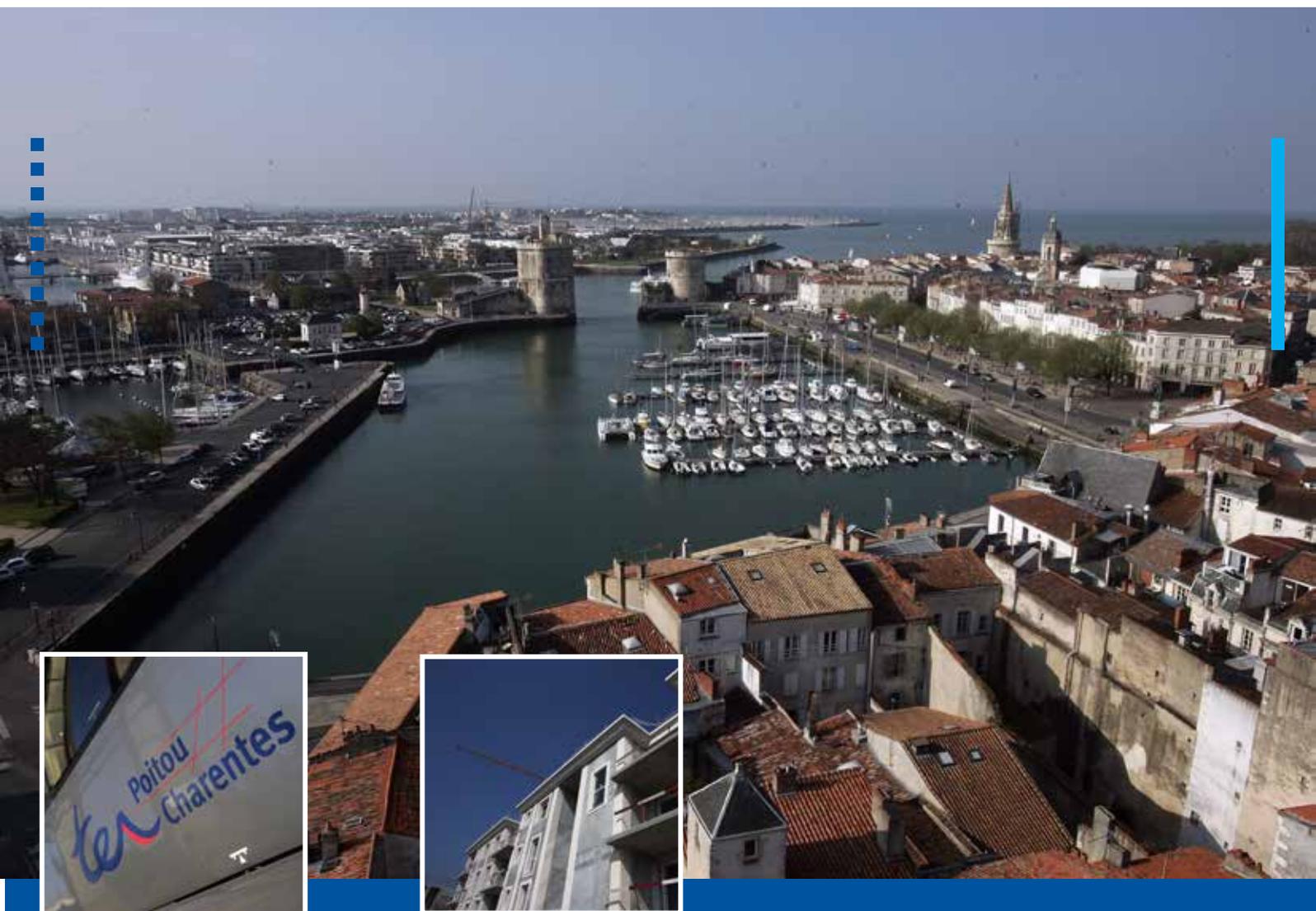




# AVIS DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT SUR LES ORIENTATIONS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE

Janvier 2009





Avis adopté par le Conseil de développement le 21 janvier 2009

adopté

Pour : 21 voix  
Contre : 3 voix  
Abstention : 1 voix

Dans le cadre de l'élaboration de son Schéma de Cohérence Territoriale, le diagnostic et les enjeux ayant été posés, l'agglomération de La Rochelle, avec le choix des orientations générales du projet d'aménagement et de développement, entre dans une phase de réflexion importante qui engage l'avenir de son territoire.

Saisi, le Conseil de Développement, après en avoir débattu, propose aux élus communautaires les premières conclusions qui suivent.

*Guy Chézeau*  
*Président du Conseil de développement*

# Avis du Conseil de développement sur les orientations du projet d'aménagement et de développement du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de La Rochelle

## ***Sur le choix des scénarios***

Le Conseil a cherché à examiner les scénarios qui lui étaient proposés au regard des contraintes établies par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) ainsi que par celles qui sont en programmation dans le Grenelle de l'environnement. Il a également été tenu compte des engagements de la Communauté en matière de développement tels qu'ils apparaissent dans le Programme Local de l'Habitat (PLH) adopté fin 2008 avec la construction de 1 200 logements par an.

Parmi les quatre hypothèses proposées la deuxième (scénario 1 soumis à concertation) soit renforcement du centre de l'agglomération 60 % et développement mesuré de la seconde couronne 40 % pour une intensification moyenne de 60 % et une extension moyenne de 40 % a été considéré par le Conseil comme étant celui qui à défaut d'être le plus vertueux semble le plus crédible.

Il a ainsi été tenu compte de l'évaluation des besoins fonciers dans chacun de ces scénarios (400 ha pour le scénario 1) au regard des surfaces actuellement programmées dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des dix-huit communes de l'agglomération qui se trouvent être de l'ordre de 800 ha. Le constat fait apparaître un écart très important qui devra entraîner, de facto, l'obligation de modifier les documents d'urbanisme dans le cas où ce scénario serait retenu.

Le Conseil soutient une vision du développement territorial qui s'appuierait sur des pôles d'équilibre même hors agglomération situés sur des axes forts de transports en commun.

## ***Sur les moyens d'y parvenir***

Le Conseil insiste sur le rôle évidemment essentiel qu'aura à jouer le comité de suivi afin qu'il puisse mettre en œuvre rapidement les réorientations nécessaires en cas de dérives constatées. Parmi les outils pouvant être utilisés pour suivre l'évolution, il est proposé qu'une nouvelle couverture aérienne soit effectuée sans attendre.

La densification ne saurait se faire au détriment de la qualité de vie. Les espaces verts ne pourront être sacrifiés et il sera nécessaire d'assurer une gestion de qualité des espaces naturels qui auront été conservés.

Il est tout aussi important de bien analyser les conséquences du choix en matière de circulation, de transports en commun et de chercher à tendre vers une fiscalité plus égalitaire entre les communes.

Il sera de toute manière indispensable de rendre le choix qui aura été fait, équitable et crédible auprès de la population.

Dans ce cadre, il va falloir également arrêter le moment à partir duquel sera comptabilisée la consommation d'espace utilisé. Le Conseil de développement suggère fortement que ce soit la date à laquelle le Conseil communautaire fera le choix du scénario (Conseil de janvier 2009). Ceci signifie qu'à compter de cette date, les 400 ha à utiliser seront pris dans les espaces urbanisables et il ne sera pas possible d'aller au-delà. Il en résulte la nécessité de mettre en compatibilité les orientations des plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration.

## ***Sur les déplacements***

Pour le Conseil de développement, les réflexions sur les déplacements ne peuvent être dissociées de celles qui concernent l'habitat, ce qui veut dire que le développement de l'urbanisation doit se faire sur les axes desservis par les transports en commun notamment ferrés. Il est nécessaire de tendre vers une optimisation de l'existant (bus, trains ou bateaux), on donnera la priorité aux modes de déplacement doux

Les transports en commun doivent être attractifs, multi-modaux en même temps que l'usage de la voiture doit se voir dissuadé de manière à favoriser l'émergence de nouveaux comportements de la part du public.

L'articulation entre les divers modes doit être sensiblement améliorée avec tout particulièrement la réalisation de pôles de multi-modalité dont celui de la gare de La Rochelle.

Dans tous les cas et quel que soit le mode de transport, l'attractivité passe par la qualité du matériel, la fréquence des dessertes, l'existence de pôles de rabattement bien situés et correctement équipés et par une tarification suffisamment intéressante. Elle est également conditionnée par la situation des gares nouvelles et des parkings de proximité, par leur équipement et la mise en place des navettes. En clair, ce qui est demandé au schéma de cohérence territoriale en matière de déplacements, c'est bien de définir un espace public nouveau et durable.

Le Conseil demande à ce qu'une attention particulière soit portée sur le passage prochain du pont de l'Île de Ré à la gratuité, compte tenu de la volonté affichée par les élus de l'île de freiner l'accès aux véhicules automobiles ; l'éco-taxe même dé plafonnée ne pourra pas remplacer le péage.

## ***Sur l'économie et l'emploi***

Le Grand port maritime de La Rochelle constitue un des moteurs de l'économie et de l'emploi sur La Rochelle, le Conseil renouvelle sa volonté de voir aboutir le contournement ferré, c'est bien entendu une condition à un développement programmé vers 10 millions de tonnes sans augmentation du trafic routier.

Les orientations économiques du port devront privilégier les activités et les produits à forte valeur ajoutée

En améliorant la desserte du port, on favoriserait en même temps l'élargissement de son hinterland en direction du sud du bassin parisien.

Le Conseil renouvelle son attente de voir se créer un pôle d'activité dédié aux entreprises du secteur des énergies renouvelables, il attire l'attention sur l'importance du secteur touristique et regrette fortement la disparition des croisiéristes.

La pérennité du développement économique de La Rochelle impose une stratégie volontariste évitant de favoriser toute mono activité.

Le Conseil est opposé à la création ex-nihilo d'une troisième zone d'activités commerciales d'importance régionale, il suggère par contre que les consommateurs puissent être rapprochés des secteurs commerciaux par un développement raisonné des zones d'activités existantes, lesquelles devront être soumises à un réaménagement conséquent de manière à les rendre accessibles aux piétons, vélos et autres modes de déplacement doux.

Le développement important du secteur des services à la personne impose une attention particulière de manière à ce que les réalisations et les réhabilitations de l'habitat permettent une véritable mixité sociale.

### ***Sur le secteur agricole***

L'importance des surfaces agricoles, la place de l'économie agricole sur l'agglomération méritent une attention particulière.

Le Conseil souhaite vivement que le schéma de cohérence territoriale favorise le développement d'une agriculture de qualité en particulier biologiques et permette l'émergence de filières de proximité avec des circuits courts.

Le schéma de cohérence territoriale doit permettre de faire cohabiter les activités agricoles avec leur environnement (maintien des sièges d'exploitation, accès des engins aux parcelles...).

Dans cette optique, l'utilisation de l'Établissement Public Foncier Régional (EPF) paraît souhaitable dans des acquisitions foncières.

### ***Sur les politiques intercommunales***

Les zones d'activité prévues au niveau des échangeurs de la A 831, sont situées pour l'une à la limite du territoire de l'agglomération et pour l'autre en dehors du territoire. Dans les deux cas, il ne saurait y avoir le moindre projet d'aménagement qui ne serait réalisé en dehors d'une concertation forte et d'une mutualisation des objectifs et des moyens entre la Communauté d'agglomération et le Pays d'Aunis.

Il y a une synergie à rechercher dans les objectifs communs en matière de remise à niveau des lignes ferroviaires et de l'offre de TER entre la Communauté d'agglomération, le Pays Rochefortais et le Pays d'Aunis.

**D'une façon plus générale, dépassant le cadre stricte de l'agriculture, et à l'image de la Région, l'affichage d'une excellence environnementale et la mise en place d'une politique de développement durable ainsi que des pratiques correspondantes est très vivement recommandée. C'est notamment le rôle d'un Agenda 21.**

Le Conseil souhaite continuer à être saisi au fur et à mesure de l'avancement de l'élaboration du document.

Communauté  
d'Agglomération de  
**La Rochelle**



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT  
DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE



**Hôtel de la  
Communauté  
d'Agglomération**

6 rue Saint-Michel  
BP 1287  
17086 LA ROCHELLE  
CEDEX 02

Tél. : 05 46 30 34 00  
Fax : 05 46 30 34 09

[www.agglo-larochelle.fr](http://www.agglo-larochelle.fr)

[conseil-de-developpement@agglo-larochelle.fr](mailto:conseil-de-developpement@agglo-larochelle.fr)