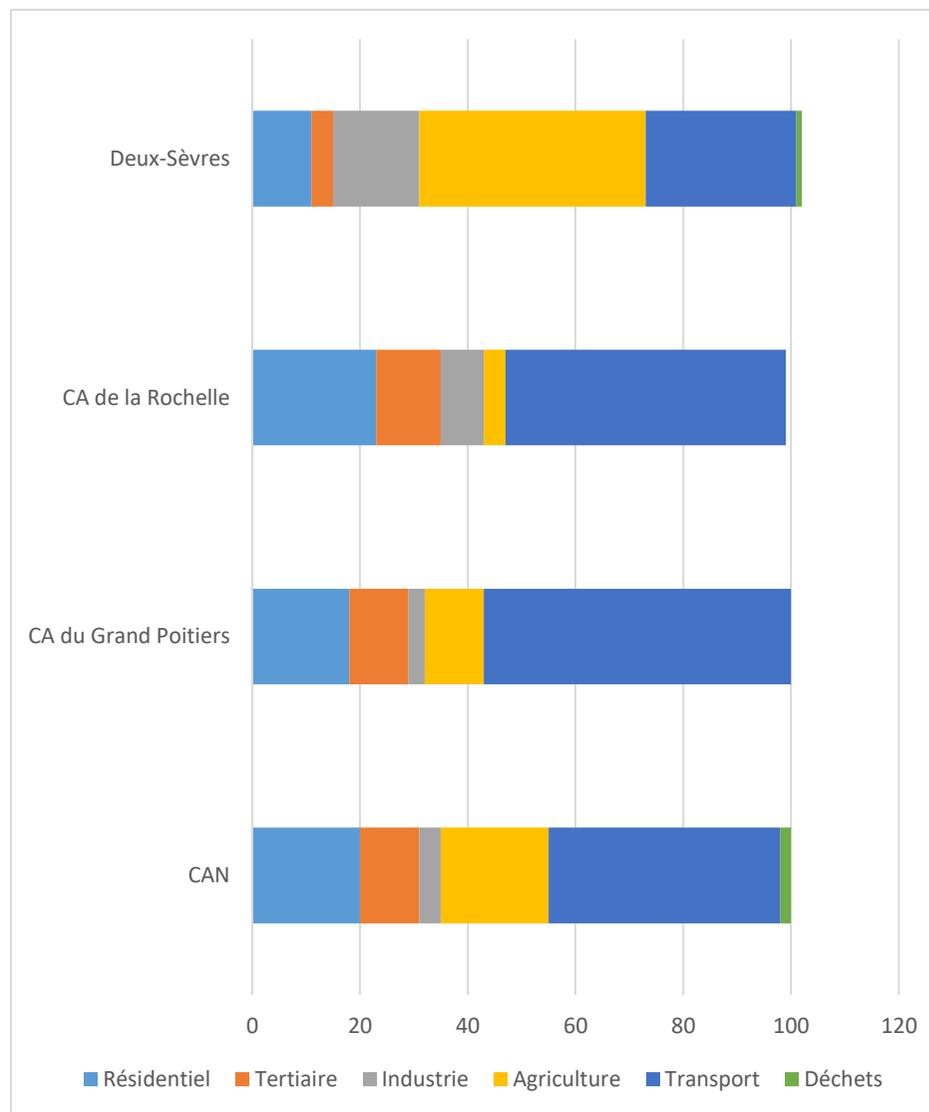
Les émissions de GES énergétiques sont liées à la consommation d'énergie. Elles représentent 78% des émissions de GES totales.

Les émissions de GES non énergétiques sont issues de procédés industriels (décarbonatation par exemple), de fuites de fluides frigorigènes (utilisés dans les installations de production de froid) ou encore de l'utilisation d'engrais.

Le diagramme ci-contre représente la part des différents secteurs dans l'émission de gaz à effet de serre. On retrouve une répartition similaire à celle des consommations énergétiques, avec un poids important du secteur des transports et du résidentiel/tertiaire dans les émissions en gaz à effets de serre.

L'agriculture se démarque sur la CAN, territoire plus rural que Grand Poitiers et La Rochelle : les émissions directes les plus importantes se répartissent équitablement entre les cultures (sols agricoles) et l'élevage (fermentation entérique).

Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteurs



Atouts

- Un réseau hydrographique développé et des aquifères exploitables
- Des rendements réseaux pour l'eau potable satisfaisants
- Des périmètres de protection de captage qui protègent la ressource en eau
- Un programme Re-sources qui agit sur l'amélioration de la qualité de l'eau
- Une eau potable de bonne qualité après traitement
- Des interconnexions entre syndicats et une diversification de l'origine de l'eau potable qui permettent une meilleure sécurisation de la ressource
- Une production locale d'énergies renouvelables
- Labellisation de la CAN comme « Territoire à Energie positive pour la croissance verte » en 2016
- Une bonne qualité de l'air en général

Opportunités

- Développer les énergies renouvelables en valorisant les ressources du territoire
- Valoriser la démarche de PCAET lancée conjointement au SCoT/PLUi pour améliorer l'autonomie énergétique du territoire

Faiblesses

- Des assecs de plus en plus fréquents
- Des pollutions diffuses qui menacent la qualité des eaux brutes
- Des nappes vulnérables aux pollutions de surface en lien avec la géologie du territoire
- Des nappes en mauvais état quantitatif
- Un aménagement important du réseau hydrographique
- Des défauts d'entretien dans le marais qui remettent en question sa pérennité
- Plusieurs usages dépendants de l'eau : l'alimentation en eau potable, l'agriculture et à la marge l'industrie
- Un territoire dépendant des énergies fossiles d'un point de vue énergétique
- Des consommations énergétiques et des émissions de GES non négligeables principalement dues aux déplacements et au chauffage, entraînant la précarité énergétique de 5 500 ménages en 2011
- Une production énergétique renouvelable essentiellement tournée vers le bois
- Une qualité de l'air non homogène

Menaces

- Un changement climatique qui peut avoir des répercussions sur la ressource en eau
- Une dégradation du marais en lien avec les problématiques d'entretien
- Des conflits d'usages autour de l'eau
- Un changement climatique qui peut avoir des répercussions sur les consommations énergétiques

03

Un territoire en mouvement, une identité commune à travailler pour l'inscription au sein d'une trajectoire affirmée



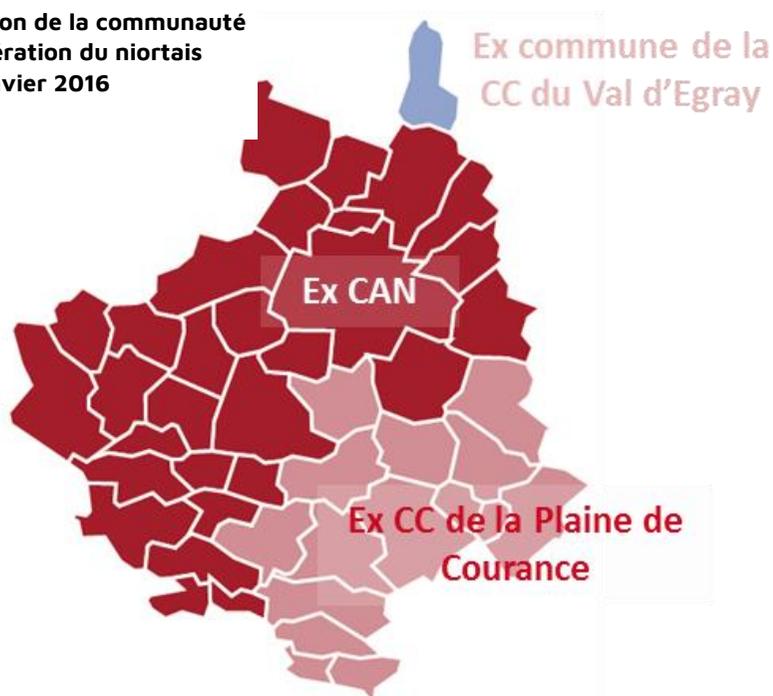
03.1

UNE RÉFLEXION RÉCENTE À 45 COMMUNES, DE PREMIÈRES INITIATIVES

03.1.1 Des périmètres et compétences qui ont récemment évolué

Le contexte d'évolution des périmètres des différentes strates territoriales et des compétences est à prendre en compte. À l'échelle supra-communale, la région Nouvelle-Aquitaine a été créée en janvier 2016. A l'échelle du territoire étudié, la Communauté d'Agglomération du Niortais et la Communauté de Communes de Plaine de Courance ont fusionné, puis intègrent la commune de Germond-Rouvre pour former la Communauté d'Agglomération du Niortais au 1er janvier 2014.

Composition de la communauté d'agglomération du niortais depuis janvier 2016



Cette fusion implique l'harmonisation des compétences mais aussi la prise en compte de la loi NOTRE du 7 août 2015, renforçant le rôle des EPCI. Les compétences obligatoires de la Communauté d'Agglomération du Niortais sont aujourd'hui :

- Le développement économique,
- L'aménagement de l'espace,
- L'équilibre social de l'habitat,
- La politique de la Ville et cohésion sociale,
- Les gens du voyage,
- Les déchets ménagers,
- Les transports.

L'Agglomération a, par ailleurs, choisi des compétences optionnelles qui sont les suivantes :

- L'assainissement,
- Le développement durable,
- Les équipements sportifs et culturels.

Des compétences facultatives ont également été choisies :

- Les voiries,
- L'enseignement supérieur,
- Le tourisme,
- Le patrimoine,
- La culture et le sport,
- Les énergies renouvelables,
- Le soutien au Clic,
- Le soutien à l'insertion des jeunes et adultes,
- Le Très Haut Débit,
- Le Contrat Local de Santé.

03.1.2 Un Programme Local de l'Habitat (PLH) ambitieux

Un PLH a été réalisé pour la période 2016-2021. Il est le premier projet partagé entre les 45 communes de la Communauté d'Agglomération du Niortais. Il a défini un scénario de développement basé sur les perspectives d'évolution du territoire. Ce scénario s'appuie également sur un certain nombre d'actions sur le parc existant, notamment des actions de renouvellement et d'amélioration du parc.

Ce programme prévoit :

- Un recentrage de la production sur la ville-centre et sa première couronne ;
- Des objectifs de limitation de la consommation foncière ;
- Une volonté actée d'accueil de toutes les populations (objectifs de diversification : locatifs, locatifs sociaux, accueil de gens du voyage, logements adaptés aux PMR...).

Le PLH prévoit une production moyenne de 895 logements neufs par an entre 2016 et 2030 (750 logements/an entre 2016 et 2022 et 1000 logements/an entre 2022 et 2030), soit environ 13 250 logements.

Le PLH définit 5 secteurs sur le territoire de l'agglomération.

L'espace Centre, composé de Niort, Aiffres, Chauray, Vouillé et Bessines, regroupe plus de 60% de la production de logements avec 510 logements par an, entre 2016 et 2022 (68% de la production), et 730 logements par an entre 2022 et 2030 (64% de la production). Niort regroupe 53% de la production de logements neufs entre 2016 et 2022, soit 400 logements et 60% entre 2022 et 2030, soit 600 logements par an.

Entre 2016 et 2022, l'espace Centre doit produire environ 23% d'HLM ou autres logements locatifs sociaux (conventionnés ANAH ou communaux, acquisitions-améliorations, PLS privés ou résidence). Pour les communes de l'espace Centre en SRU et compte tenu de la production passée, ce taux s'élève

à 14% pour la ville de Niort (permettant de conserver un taux supérieur à 20%), 43% pour Aiffres, 62% pour la ville de Chauray, ou encore 80% pour la ville de Vouillé.

Entre 2022 et 2030, sur 1000 logements neufs, environ 21% de logements HLM ou autres LLS doivent être produits dans l'espace centre, dont 47% à Niort (70 logements par an).

Secteurs du PLH



Scenario de développement a 15 ans - source : PLH 2016-2030

OBJECTIFS ANNUELS DE PRODUCTION	2016-2022			2022-2030			Taux LLS en 2025 (Rappel CAN 2014=16%)
	Construction neuve	dont HLM *	Autres LLS **	Construction neuve	dont HLM *	Autres LLS **	
Espace Centre	510			730			
Niort	400	35	20	600	50	20	22,5%
Aiffres	35	12	3	40	15	5	20,0%
Chauray	40	17	8	45	20	15	20,0%
Vouillé	25	11	9	30	15	10	13,0%
Bessines	10			15			
Espace Nord	70			80			
Echiré	30	10	5	35	15	5	15,0%
Autres communes	40	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	45	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	
Espace Marais	45	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	50	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	
Espace Sud	45	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	50	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	
Nouvelles communes	80	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	90	Cf ci-dessous	Cf ci-dessous	
Reste CAN hors Espace Centre ***	240	5	15	320	5	15	
TOTAL CAN	750	90	60	1000	120	70	16%

* Logements financés en PLUS et

** Autres logements locatifs sociaux : conventionnés ANAH ou communaux, acquisitions-améliorations, PLS privés ou en résidence

*** Pour la production HLM et les autres logements locatifs sociaux : reste CAN hors communes "SRU" (Niort, Aiffres, Chauray, Vouillé, Echiré)

Au sein des autres espaces, une production de 240 logements par an est prévue entre 2016 et 2022 et 320 logements par an entre 2022 et 2030. L'espace Nord, comprenant la ville d'Echiré, concentre 9,3% des objectifs de production en logements, soit 70 logements par an. Echiré est également concerné par l'objectif de 20% de logements sociaux ; 15 HLM et LLS doivent être construits par an pour le respecter.

Le PLH a aussi pour objectif d'accompagner la sédentarisation des gens du voyage, avec l'évocation de la mise en place d'une MOUS (Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale) partenariale, qui permettrait à la Communauté d'Agglomération d'identifier les besoins de sédentarisation et de travailler sur les solutions les plus appropriées et d'accompagner les familles dans leur processus de sédentarisation : recherche d'un terrain ou d'un logement ordinaire, mobilisation des financements (PLA-I « adapté », dispositifs de l'agglomération), etc.

03.1.3 Un socle commun : le projet de territoire

Afin d'asseoir sa position stratégique et son attractivité à l'échelle régionale et nationale, ainsi que d'accroître sa visibilité, la Communauté d'Agglomération du Niortais a élaboré un Projet de Territoire, démarche concertée associant tous les élus pour définir les grands enjeux et les projets à conduire d'ici 2030.

Basé sur une volonté de coopération forte avec les territoires voisins, ce projet vise donc la valorisation du territoire et la mise en cohérence de la vision du développement à long terme entre tous les acteurs du territoire. Il définit des orientations stratégiques autour de 3 axes de développement :

- Axe 1 : Amplifier les dynamiques économiques de l'agglomération ;
- Axe 2 : Renforcer l'équilibre territorial ;
- Axe 3 : Développer des coopérations territoriales ambitieuses à différentes échelles.

Dans ce Projet de Territoire, la collectivité a affirmé sa volonté de mettre au premier plan la thématique « économie ». En effet, la Communauté d'Agglomération du Niortais souhaite développer et promouvoir des filières économiques innovantes par le biais du numérique, de l'aéronautique ou encore de la logistique, qui sont des leviers de diversification et de développement possibles. L'Agglomération prévoit également de promouvoir les filières d'excellence, telles que les assurances, la finance, les banques, la gestion et la prévention des risques, d'augmenter la valeur ajoutée territoriale des autres filières et de conforter leurs perspectives de développement, ainsi que valoriser les singularités territoriales, par l'enseignement supérieur, les formations initiales et continues tout au long de la vie et le mode d'entreprendre. (Source : Projet de Territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais)

Le Projet de Territoire permet également d'inscrire la Communauté d'Agglomération du Niortais au sein de l'espace métropolitain et, plus largement, à l'échelle de la Région.

03.1.4 De nouvelles démarches enclenchées

03.1.4.1 Des outils déjà existants

En complément du PLH et du Projet de Territoire, plusieurs autres outils existent et sont utilisés par l'Agglomération pour réaliser certains projets, comme la mise en œuvre de conventions avec l'Etablissement Public Foncier (EPF) de Nouvelle Aquitaine. En effet, suite à l'arrêt du PLH, la Communauté d'Agglomération du Niortais a conclu avec l'EPF une convention-cadre afin de conduire sur le long terme une politique foncière sur le territoire communautaire visant à assurer une production de logements adaptés aux besoins et de bonne qualité urbaine notamment. Ainsi, plusieurs communes travaillent actuellement ou ont récemment travaillé avec l'EPF. Sans que cela soit exhaustif, on peut citer entre autres :

- Sur la commune du Vanneau-Irleau : l'agglomération a sollicité l'EPF pour acquérir un ensemble industriel laissé à l'abandon depuis 2009 sur lequel la collectivité souhaite réaliser un projet de valorisation de l'espace et de l'attractivité du parc naturel d'un site touristique favorisant le bien-être et la découverte du Marais Poitevin. L'intervention de l'EPF a permis son acquisition, la démolition, la dépollution et la remise en état du site.
- La ville de Niort : la commune a décidé, avec l'aide de l'EPF, d'engager une opération de renouvellement urbain dans son centre-ville et d'intervenir sur des sites stratégiques, entièrement ou en partie dégradés. L'EPF est intervenu sur la Galerie du Donjon et intervient maintenant sur la galerie attenante, rue Victor Hugo. Un autre site fait l'objet d'une convention avec l'EPF : le quartier de la gare en vue de sa restructuration.
- La commune de Saint-Georges-de-Rex : la commune a engagé une réflexion sur la revitalisation de son centre-bourg et a ainsi fait appel à l'EPF. Une étude des gisements fonciers a été réalisée et a permis de repérer les sites intéressants. Un site est particulièrement ciblé (les acquisitions sont en cours) pour une opération d'environ 5 logements.
- La commune d'Echiré qui a engagé une réflexion globale sur le devenir de son centre.

A noter que certaines des conventions sont tripartites comme celle portant sur le quartier gare : trois parties sont engagées dont la Communauté d'Agglomération du Niortais. D'autres sont réalisées seulement avec l'Agglomération, comme le projet de requalification de la friche MATHE au Vanneau-Irleau.

03.1.4.2 Des projets communs à venir

De nouvelles démarches ont également été enclenchées à l'échelle de la Région et de l'Agglomération. La région Nouvelle Aquitaine disposera, à l'horizon 2019, d'un outil de planification en matière d'aménagement du territoire : le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Il fixera des orientations sur les thématiques de la cohésion sociale, du développement économique et de la transition écologique. Les objectifs du SRADDET sont de clarifier le rôle des collectivités et mieux coordonner les politiques publiques. Pour ce faire, cinq schémas existants y ont été intégrés : le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le Schéma régional Climat-Air-Energie (SRCAE), le plan des déchets et le plan de stratégie numérique.

Le SRADDET définit les orientations suivantes :

- L'optimisation des espaces de vie ;
- La mobilité et accessibilité aux services ;
- L'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ses effets ;
- La préservation des ressources et richesses naturelles.

Pour poursuivre le renforcement de la dimension intercommunale du territoire et sa cohésion, l'Agglomération a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) valant Plan de Déplacements Urbains (PDU) et la révision de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Le PLUiD poursuit les objectifs suivants (Délibération de prescription du PLUiD, CAN) :

- La cohérence avec les Plans ou schémas de portée supérieure au PLUiD, dans un rapport de compatibilité ou de prise en compte,

- La prise en compte des travaux menés pour l'élaboration du PLH dont la révision à mi-parcours s'appuiera sur les orientations du PLUiD,
- La mise en œuvre des orientations du PLH adopté récemment,
- L'intégration d'un volet déplacements afin de mieux articuler le développement de l'urbanisation avec l'offre en mobilité,
- Une meilleure prise en compte des objectifs d'aménagement et de développement durable des lois Grenelle tant dans sa lutte contre le changement climatique que dans sa valorisation du patrimoine naturel, architectural...
- La prise en compte des enjeux de "la réduction de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la préservation des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature".
- La déclinaison du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) à l'échelle l'harmonisation des pratiques réglementaires et leur adaptation aux évolutions législatives.

Ces procédures d'élaboration et de révision permettront d'homogénéiser les pratiques sur le territoire, considérant la multitude des documents d'urbanisme existant sur l'agglomération.

Par ailleurs, la collectivité a mis en place à la fin du premier semestre 2017, des sessions de formation et d'information dans le domaine de l'urbanisme par le biais d'une convention d'objectifs Communauté d'Agglomération du Niortais et CAUE. Ces sessions de formations, à destination des élus de la CAN, sont composées d'ateliers participatifs autour des enjeux de l'urbanisme et d'analyses de cas de développement urbain, de présentation de quelques grands repères historiques sur la construction des villes et villages et des principales lois régissant l'urbanisme. Des rappels sur les documents de planification ont également été réalisés sur leur contenu, leurs objectifs, la hiérarchie entre eux et les enjeux spécifiques du PLU intercommunal. Des

ateliers participatifs sur les interactions entre le développement des communes et le PLUi/SCoT seront également mis en place.

03.1.4.3 Des actions fortes dans le domaine du numérique

Pour développer l'économie numérique et éviter la concurrence directe des grandes métropoles (Nantes, Bordeaux), la Communauté d'Agglomération du Niortais doit faciliter la création d'un écosystème regroupant des services de haute qualité (locaux, accompagnement, financement, mise en réseau, animation, formation). Plusieurs actions ont été enclenchées par l'agglomération.

Pour ce faire, le SDEC 2012-2016 a ainsi identifié 3 axes majeurs :

- Accroître l'offre de formation supérieure ;
- Développer l'appui financier et d'équipement (locaux) pour les jeunes entreprises ;
- Développer l'attractivité sur les 20/30 ans à venir.

Le SDEC a permis de développer le THD sur les différentes zones d'activités économiques en offrant aux entreprises installées sur les ZAE communautaires, la capacité de se connecter à l'internet THD grâce à la fibre optique ou à défaut à du haut débit par l'ADSL ou le SDSL. Egalement, la CAN a d'ores et déjà investi plus de 5M€ dans des bâtiments destinés au numérique, dans le but d'accueillir des petites entreprises du numérique et d'accélérer les projets sur le territoire. Aujourd'hui, ces bâtiments rassemblent plus de 80% d'entreprises liées au numérique.

Il faut également relever l'élaboration récente par la région Nouvelle Aquitaine du Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII). Celui-ci prévoit plusieurs grandes orientations, qui se déclinent en axes stratégiques qui peuvent trouver des traductions concrètes sur la CAN (« Décliner la transformation numérique à l'échelle des opérateurs du développement économique » ou encore « Développer l'offre de stockage et de gestion des données sur des sites stratégiques et sécurisées »).

03.1.6 La démarche de développement durable

03.1.6.1 Du déchet « nuisances » vers le déchet « ressources »

La CAN a en charge la collecte, le traitement et la valorisation des déchets produits par les particuliers sur le territoire des 45 communes de l'Agglomération.

Collecte des déchets

La collecte en porte-à-porte des ordures ménagères des particuliers est effectuée sur l'ensemble du territoire de la CAN. La CAN propose également un service gratuit en porte-à-porte de collecte pour les déchets volumineux.

Chaque commune dispose de points d'apport volontaire pour déposer les emballages ménagers, le papier et le verre. En partenariat avec la CAN, l'Association TRIO (Emmaüs) assure la collecte des textiles usagés sur 48 points d'apport volontaire. Les Déchets d'Activité de Soins des insulino-dépendants sont aussi collectés en apport volontaire au niveau de 45 pharmacies avant d'être envoyés sur un unique point de collecte agréé grâce à une convention avec le Syndicat Mixte à la Carte du Haut Val de Sèvre et Sud Gâtine Source (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de collecte et de traitement des ordures ménagères, 2015). A noter que quelques communes disposent d'un nombre plus réduit de points d'apports volontaires, ce qui peut entraîner une diminution du geste de tri.

Les usagers ont enfin la possibilité de se déplacer dans les 13 déchèteries de la CAN pour les déchets qui ne peuvent être collectés en porte à porte ou aux points d'apport volontaire. Plusieurs d'entre elles présentent une capacité réduite et ne peuvent réceptionner qu'un nombre limité de déchets. De ce fait, la CAN souhaite mettre en service de nouvelles déchèteries de plus grande ampleur, offrant de meilleures conditions d'accueil pour les habitants et pouvant prendre en charge une plus grande diversité de déchets. Par ailleurs, aucun contrôle d'accès n'est réalisé à ce jour sur les déchèteries du territoire, ce qui engendre des dépôts de déchets provenant de territoires voisins et donc une augmentation des ratios de production de déchets par habitant.

Traitement

Les différentes installations qui participent aux filières de traitement des déchets sont présentées ci-après (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de collecte et de traitement des ordures ménagères, 2015). La plupart d'entre elles sont situées à l'extérieur du territoire au Nord (Bressuire, Poitiers) ou au Sud (Cognac) ou transfère les déchets récoltés vers des structures de traitement extraterritoriales. Ce système de traitement ne permet pas de valoriser les déchets pour le territoire (mis à part les déchets verts) et induit des transports de déchets associés à des coûts et à des nuisances (pollutions, bruit...).

- ISDND de SITA Amailloux et Le Vigeant

Les installations de Stockage des Déchets Non Dangereux du SITA Amailloux et Le Vigeant assurent le transfert et le traitement des ordures ménagères et assimilés, des déchets d'activités économiques et du tout venant des déchèteries.

- Centre de transfert du Vallon d'Arty

Ce centre, situé à Niort, réceptionne le verre, les déchets compostables et les déchets inertes de la CAN. Le verre ménager est stocké sur une zone de stockage sur site avant d'être transporté sur SAMIN (Saint-Gobain) à Cognac (16). Les déchets inertes sont enfouis sur le site qui dispose d'une Installation de Stockage de Déchets Inertes. Les déchets compostables sont acheminés vers la plateforme de compostage du site (déchets verts/bio déchets) d'une capacité de 30 000 tonnes par an. Cette plateforme est aujourd'hui saturée par le volume très important de déchets verts collectés.

- Centre de transfert de SITA à Saint-Florent

L'ensemble des emballages et papiers de la CAN sont apportés directement sur le centre de transfert de SITA à Saint-Florent pour être ensuite triés au centre de tri de Poitiers. Les refus sont incinérés à l'UIOM de Poitiers.

Production

74 996 tonnes de déchets ménagers ont été collectés en 2015 soit une quantité de 635 kg/hab/an pour une population de 118 036 habitants (INSEE, 2012). Ce ratio moyen est plus important qu'en Deux-Sèvres ou sur l'ancienne région Poitou Charentes.

Cet écart s'explique principalement par des volumes plus importants en déchets verts et en ordures ménagères recyclables (emballages, cartons, papiers).

Les ordures ménagères et les déchets verts représentent à eux seuls près de 64% du tonnage global collecté.

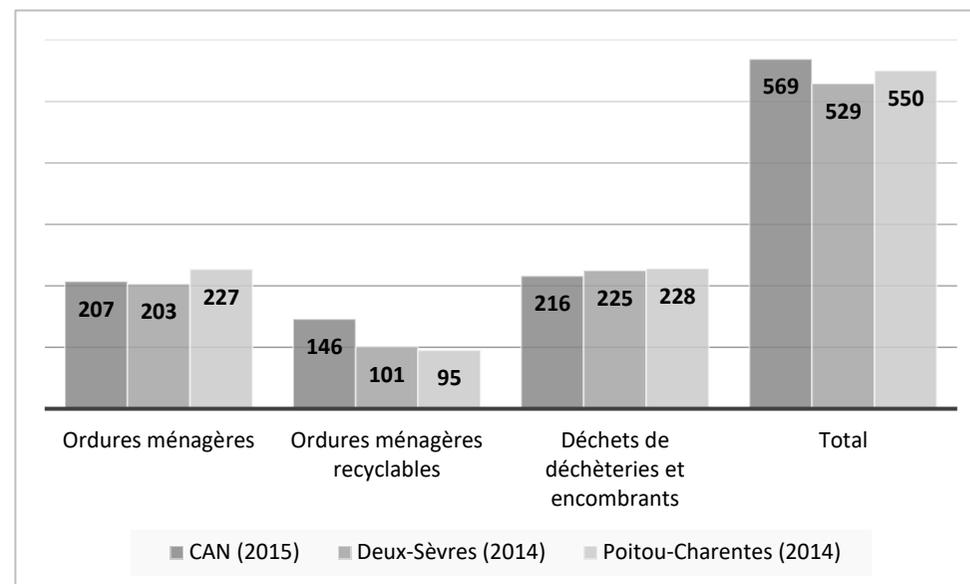
Le tonnage global est en hausse par rapport aux années précédentes, ce qui s'explique par l'augmentation des apports en inertes, en déchets verts et à la mise en place de nouvelles filières de reprises.

A noter néanmoins que la production en ordures ménagères a tendance à diminuer. Ainsi, la production d'ordures ménagères était en 2010 de 207 kg/an/hab contre une production de 202 kg/an/hab d'ordures ménagères en 2016.

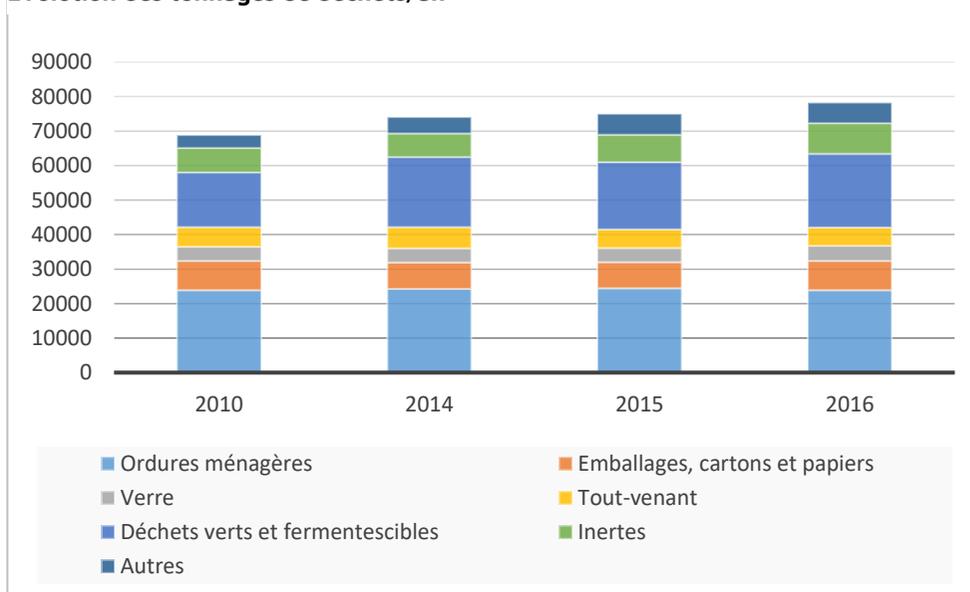
En 2015, le territoire des Deux-Sèvres a été labellisé « Territoire Zéro Gaspillage, Zéro Déchet » par l'Etat. La CAN s'est engagée dans un programme TER (Territoire Economie en Ressources) soutenu financièrement par l'ADEME pour réduire le tonnage des ordures ménagères produites sur notre territoire.

Son objectif grâce au tri est de réduire de 10% la production des déchets ménagers et des déchets verts ou encore d'atteindre 55% de valorisation matière d'ici 2020.

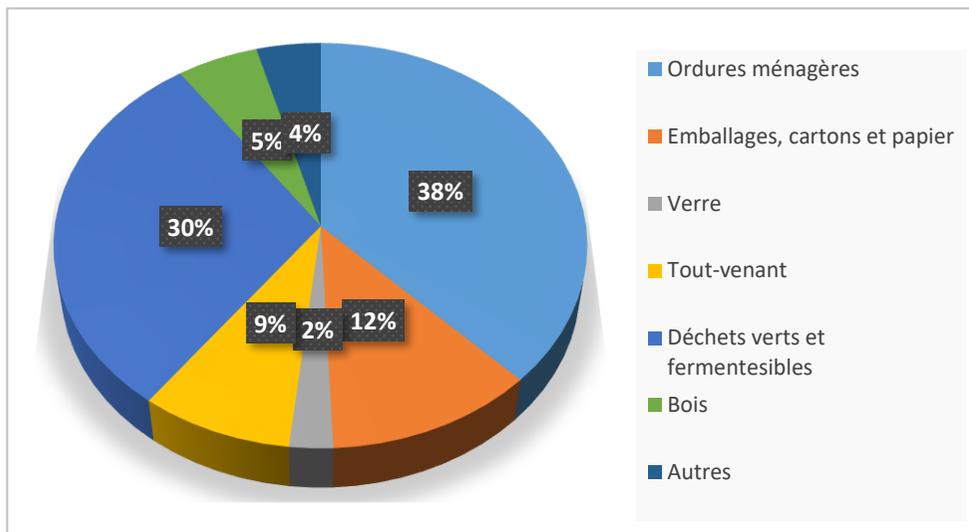
Volumes de déchets produits en kg/habitant par an



Evolution des tonnages de déchets/an



Natures des déchets produits sur la CAN



Valorisation

Environ la moitié des déchets produits sont valorisés (hors inertes et déchets dangereux) principalement via le recyclage et le compostage. Néanmoins, le reste des déchets est encore enfoui.

- Valorisation matière

16 575 tonnes de déchets (papiers, verre, bois, ferraille, plastiques...) ont été recyclées en 2015.

On peut y ajouter les 345 tonnes de textiles qui ont été réemployés.

En considérant les inertes collectés en déchèteries comme non valorisés, le taux de recyclage global est de 50 %. Si l'on considère les inertes comme valorisés, ce taux de recyclage atteint 60 %. En 2015, Ces résultats sont bien au-delà des 45 % préconisés par la loi Grenelle 1.

Cependant, les performances de recyclage restent faibles pour les emballages (1 472 tonnes soit 12 kg/an/hab pour un objectif de 18 kg /an/hab attendu au niveau national en 2012), et pour le verre (34,9 kg/an/hab pour un objectif de 35 kg/an/hab attendu au niveau national en 2012).

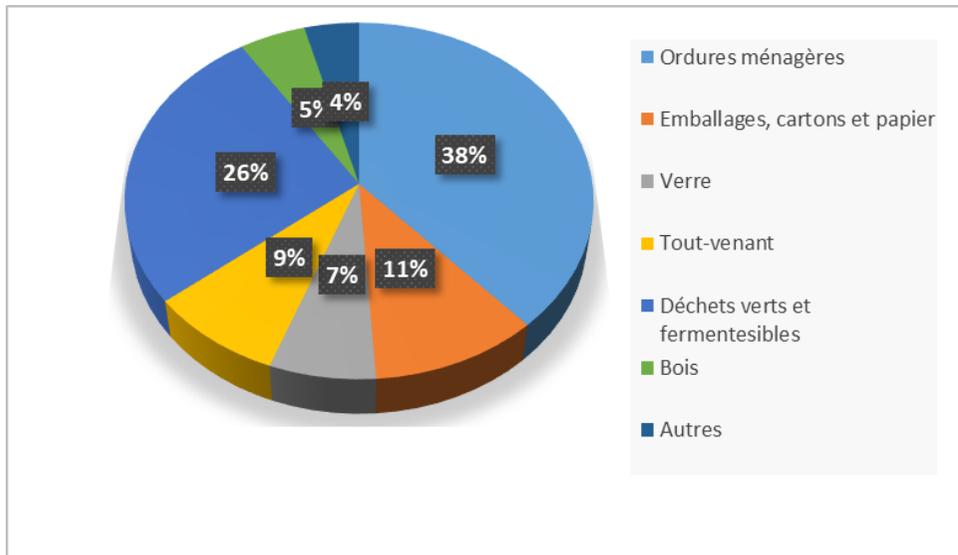
Les données concernant les emballages sont toutefois à relativiser car il s'agit de tonnages réellement valorisés (en sortie du centre de tri), alors que les objectifs nationaux s'entendent en entrée de filière (en englobant les refus de tri). Eco-Emballages cite d'ailleurs la CAN parmi les collectivités exemplaires de la Région Nouvelle Aquitaine.

- Valorisation biologique

19 559 tonnes de déchets verts et fermentescibles, collectés sur l'ensemble du territoire (porte-à-porte, déchèteries...), ont été envoyés vers la plateforme de compostage du Vallon d'Arty pour y être valorisés sous la forme de compost. En 2015, 6524 tonnes de compost ont été produits et distribuées gratuitement aux usagers dans les différentes déchèteries, ou vendues aux agriculteurs.

Cette production est aujourd'hui supérieure à la demande.

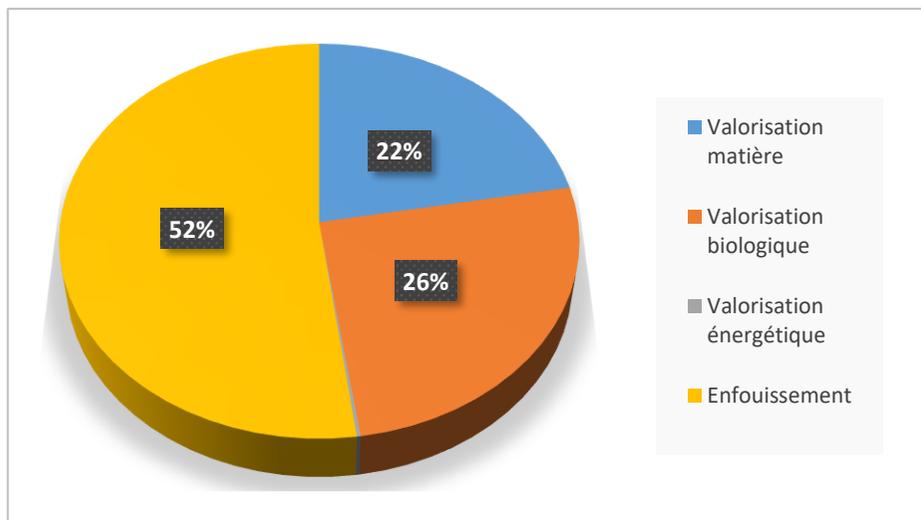
Natures des déchets produits sur les Deux-Sèvres



- Valorisation énergétique

167 tonnes de déchets ont été incinérés au niveau de l'UIOM de Poitiers avec valorisation énergétique.

Valorisation des déchets de la CAN



Réduction des déchets

En 2015, le territoire des Deux-Sèvres a été labellisé « Territoire Zéro Gaspillage, Zéro Déchet » par l'Etat. La CAN a pu ainsi adhérer au programme TER (Territoire Economie en Ressources) porté par l'ADEME pour réduire le tonnage des ordures ménagères produites sur son territoire. Son objectif grâce au tri est de réduire de 10% la production des déchets ménagers et des déchets verts ou encore atteindre 55% de valorisation matière d'ici 2020.

- Compostage individuel

La CAN propose un composteur gratuit aux habitants pour produire leur propre compost tout en participant à la réduction des déchets. Des formations gratuites sont proposées depuis 2012 en complément pour accompagner les utilisateurs de ces composteurs et sensibiliser aux bonnes pratiques.

On observe des différences de participation entre les foyers de la Plaine de Courance (11% en moyenne) par rapport à la CAN « historique » (42% en moyenne). Cette différence tient en partie au fait que les composteurs étaient payants avant 2014 (rapport annuel sur le prix et la qualité du service public de collecte et de traitement des ordures ménagères, 2015). On peut donc s'attendre à une augmentation du recours au compostage dans les années à venir et donc à une diminution des déchets verts et alimentaires.

- Couches lavables

Dans le cadre du programme de prévention des déchets mené en partenariat avec l'ADEME, la CAN permet aux parents de tester les couches lavables pendant un mois. La CAN propose également une aide financière de 60€ pour l'achat de couches lavables sur présentation d'une facture de 12 couches.

En 2015, 16 foyers ont testé les couches lavables, 8 ont sollicité l'attribution de la subvention et 8 ont acheté des couches d'occasion. Deux crèches utilisent dorénavant les couches lavables : la crèche de Mendès-France à Niort et la crèche de Vouillé.

- Stop pub

Ces autocollants permettent de diminuer le volume de publicités non adressées (prospectus, publicités, journaux gratuits déposés dans les boîtes aux lettres) et donc à réduire les impacts environnementaux liés à leur production et leur distribution. Ils sont mis à disposition des habitants en mairie ou à la CAN. 8 à 10% des boîtes à lettres sont munis d'un « Stop Pub ».

- Charte de l'éco-manifestation

Les associations qui organisent des manifestations sur le territoire de la CAN peuvent être exonérées partiellement ou totalement de la redevance en fonction de leur degré d'implication en matière de prévention des déchets.

- Ambassadrices du tri et de la prévention

Les ambassadrices du tri interviennent sur toutes les communes de la CAN auprès des habitants, mais aussi auprès des jeunes dans les écoles, les centres

de loisirs, des associations et des mairies. Elles aident les usagers à mieux trier leurs déchets, à comprendre les enjeux du tri, à bien utiliser les nouveaux moyens de collecte. Ces agents communautaires assurent le suivi des collectes et peuvent organiser des visites de déchèteries et de la station de compostage du Vallon d'Arty.

- Communication

Des articles sont régulièrement publiés dans Territoires de Vie et dans les bulletins municipaux des communes, ainsi que sur le site Internet de la CAN et sur la radio locale D4B.

Des actions de sensibilisation ont été menées en parallèle par les assistantes de la prévention et du tri et par le « Maître composteur » (visites d'installations, interventions dans les écoles primaires et collèges, information en porte-à-porte, sensibilisation sur le tri des agents municipaux et de proximité, distribution de composteurs, participation aux manifestations du territoire, organisation de formation).

En plus des calendriers de collecte distribués en début d'année à l'ensemble des usagers, des supports de communication ont été distribués aux nouveaux arrivants.

03.1.6.2 Le programme « Re-sources »

Le projet de démarche Re-Sources a été initié dans les années 2000 pour reconquérir les ressources en eau dans les bassins d'alimentation de captage d'eau potable en Poitou-Charentes¹¹. Il répondait à une dégradation continue des ressources en eau, qui avaient conduit à la fermeture de plus de 300 captages d'eau potable en 20 ans en région.

Cette démarche multi-partenariale mobilise les acteurs locaux concernés par la qualité de l'eau pour élaborer, de façon concertée, un programme d'action visant à reconquérir la qualité de l'eau potable en Poitou-Charentes. Cette action volontaire est portée par les producteurs d'eau potable sur leur bassin d'alimentation. Chaque syndicat de la CAN dispose ainsi d'un contrat territorial sur son bassin d'alimentation sur la période 2016-2021.



Le principe de ce programme consiste à mener des actions préventives pour obtenir une eau brute de meilleure qualité et, par la même occasion, préserver les milieux naturels.

Avec la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM) qui rend obligatoire la compétence Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI) pour les communes (avec transfert aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsqu'ils existent), on assiste à un changement de gouvernance en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations.

Cette nouvelle gouvernance doit permettre d'optimiser les moyens techniques, humains et financiers pour l'atteinte des objectifs fixés par la Directive Cadre sur l'Eau et la Directive Inondations. Une articulation avec le programme Re-Sources de niveau régional sera à élaborer.

¹¹ www.eau-poitou-charentes.org/Re-sources-historique.html

La CAN, dont le territoire se situe sur 2 bassins hydrographiques : Sèvre Niortaise et Boutonne, **prendra la compétence GEMAPI au 1er janvier 2018**, conformément aux obligations réglementaires.

L'année 2018 devrait être une année transitoire, avec le maintien en place des syndicats de rivière et 2019 devrait voir la création d'un syndicat mixte en charge de la GEMAPI à l'échelle du bassin de la Sèvre Niortaise en Deux-Sèvres et Charente-Maritime, intégrant toutes les communes de la CAN situées sur ce bassin (soit 44 communes sur 45) et élargi à d'autres intercommunalités (des Deux-Sèvres et de Charente Maritime).

03.1.6.3 La charte régionale « Terre Saine »

Pour protéger la santé, les ressources naturelles et la biodiversité, la Charte Terre saine Poitou-Charentes invite les communes à participer à la réduction des pesticides et à la préservation d'un environnement sain en Poitou-Charentes. Cette action s'inscrit dans le cadre du Plan Régional de Réduction des Pesticides en Poitou-Charentes adopté en 2007 à l'occasion de l'assemblée plénière du Groupe Régional d'Action pour la réduction des Pesticides (GRAP)¹².

La charte s'appuie sur plusieurs objectifs opérationnels qui doivent conduire progressivement vers l'arrêt de l'utilisation des pesticides dans les communes et les jardins :

- Réaliser un plan d'entretien des espaces publics comprenant notamment un état des lieux des pratiques, une cartographie des zones à risques pour la santé et l'eau, la définition d'objectifs, et les méthodes et organisations alternatives à l'usage des pesticides prévues ;
- Concevoir en amont l'organisation et l'entretien des sites concernés ;

- Former régulièrement le personnel communal, affecté aux travaux d'entretien, à la protection de la santé et aux techniques préventives et/ou alternatives ;
- Utiliser un cahier des charges en conformité avec les objectifs de la présente Charte si la commune fait appel à un délégataire ou à un prestataire de services ;
- Organiser et assurer une information régulière des habitants et des touristes sur le sens et l'intérêt de ces nouvelles pratiques, par la concertation publique et en les associant aux changements ;
- Réaliser et communiquer annuellement un bilan.

Sur les 45 communes de la CAN, 21 communes ont adhéré à cette charte, dont 2 d'entre elles ont obtenu la mention spéciale (100% des espaces communaux sans pesticides notamment) : Amuré et Arçais.



03.1.6.4 Des démarches participatives innovantes autour de la biodiversité

La Ville de Niort a obtenu le titre de Capitale française 2013 de la biodiversité, décerné par l'association Natureparif. La qualité des projets et initiatives que la ville a su mettre en œuvre en matière de protection de la biodiversité a été soulignée et reconnue exemplaire. Plus précisément, sa volonté de stopper l'étalement urbain, sa gestion écologique des espaces publics, ses actions pour protéger la biodiversité, pour restaurer les cours d'eau et les zones humides et pour économiser l'eau ont retenu l'attention du jury. Ses projets ont été jugés "originaux et ambitieux".

Le programme « Mon village, espace de Biodiversité » est un dispositif de sciences citoyennes qui vise à sensibiliser les citoyens à la biodiversité. Mis en place en collaboration avec le CNRS sur la Zone Atelier « Plaine & Val de Sèvre », il touche plusieurs communes du territoire de la CAN : Prissé-la-

¹² www.terresaine-poitou-charentes.fr

Charrière, Granzay-Gript, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Périgné et La Foye-Montjault, Prahecq, St Martin De Bernegoue, Thorigné, Vouillé et Brûlain et Frontenay Rohan-Rohan.

Le principe consiste en l'appropriation par les citoyens de connaissances nécessaires pour exprimer leurs choix face aux enjeux actuels et s'engager pour leur territoire de façon responsable. Le programme permet ainsi à chacun de découvrir son territoire, de le comprendre et ainsi de se l'approprier.

Les citoyens sont invités à pratiquer des observations dans le cadre d'une démarche participative (science citoyenne) favorisant leur 'reconnexion' avec la nature.

Mon village, espace de Biodiversité ...une démarche qui essaime

Créé à l'origine dans le département des Deux-Sèvres, ce dispositif unique en France a depuis été décliné dans le département du Var en 2012, et en Charente-Maritime en 2013. Le dispositif « Mon village, espace de Biodiversité » s'adresse à toute commune de France désirant devenir « espace de biodiversité », en encourageant la fédération de tous les acteurs concernés, à commencer par les groupes et associations locales (culture, sport, nature...)

Six types d'actions sont prévus dans le cadre du programme :

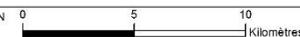
- Intervention auprès des écoles
- Réalisation d'œuvres d'art communales
- Animations mensuelles auprès des habitants : distribution gratuite d'abris à insectes, ateliers « Jardin naturel et Compostage » au cœur de chaque commune, organisation d'une Université Populaire, fête annuelle des Abeilles en septembre avec récolte du miel par les habitants, etc.
- Accueil d'un rucher pédagogique communal



Etat d'avancement des documents d'urbanisme sur la CAN au 25 septembre 2017



Réalisation : Pôle Attractivité, Développement, Cohésion et Coopérations du Territoire - CAN
 Source : CAN Fond de plan : BD TOPO © IGN



7/11/2017

- Accompagnement de Groupes de Citoyens Biodiversité volontaires pour l'élaboration de propositions environnementales pour leur commune.
- Mise à disposition de protocoles expérimentaux pour suivre la biodiversité du jardin

Il convient également de souligner les différents travaux en cours ou finalisés entrepris par certaines communes pour l'identification de la TVB à l'échelon communal (PLU Grenellisés). Les TVB finalisées ont été prises en compte dans l'élaboration de la TVB à l'échelon intercommunal.

Atouts

- Des territoires déjà engagés dans des démarches de développement durable : réduction des déchets (Territoires Economes en Ressources), amélioration de la qualité de l'eau (Re-sources, Terre saine), développement des énergies renouvelables
- Une diminution de la production en ordures ménagères
- Un centre local de compostage pour valoriser les déchets verts
- Un bon taux de recyclage matière

Opportunités

- Une mise en conformité des déchèteries
- Une possible valorisation des déchets verts en surplus par la méthanisation ?
- La mise en place d'un contrôle d'accès aux déchèteries
- Des potentiels locaux valorisables pour le développement des énergies renouvelables et la diversification du mix énergétique

Faiblesses

- Une augmentation de la production de déchets en déchèteries
- Aucun contrôle d'accès aux déchèteries
- Un manque de déchèteries multi-filières de déchets
- Une problématique sur les déchets verts (en matière de production mais aussi d'écoulement du compost)
- Des contraintes paysagères, patrimoniale, écologiques qui peuvent freiner le développement de certaines énergies renouvelables
- Un manque de connaissances sur le potentiel du territoire en matière de géothermie

Menaces

- Une augmentation des volumes produits en lien avec l'augmentation de la population
- Un développement des énergies renouvelables au dépend de la préservation de paysages, du patrimoine et de la biodiversité

03.2

LE DÉFI DE LA RECONQUÊTE URBAINE DÉJÀ ENGAGÉE

03.2.1 Les actions en œuvre

La reconquête de l'existant passe par plusieurs actions et outils. Certains sont d'ores et déjà présents sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais.

03.2.1.1 Une mise à l'œuvre des actions du PLH

Des outils opérationnels mettant en œuvre les actions du PLH ont déjà été mis en œuvre sur des parties du territoire :

- Une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat en Renouvellement Urbain (OPAH RU) de Niort menée en collaboration avec l'ANAH (Agence Nationale de l'Amélioration de l'Habitat), l'agglomération et les opérateurs privés : 230 logements améliorés depuis 2007, 341 entre 2013 et 2017, remise sur le marché de biens anciennement vacants qui a permis d'accueillir des jeunes actifs ;
- Un Programme d'Intérêt Général (PIG) communautaire sur les 44 autres communes, qui aborde les thèmes de l'habitat indigne, la précarité énergétique et l'adaptation, et une expérimentation de repérage et traitement de l'indignité conduite par les services de l'Etat et l'ARS. Le programme « Habiter Mieux » aide financièrement les propriétaires occupants, sous conditions de ressources, ainsi que les propriétaires bailleurs. L'objectif fixé est l'amélioration de 600 logements à échéance décembre 2017 ;
- Une plateforme de rénovation énergétique : depuis 2015, la Communauté d'Agglomération du Niortais avec 3 autres collectivités (le Conseil Départemental 79, la Communauté de Communes du

Thouarsais et l'agglomération du bocage Bressuirais) a mis en place une plateforme, consistant à la mise en place d'outils web, au renforcement de la rénovation par étape et de la rénovation globale performante, pour améliorer la performance énergétique du bâti existant, accompagner les particuliers et soutenir les professionnels du bâtiment. Cela a donné le dispositif ACT'e. Complémentaire au programme « Habiter Mieux », il accompagne les particuliers dans la rénovation énergétique performante de leur logement par le biais de visite de domicile, de mise en lien avec les professionnels RGE (Reconnu Garant de l'Environnement) du territoire, d'une aide au montage du plan de financement et un suivi des consommations post-travaux.

- L'élaboration de PLU Grenelle : certains sont déjà approuvés et d'autres sont en cours comme chef de file dans différentes communes : Echiré, Aiffres, Saint-Hilaire-la-Palud, Granzay-Gript, Marigny, Mauzé-sur-le-Mignon, Epannes, Niort, Prahecq.

Ces PLU Grenelle permettent d'identifier en détail les zones d'urbanisation future à court, moyen et long terme dans les villes. Un travail doit également être prolongé sur l'identification des dents creuses permettant l'accueil de nouvelles opérations en renouvellement urbain à actualiser et généraliser.

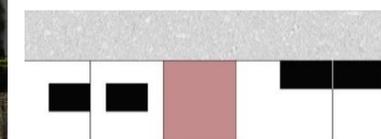
03.2.1.2 Un retour au sein des espaces urbanisés amorcé

Depuis quelques années, des opérations sont réalisées au sein du tissu urbain existant, amorçant ainsi la densification. On observe :

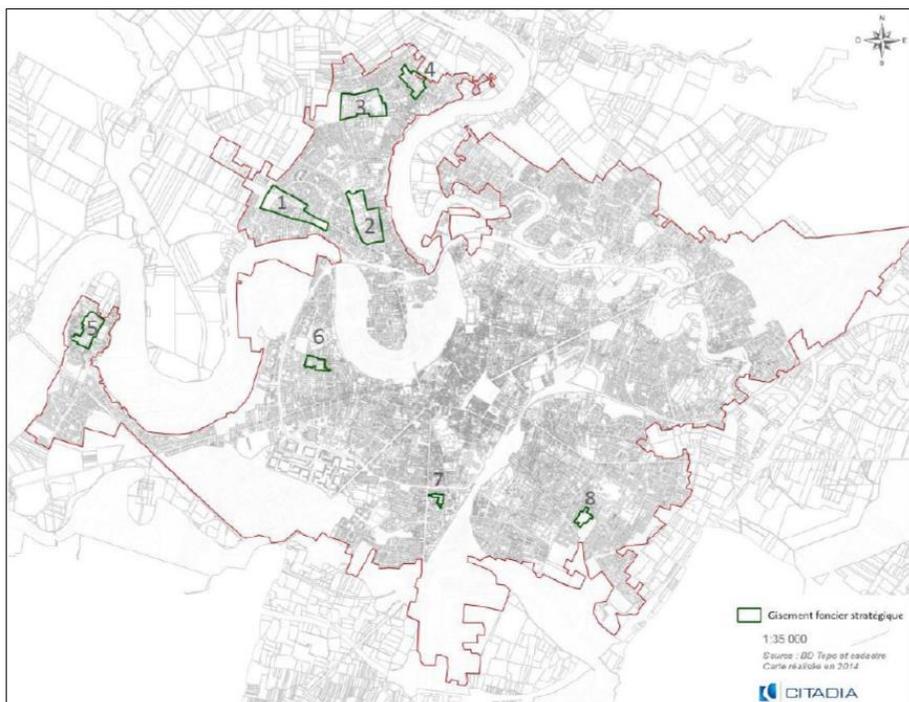
- Un comblement des « dents creuses ». Ces espaces constituent des espaces urbains non bâtis entre deux zones bâties peu éloignées.



Exemple d'une dent creuse, route de Niort à Saint-Symphorien



À Niort, par exemple, un travail a été réalisé, lors du PLU, pour recenser les différents gisements fonciers stratégiques.



Extrait du PLU de Niort, Gisements fonciers stratégiques identifiés -
Source : PLU de Niort

Pour chacune de ces zones stratégiques identifiées, une échéance prévisionnelle ainsi que la densité prévue, le nombre de logements et le taux de logements sociaux ont été fixés.

En plus de ces gisements fonciers stratégiques repérés, tous les secteurs susceptibles d'être urbanisés en renouvellement urbain ainsi qu'en extension ont été recensés. Ainsi, 37 secteurs font l'objet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) et permettent des projets encadrés sur la commune.

Secteur	Surface	Nombre de logements	Densité (logt/ha)	% de logements sociaux	Echéances prévisionnelles
Avenue de Nantes	3,5 ha	140	40	25 %	Court terme
Route de Coulonges et rue de la Verrerie	2,6 ha	52	20	25 %	Moyen terme
Routes de Coulonges et de Telouze	3,5 ha	70	20	20 %	Court et moyen terme
Rue de la Routière	1,8 ha	36	20	20 %	Court et moyen termes
Rue du 8 mai 1945	1,6 ha	32	20	10 %	Moyen et long termes
Rue de la Tour Chabot	2,0 ha	60	30	15 %	Court et moyen termes
Rue des Tournelles	0,5 ha	15	30	20 %	Court terme
Rue Denis Diderot	1,4 ha	42	30	25 %	Court terme
TOTAL	16,9 ha	447	26,5 (en moyenne)	20 % (en moyenne)	

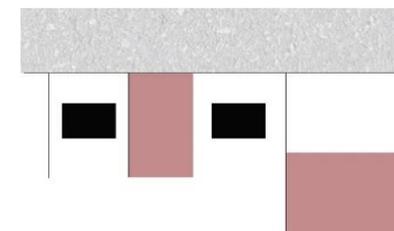
Extrait du PLU de Niort

Ce travail d'identification des dents creuses a également été réalisé pour le PLU d'Echiré ou encore Aiffres.

- Des divisions parcellaires. Ce phénomène participe aussi à la densification des tissus urbains existants. Les divisions permettent de densifier des parcelles bâties sous-occupées. Elles peuvent être latérales, à l'avant ou à l'arrière.



Exemple d'une division parcellaire à Praheq



La division en drapeau proposée pour ce type de découpage parcellaire suppose l'aménagement d'une voie d'accès pour les véhicules motorisés, parfois bitumée, qui peut engendrer dans certains cas une importante imperméabilisation des sols. Ce découpage a également des incidences sur le paysage urbain (succession de portails...) et peut entraîner une modification des espaces de transition, entre espace bâti et espaces naturels.

- La réappropriation d'anciens sites d'activités. Il s'agit d'un ensemble de parcelles, bâties ou non, susceptibles de changer d'usage (friches d'activités, parking non utilisé...).



Réappropriation d'une friche, avenue de Nantes à Niort

Ce type de réappropriation et de requalification de zones d'activités se retrouve, par exemple, au niveau de la ZAE des tuileries à Saint-Hilaire-la-Palud, route d'Arçais. On retrouve, également, la requalification de la Zone Industrielle Saint Florent à Niort, qui présente des objectifs multiples :

- Améliorer l'image de la zone,
- Sécuriser les liaisons douces,

- Améliorer l'accessibilité,
- Prendre en compte les enjeux relatifs au Plan de Prévention des Risques Technologiques

2 - L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITE DE L'ANCIENNE TUILERIE



La zone d'activités de l'ancienne tuilerie permettra de réhabiliter cet ancien site pour y accueillir quelques entreprises.

L'aménagement de cette zone d'activités : reposera sur les principes généraux décrits page 4 = Les principes d'aménagement des zones 1AU respecteront les fondements du « développement durable » et sur les éléments suivants :

- l'aménagement d'un accès à partir de la rue du Grand Pré (maintien du chemin rural) ;
- des aménagements paysagers accompagnant les voies et les espaces publics, et intégrant la gestion des eaux pluviales ;
- une protection paysagère en limite de zone (bande boisée) et la reconstruction d'un maillage bocager dans lequel s'inséreront les nouvelles implantations.

OAP4 : PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE 1AU DE L'ANCIENNE TUILERIE

À Niort, les anciennes usines Boinot, d'une surface de 20 000m², font également l'objet d'un projet de reconversion, depuis octobre 2015. Le projet consiste à faire de cette friche industrielle un trait d'union entre le centre-ville et le Parc Naturel du Marais Poitevin, à travers la création de différents espaces. La reconversion comporte également un aspect touristique, en réflexion, avec la création d'un pôle d'attractivité au carrefour du tourisme et de la culture, permettant à la ville-centre de renouer avec son passé de ville portuaire. Un Centre d'Interprétation d'Architecture et du Patrimoine (CIAP) y sera également implanté.

Des réflexions sur des sites à valoriser ont été amorcées : la friche GRETA où la réflexion est en cours sur Niort ou encore la friche MATHE (anciennes scieries) au Vanneau-Irleau où l'agglomération souhaite développer un projet touristique raisonné.



Projet de reconversion du port Boinot proposé par l'agence de paysage et d'environnement Phytolab, l'agence Franklin Azzi Architecture et retenu par la Communauté d'Agglomération du Niortais – source : vivre-a-niort.com

- La réhabilitation des bâtiments existants, elle permet également de créer de nouveaux logements. Plusieurs exemples sont visibles sur le territoire.



Réhabilitation à Chauray



Réhabilitation à Boisserolles

La CAN a également menée, en partenariat avec SOLiHA, un ensemble d'études pré-opérationnelle sur plusieurs secteurs urbains. Celle-ci permet de prédéfinir certains axes de travail dans le cadre d'aménagement de bourgs. À Beauvoir-sur-Niort par exemple, l'étude a défini plusieurs hypothèses de périmètres d'interventions, et réfléchi à l'articulation entre plusieurs sites stratégiques (friche de la laiterie, EHPAD, etc.).



- | | |
|---|---|
| Traversée en bourg à valoriser/apaiser | Réaménagement de la place |
| Dessertes secondaires du centre-bourg | Voie de desserte de l'EHPAD |
| Liaisons piétonnes - voies résidentielles | Bâti stratégique à réinvestir |
| Equipements / services | Ensembles d'immeubles/lots à reconquérir |
| EHPAD | Espace de densification urbaine à privilégier |
| Commerces/activités économiques | |

Atouts

- Des documents récents approuvés, une part de PLU dits « grenellisés »
- Des opérations « exemplaires » déjà menées sur le territoire et qui peuvent servir de références internes
- Des sites de projets déjà identifiés, en cours d'élaboration

Opportunités

- Des secteurs à requalifier, y compris au sein de l'espace central, le plus dense.
- Un effet d'entraînement possible sur des opérations plus petites ou au montage plus complexe
- Un tissu pavillonnaire important, potentiellement mobilisable pour des opérations de « BIMBY »
- Des « gisements fonciers » partiellement identifiés au sein des documents d'urbanisme actuels

Faiblesses

- Un nombre non négligeable de communes au Règlement National d'Urbanisme
- Une construction intercommunale à la fois historique et récente : des habitudes de travail à définir entre les 45 communes.

Menaces

- Une multiplication des petites opérations sans visions d'ensemble (par exemple avec les divisions parcellaires)
- Des difficultés à intégrer certains porteurs de projets (notamment les bailleurs sociaux) sur des petites opérations (moins de 10 logements)

03.3

LA MISE EN EXERGUE DES RESSOURCES ET QUALITÉS URBAINES, PATRIMONIALES ET NATURELLES DU TERRITOIRE

03.3.1 Des actions en œuvre

Pour la mise en valeur du patrimoine et des ressources du territoire, plusieurs actions ont été mises en place.

La requalification des centre-bourgs et le maintien d'une dynamique en leur cœur font partie de ces actions, comme par exemple dans les communes de Vouillé, Niort, Villiers-en-Plaine, Saint-Gelais, Chauray, Saint-Hilaire-le-Palud, etc.



Saint-Hilaire-la-Palud



Chauray

Ces actions de requalification se retrouvent au niveau des espaces publics, à différentes échelles. A Niort, par exemple, la place de la Brèche constitue un espace central et incontournable à l'échelle de la ville. A l'échelle du quartier, chaque espace public fait partie intégrante de l'urbain.



Vouillé

En effet, les espaces publics sont facteur d'urbanité, de lien social, qu'ils soient en plein air ou en sous-sol, qu'ils accueillent des commerces, des loisirs, des infrastructures de transports. Ils constituent souvent des lieux d'identification d'une partie importante des habitants.

Il faut également noter que la ville de Niort a actuellement un projet de Secteur Sauvegardé, ayant fait l'objet d'une délibération du Conseil Municipal.



Niort



Coulon

03.3.2 Des projets communaux et intercommunaux comme fer de lance

Les ressources et qualités urbaines, patrimoniales et naturelles sont également mises en avant par le biais de projet communaux et intercommunaux. Le projet de la Sèvre Niortaise navigable fait partie fait partie de ces projets.



La Sèvre Niortaise à Coulon

En janvier 2016, la Communauté d'Agglomération du Niortais s'est engagée, par délibération, dans le projet de tourisme fluvial de la Sèvre Niortaise. Cette dernière décennie, le rapport ville/fleuve a été ravivé au cœur des projets urbains. Les grandes villes comme Nantes, Bordeaux ou Lyon ont entrepris des projets en ce sens. On parle souvent de projet de « reconquête » ou de « réconciliation ». Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais, outre le fait de renouer les liens entre le fleuve et le territoire, il s'agira également dans ce projet d'habiter le Sèvre Niortaise.

Les projets communaux et intercommunaux prévus pour la mise en exergue des ressources et qualités du territoire concernent aussi la qualification des entrées de villes.

A Niort, par exemple, les principales entrées de ville font l'objet d'une OAP dans le PLU actuel. Des réflexions ont été amorcées dans le PADD de Bessines. Egalement ces réflexions apparaissent dans le PLU moins récent de Coulon.

Enfin des études ont été lancées sur les entrées de ville constituant les portes d'entrée du PNR, à l'initiative du parc.



Les voies d'eau navigables au départ de Niort - source : lanouvellerepublique.fr



Billetterie pour les balades sur la Sèvre à Coulon



Extrait du PLU de Niort



Extrait de l'étude réalisée à l'initiative du parc



Extrait du PLU de Coulon (RD1)

03.3.3 Des projets urbains impactant peu les déplacements

03.3.3.1 Des réflexions sur le lien projets urbains/mobilités

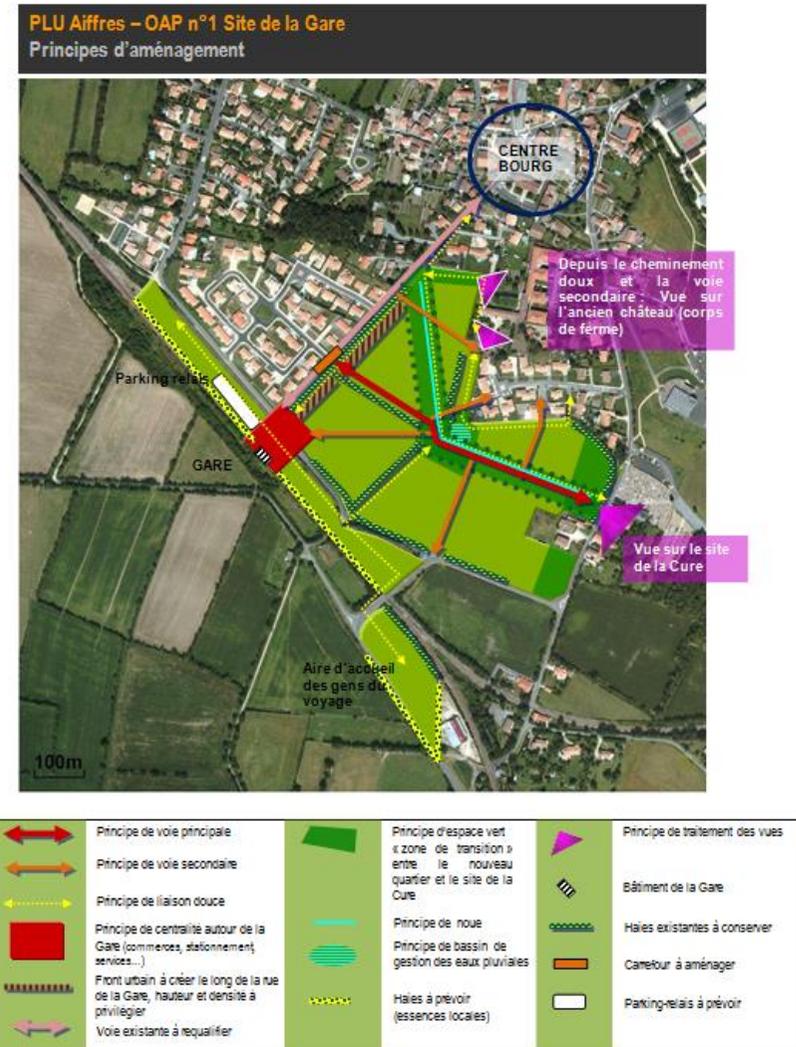
Depuis quelques années, les gares affirment leur rôle central dans l'aménagement du territoire et dans la vie urbaine. Elles constituent de véritables lieux d'échange (intermodalité) et de vie. La gare devient un lieu de projet urbain, qui accueille des activités mixtes, œuvrant dans le sens d'une ville plus durable (rapport densité/déplacements) et donnant vie au quartier.

A ce titre, le territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais compte quelques projets, que l'on retrouve dans les OAP des PLU actuels :

- Le projet autour de la gare de Mauzé-sur-le-Mignon
- Le projet autour de la gare d'Aiffres



OAP à Mauzé-sur-le-Mignon



Extrait du PLU d'Aiffres, OAP sur le site de la gare

Par ailleurs, la CAN a engagé la réflexion sur la recomposition du quartier Gare Niort-Atlantique.

03.3.3.2 Une interface transport - urbanisme considérable

FOCUS SUPRA-TERRITORIAL

Le DOO du SCoT du Pays de Gâtine exige d'inscrire dans les PLU que des aires de covoiturage devront être déployés le long des grands axes permettant de rejoindre Niort, afin de faciliter les déplacements tout en réduisant les flux automobiles (2015).

Le PADD du SCoT du Pays Haut Val de Sèvre (2013) préconise le développement de pôles d'échanges multimodaux (gares de St-Maixent et de la Crèche). Il appelle également à la mise en place de partenariats avec les AOM (Autorité Organisatrices de la Mobilité : Conseils Départemental et Régional, CAN ...) pour une meilleure articulation et mise en cohérence des stratégies. Le DOO valorise aussi le développement des aires de covoiturage, particulièrement au niveau des gares (la Crèche et Saint-Maixent-l'Ecole).

Le SCoT du Pays Mellois (2015) indique une quinzaine d'aires de covoiturage structurantes, existantes ou à aménager.

Le PADD du SCoT d'Aunis mentionne le scénario retenu dans l'étude déplacements – transports de 2009 – 2010, proposant la création de plateformes de covoiturage / parkings-relais équipées de parcs sécurisés pour les vélos, dans les pôles structurants ou les autres communes, et le long des axes routiers principaux du territoire.

Qu'ils soient à dominante d'habitat, d'activités, d'équipements ou autres, on ne relève pas de projet urbain connu appelé individuellement à générer des flux considérables de déplacements. Seule la Zone d'activités économiques Terres de Sport, à l'Est de Niort, va induire un trafic conséquent substantiel aux heures de pointe, pouvant détériorer les conditions de circulation à réseau constant, bien que les surfaces affectées aient été revues à la baisse. De même, le cumul des projets de zones d'habitat portés par les communes va renforcer la demande sur les radiales en direction de Niort et des principales zones d'activités. Il peut en résulter des phénomènes de congestion ou de report de trafic à travers des quartiers résidentiels ou sur des axes secondaires non dimensionnés pour cela. Des projets à l'interface de l'urbanisme et des

transports comme ceux de la Gare ou de l'avenue de Limoges pourraient aussi impacter les déplacements.

En revanche, les conditions de déplacements difficiles dans le secteur Mendès-France conduisent à restreindre son développement. La problématique des déplacements doit nécessairement être prise en compte dans le cadre des projets urbains et ce, de plusieurs manières :

- Par la localisation du projet urbain, ses distances avec les centralités et ses conditions de desserte par les transports collectifs et le réseau viaire,
- Par le programme urbain, et notamment la mixité ou non des fonctions, qui impacte sur la nécessité de recourir à la voiture pour atteindre les pôles générateurs,

Vue aérienne de l'entrée Est de Niort



Source : Google Maps

- Par la densité urbaine, qui va certes multiplier les flux, mais également permettre de proposer une desserte de qualité en transports et la présence d'aménités sur le site,
- Par la composition urbaine, dont les réseaux de déplacements peuvent favoriser tel ou tel mode,
- Par le traitement des espaces publics, qui peuvent inciter à recourir aux modes actifs.

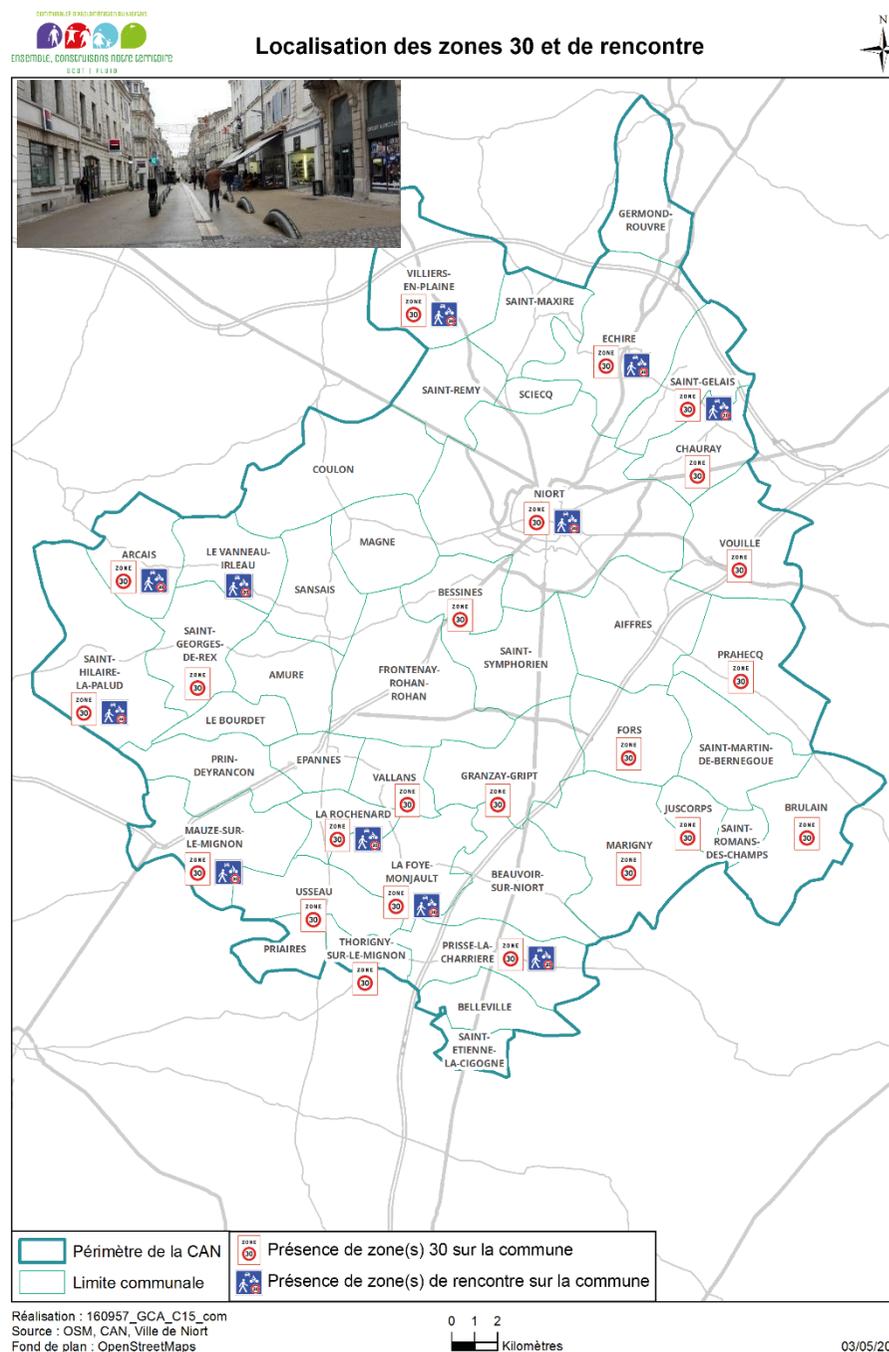
03.3.3.3 Des zones de circulation apaisées au profit des modes actifs

Sur le territoire de la CAN, les flux de déplacements piétons les plus élevés concernent le centre-ville de Niort. Selon l'EDVM de 2016, environ 40 000 déplacements quotidiens internes ou en lien avec le centre-ville sont réalisés à pied, 5 000 à vélo, sur un total de 135 000 déplacements. La marche est aussi assez utilisée par les habitants des faubourgs de Niort, des quartiers d'habitat social et de certains centres bourgs périphériques.

Le développement de la piétonisation de l'hypercentre de Niort a rencontré un succès notable, même si la voiture y pénètre trop souvent, en l'absence de bornes d'accès. En stimulant la pratique de la marche entre la Brèche et la gare de Niort d'une part, mais aussi entre la Brèche et la Sèvre d'autre part, d'autres itinéraires piétons peuvent être développés. La colline St-André se prêterait aussi au développement de cette pratique. Les cheminements doux sont vecteurs d'une ambiance urbaine de qualité, elle-même incitant à l'usage des modes actifs.

Le développement de la marche est aussi envisageable dans d'autres communes et notamment celles bénéficiant des atouts touristiques du Marais poitevin, comme le secteur de Coulon-Magné en bord de Sèvre, déjà beaucoup utilisé par les piétons.

Le précédent SCoT de la CAN identifie le développement de la pratique de la marche et du vélo comme enjeu, à Niort comme ailleurs. Il est stratégique en termes de transfert modal, de lutte contre la pollution atmosphérique, de nuisances sonores, d'ambiance urbaine et de santé pour la population.



Recommandations du CEREMA en matière de vitesses en milieu urbain

Principaux éléments à prendre en considération pour déterminer les limitations de vitesse en milieu urbain sur le réseau existant

Important : Les indications contenues dans le tableau proposent un cadre général d'aide à la détermination des limitations de vitesse cohérentes et adaptées à chacune des voies du réseau routier existant. Les caractéristiques à analyser doivent être considérées dans leur ensemble et non individuellement. La hiérarchie proposée vers laquelle il est souhaitable de tendre est à adapter selon les réalités du terrain.

Environnement urbain				
- Ambiance urbaine	<ul style="list-style-type: none"> Concentration de commerces, de services. Quartier touristique, historique. Proximité d'un pôle générateur piéton. Zone d'échange TC. 	<ul style="list-style-type: none"> Îlot d'un quartier. Ensemble de rues ou places résidentielles ou commerçantes. 	<ul style="list-style-type: none"> Multiplicité des usages, des usagers et des fonctions. Faible « adhérence » du bâti avec la rue. Champ visuel ouvert en profondeur et en largeur. 	<ul style="list-style-type: none"> Très peu de piétons. Très peu d'entrées riveraines. Pas « d'adhérence » du bâti avec la rue. Champ visuel très ouvert en profondeur et en largeur.
- Exemple d'ambiance				
Fonctionnement général				
- Gestion des flux d'usagers	<ul style="list-style-type: none"> Priorité absolue du flux piétons sur le flux véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> Équilibre entre flux piétons et flux véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> Prépondérance du flux véhicules sur le flux piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> Forte prépondérance du flux véhicule sur le flux piéton.
- Partage de la voirie	<ul style="list-style-type: none"> Cohabitation de l'ensemble des usagers sur la chaussée, y compris les piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> Cohabitation des différents véhicules sur la chaussée, y compris les vélos. 	<ul style="list-style-type: none"> Séparation visuelle ou physique des différents modes de déplacements sur la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Séparation physique des différents modes de déplacements sur la voirie.
- Gestion des intersections	<ul style="list-style-type: none"> Priorité à droite. 	<ul style="list-style-type: none"> Priorité à droite. 	<ul style="list-style-type: none"> Giratoire, cédez-le-passage, stop, feux, priorité à droite. 	<ul style="list-style-type: none"> Giratoire, feux, intersections peu rapprochées.
Configuration urbaine				
- Type de voirie	<ul style="list-style-type: none"> Voie ou place dont l'aspect procure au piéton le sentiment d'être prioritaire (bordure basse ou inexistante, absence de marquage au sol). 	<ul style="list-style-type: none"> Voie avec trottoir. Configuration et/ou présence d'aménagement cohérente avec la pratique d'une vitesse modérée. Section d'un axe ou le flux piéton est difficilement canalisable en traversée. 	<ul style="list-style-type: none"> Voie avec aménagements cyclables. Traversées piétons canalisées. 	<ul style="list-style-type: none"> Voies de transit, de contournement. Pénétrantes de villes moyennes ou importantes. Grandes artères urbaines.
Emprise selon le type de voirie				
- Gabarit pour les voies à sens unique pour les véhicules motorisés <i>(largeurs minimales indicatives - voir note p. 4)</i>				
- Gabarit pour les voies à double sens pour les véhicules motorisés <i>(largeurs minimales indicatives - voir note p. 4)</i>				
- Stationnement des véhicules motorisés sur la voirie	<ul style="list-style-type: none"> Limité à quelques places matérialisées. 	<ul style="list-style-type: none"> Possible. 	<ul style="list-style-type: none"> Possible. 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de stationnement.
Aménagements piétons				
- Matérialisation des déplacements le long de la chaussée	<ul style="list-style-type: none"> La notion de trottoir et de traversée n'a pas de sens, le piéton circulant partout. 	<ul style="list-style-type: none"> Trottoir contigu à la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Trottoir le plus souvent contigu à la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Cheminement dédié ou trottoir non contigu à la chaussée.
- Matérialisation des traversées de la chaussée		<ul style="list-style-type: none"> Plateau, traversée suggérée, passage piéton rare. 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de passages piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements renforcés en carrefour.
Aménagements cyclables				
- Dans le sens de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'aménagement cyclable identifié. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'aménagement cyclable en général. 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement cyclable sur l'emprise de la chaussée. 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement cyclable non contigu à la chaussée
- Double sens cyclable (voies à sens unique)	<ul style="list-style-type: none"> Cas général : avec éventuellement utilisation de quelques pictogrammes vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> Cas général : avec ou sans matérialisation de la séparation. 	<ul style="list-style-type: none"> Présence possible avec séparation physique ou visuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> Présence possible avec séparation physique.
Vitesse limite réglementaire souhaitable	Priorité piéton – 20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h

Lors des enquêtes menées auprès des communes de la CAN en 2017, il est ressorti que la majorité des communes possédait des zones apaisées sur leur territoire de type zones 30 et même de rencontre. Or, un certain nombre de communes non équipées sont confrontées à des nuisances liées au passage de poids-lourds, ne respectant pas toujours les interdictions de circulation, et des vitesses excessives dans leur centre bourg (Amuré, Germond-Rouvre, Sansais, Bessines, Saint-Rémy). Certaines sont parfois utilisées comme « raccourci » par les automobilistes pour éviter les zones saturées de l'agglomération, générant ainsi des nuisances et de l'insécurité pour les usagers, notamment aux abords des écoles.

03.3.3.4 L'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Dans le cadre de la Loi de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, l'ensemble des communes a eu l'obligation de réaliser un Plan d'Accessibilité des Voiries et de l'Espace public (PAVE) afin de définir un programme de mise en accessibilité des rues et trottoirs des zones agglomérées.

Outre l'espace public, l'accessibilité pour tous s'entend sur l'ensemble d'une chaîne de déplacement intégrant notamment les transports publics. A ce titre, la CAN a approuvé en septembre 2015 le Schéma Directeur d'Accessibilité de son réseau de transport, validé par la Préfecture en mars 2016 (un premier SDA avait été engagé dès 2008 mais moins approfondi), renforcé par la définition d'un Sd'AP (Schéma d'Accessibilité Programmé) la même année. Ce document planifie la mise aux normes PMR du matériel roulant et des points d'arrêts du réseau.

Un premier diagnostic sur l'accessibilité des arrêts de bus des lignes urbaines et périurbaines du territoire de la CAN a été effectué. Il a permis d'aboutir à une base de données recensant l'ensemble des informations obtenues (dimensions, matériaux, mobiliers, environnement du quai, cheminements piétons alentours, informations disponibles, marquages, etc.).



Rampes d'accès aux cars et aux bus TAN



Véhicule TPMR Mobitan



Arrêt TAN accessible

Sources : TAN

Une programmation annuelle des travaux de mise en accessibilité a ainsi été réalisée en se basant sur la priorité de chaque arrêt. 576 arrêts ont été diagnostiqués et devront être mis en accessibilité au 31 décembre 2018. 428 arrêts ont été classés prioritaires selon le nombre de lignes de bus desservant l'arrêt, le nombre d'ERP (établissement recevant du public) à proximité de l'arrêt ou encore le nombre d'habitants alentours.

Sur la période 2015-2016, 179 arrêts prioritaires ont déjà été traités et 7 classés en ITA (Impossibilités Techniques Avérées). La programmation concerne donc 242 arrêts à aménager entre 2016 et 2018. 49 arrêts se situent sur 7 communes autres que Niort (Aiffres, Bessines, Chauray, Coulon, Echiré, Magné et Frontenay-Rohan-Rohan). En plus des travaux de mises aux normes, des bandes podotactiles et des logos PMR comme point de repère pour la montée dans le bus, permettent de faciliter le trajet de l'utilisateur. TANLIB à la demande PMR assure le service de substitution. Cependant, il est parfois utilisé alors que les arrêts sont déjà aménagés PMR.

Ces opérations sont planifiées au gré des opérations de voiries, créations ou reprises. Lors de l'enquête auprès des communes menée en 2017, 29 communes de l'agglomération ont déclaré avoir réalisé leur PAVE. La mise en œuvre est très variable selon les communes. Certaines se sont arrêtées au simple PAVE, d'autres souhaiteraient agir mais manquent de moyens, une majorité réalise la mise en accessibilité au fur et à mesure des aménagements de voirie. Aucune, semble-t-il, ne met en œuvre son PAVE de manière « proactive », indépendamment d'autres considérations. Certaines communes arguent du fait que les PAVE ne sont désormais plus obligatoires pour les communes de moins de 1 000 habitants.



Avec la restructuration du réseau de 2017, ce Schéma Directeur doit être ajusté.

Le Conseil Départemental 79 a également réalisé son Ad'AP approuvé en septembre 2015, qui prévoit la mise en service progressive de véhicules accessibles (35 en 2016) et la mise en place de services de substitution. En revanche, la mise en accessibilité physique des points d'arrêts nécessite un accord des différents acteurs du territoire deux-sévrien. D'ores et déjà, 4 points sont jugés prioritaires et seront aménagés : « Centre bourg » à Prahecq, « Centre de Villiers » à Villiers-en-Plaine, « Ecoles » à St-Rémy et « Centre-bourg » à Germond-Rouvre.

03.3.3.5 Des initiatives en faveur des « nouvelles mobilités »

Les nouvelles mobilités se situent au carrefour de trois facteurs de développement : L'écologie, l'innovation numérique et les modes de vie. Le renforcement de l'offre de ces mobilités émergentes sur le territoire de l'agglomération du niortais peut contribuer à réduire la croissance de la circulation motorisée. Plusieurs types d'initiatives émergent.

Les entreprises et les administrations ont montré un intérêt certain à la mise en place des plans de mobilité internes, mais peu d'actions ont été mises en œuvre. Les processus se sont souvent arrêtés au stade du plan d'actions, sans être mis en application. Des flottes de vélos à assistance électriques (VAE) ont toutefois été créées dans certaines structures.

Plusieurs établissements ont réalisé un Plan de mobilité : des entreprises (MAIF, MAAF, MACIF), des collectivités (CAN, Ville de Niort, CD79) et autres établissements publics (hôpital de Niort ...), soit près de 13 000 emplois au total. Au sein des Mutuelles, la voiture représentait, à la date de réalisation du Plan, environ 95% des déplacements. Des initiatives sont ainsi prises, telles la mise en place de la navette intersites de la MAAF (peu utilisée), l'inscription en expérimentation de la MAIF au site de covoiturage participatif Oui'Hop ou encore la navette MAIF – gare SNCF, finalement abandonnée. Au CD79 et à la CAN, l'autosolisme est moins élevé, les autres modes étant très divers (bus, car, train, marche, vélo, covoiturage). D'autres ont mis en place une démarche

forte relative à l'organisation de la mobilité : IMA, SMACL, DDT79, Darva, Groupe Y, CAMIF, Groupe La Poste. En revanche, certains employeurs majeurs ont peu traité ce sujet : CPAM, Etablissements d'enseignement supérieur, Zodiac Aérospace, Leach International, Groupama, CCI79, Pougoulat, la Fiée des Lois, Baudouin, Kuehne Nagel, ENO, Seolis, etc. même si quelques-uns se sont adressés à la CAN pour obtenir des informations. Par ailleurs, une réflexion est menée par le groupe de travail mobilité du COPART à ce sujet, avec recherche d'actions cohérentes.

En 2013, la SPL RégionLib (Région Poitou-Charentes – CD79 – CAN – CA Pays Châtelleraudais et CC Pays Santon) a lancé la mise en place d'un service de véhicules en temps partagé : Régionlib'. Trois ans après son lancement, ce dispositif expérimental d'autopartage de véhicules électriques a été stoppé faute d'utilisation suffisante et en raison de nouvelles orientations avec la réorganisation des Régions. Cet échec s'expliquait surtout par un fonctionnement en boucle contraignant et peut-être une durée encore insuffisamment longue pour entrer dans les mœurs. Dans les trois villes équipées, Niort, Saintes et Châtelleraut, on dénombrait respectivement 59, 10 et 2 abonnements. 4 stations d'autopartage Régionlib' sur Niort avaient été installées, avec une quinzaine de véhicules 100% électriques et la possibilité de recharger des véhicules particuliers.

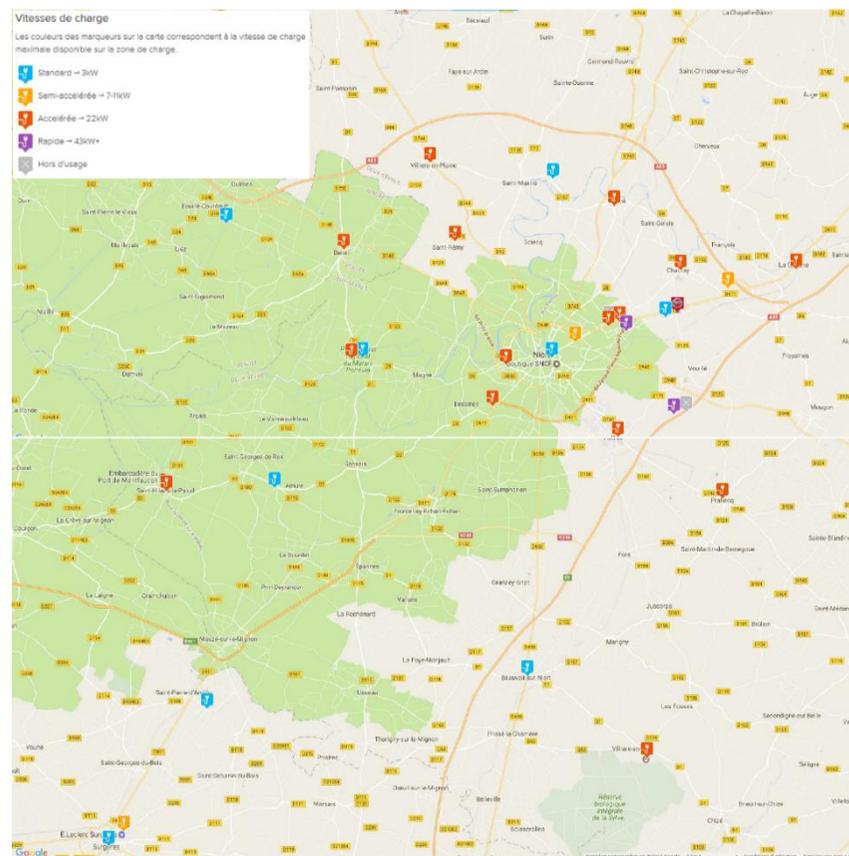
Un taux de motorisation élevé sur Niort et des conditions de stationnement relativement bonnes pour ne pas chercher d'alternatives à la voiture personnelle peuvent aussi expliquer ce résultat. Par ailleurs, le déploiement de 6 bornes électriques est prévu sur la ville de Niort en 2017 (en plus des bornes privées déjà en place). La Région déploie en effet un plan de 1 000 bornes de recharges électriques sur son territoire, dont la CAN. De plus, pour rappel, le Code de la Construction et de l'Habitat rend obligatoire l'installation de bornes dans les locaux d'activités et de services publics neufs (décret du 13/07/2016). Quelques grandes surfaces commerciales (ex : Leclerc, Géant, Castorama) ont aussi installé leur propre borne sur leur parking, ouverte au public.

Un service de location moyenne durée de VAE a vu le jour en octobre 2017 avec une première flotte de 40 VAE. Il n'existe actuellement pas d'offre de location de vélo en libre-service. En effet, le dispositif avait été jusqu'ici jugé trop coûteux pour une agglomération de cette taille. Toutefois dans le cadre

du nouveau réseau de transports, un système de vélos libre service devrait être expérimenté en 2019 avec une première flotte de 15 vélos.

Dans le cadre de la sécurisation des déplacements et la réduction des nuisances liées à l'usage de l'automobile, les initiatives de Pédibus sont soutenues par la ville de Niort qui facilite l'ouverture de lignes et met notamment à la disposition des parents les outils utiles au montage d'un projet. 8 lignes de Pédibus sont déjà identifiées à Niort et 3 à St-Gelais (1) et Echiré (2).

Localisation des bornes de recharge existantes

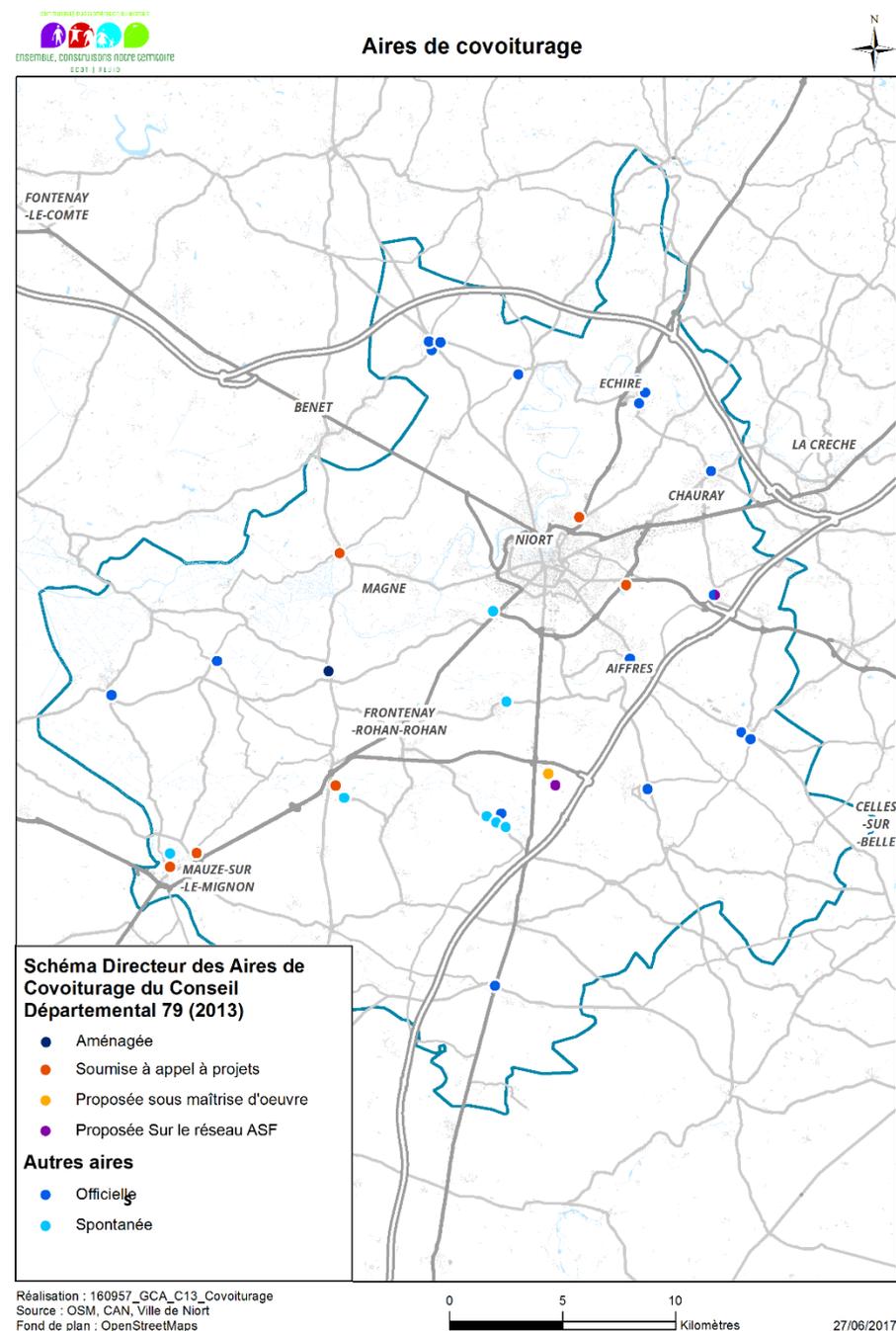


Source : ChargeMap

L'écomobilité scolaire a été longuement abordée lors de l'atelier thématique Mobilités – déplacements. Il faut aussi bien prendre en compte la qualité de service pour les jeunes car l'offre en transports collectifs n'est pas toujours adaptée aux horaires de rentrée et de sortie de l'école. Aussi, ils se font transporter par les parents qui pour le coup vont jusqu'au travail en voiture. Une même ligne peut desservir plusieurs établissements, d'où la création de 4 pôles d'échanges qui permettent de diminuer le nombre de cars en ville mais qui allongent les temps de parcours. Un jeune usager perdu sera difficile à regagner plus tard. Dans les centre-bourgs, en raison des problèmes de sécurité, certains pensent que 90% des parents déposent leurs enfants à l'école avant le travail. Les aménagements ne sont pas adaptés à la croissance forte du trafic dans les traversées de centre-bourg.

Par le biais de l'enquête Communes, la pratique de covoiturage est signalée sur plusieurs aires dites officielles concentrées sur près d'une commune sur trois au sein du territoire : Chauray, Prahecq, Echiré, etc. Toutefois, il n'est pas avéré que toutes disposent véritablement des caractéristiques (signalisation et réglementation) d'une aire officielle. En outre, de nombreux sites de covoiturage spontanés ont été relevés, et ce, sur l'ensemble du périmètre (Mauzé-sur-le-Mignon, Granzay-Gript, Bessines, etc.). En revanche, la Route de Nantes / la Roche-sur-Yon, pourtant à potentiel réel de covoiturage, n'est pas équipée et ne semble pas faire l'objet de pratiques spontanées. Lors des ateliers thématiques et territoriaux, la pratique du covoiturage a été jugée vertueuse et à encourager par la réalisation d'aires officielles, mais elle est difficile à mettre en œuvre sur les courtes distances (<5 km).

Le 18 Novembre 2013, le CD79 a approuvé son Schéma Directeur des Aires de Covoiturage du Conseil Départemental 79. Celui-ci identifie des aires de covoiturage potentielles sur le territoire de la CAN (1 sous MOA CD79 à Granzay-Gript, 2 sous MOA ASF et 6 sous MOA Communes ou CAN), mais ne propose pas d'aide financière pour leur aménagement (hors Granzay-Gript qui n'est plus finançable depuis car est devenue CAN). La pose de panneaux de fléchage est proposée gratuitement aux communes qui en feraient la demande : seule la commune de Sansais a sollicité l'aide départementale suite à la réalisation d'une telle aire, avec 10 places. Un parking de 12 places existe sur l'échangeur ASF de Vouillé, mais il n'est pas officiellement identifié comme aire de covoiturage.



Atouts

- Assez forte diffusion des zones 30, zones de rencontre présente dans une commune sur quatre
- Schéma d'Accessibilité Programmée existant (à réviser) avec déjà 1/3 des arrêts mis aux normes
- La Sèvre Navigable, projet d'ampleur et valorisant pour le territoire
- Des démarches « qualités » engagées sur les entrées de ville
- De nombreux exemples d'apaisement de la circulation au profit des modes actifs, sur tout le territoire
- Développement progressif des aires de covoiturage

Opportunités

- Pas de projets de grande envergure impactant fortement les flux, à l'exception de Terres de Sport
- Développement urbain de plus en plus favorable aux modes alternatifs à la voiture
- Intérêt des grandes entreprises pour les Plans de mobilité
- Déploiement des bornes de recharge électrique
- Des projets réalisés ou en réflexion qui peuvent guider les intentions fixées dans le SCoT et le PLUiD

Faiblesses

- Une zone majeure - Mendès-France - qui génère de nombreux déplacements aux heures de pointe et de la saturation
- Développement important de la périurbanisation, entraînant la « désertification » des centres
- 1/4 des communes sans PAVE et des PAVE approuvés non suivi d'effet

Menaces

- Augmentation tendancielle des flux
- Modes de travail « à la carte » du secteur des Mutuelles, jouant en défaveur du covoiturage et des transports en commun