

# **CONTRIBUTION DE LA COORDINATION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

**\*\*\***

## **QUEL FUTUR SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE POUR LES AIRES URBAINES DE POITIERS ET CHATELLERAULT ?**

**JUIN 2007**

### **Production coordonnée par :**

- Conseil de développement durable de l'agglomération de Poitiers
- Conseil de développement de la communauté d'agglomération du pays Châtelleraudais
- Conseil de développement du pays des six Vallées
- Conseil de développement du pays du Loudunais
- Conseil de développement du pays de Vienne et Moulière
- Conseil de développement du pays Montmorillonnais
- Conseil de développement du pays des Vals de Gartempe et Creuse

avec le soutien de l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

**CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

---

## **PREAMBULE**

La coordination des conseils de développement de la Vienne proposait au travers du manifeste des déplacements, en mai 2004, la mise en place d'un Schéma de cohérence Territoriale.

En 2005, sur l'initiative du Préfet, les intercommunalités concernées ont abouti au principe de mise en place de l'association de préfiguration du SCOT (association de type loi 1901), chargée d'identifier un périmètre pertinent pour le SCOT et de faciliter l'émergence d'une démarche formelle de SCOT.

La création de cette association et le lancement de cette étude offre de nouvelles perspectives d'échanges pour les conseils de développement.

La rencontre des membres des conseils de développement de la Vienne du 23 juin 2007 a été l'occasion de **débattre des enjeux du schéma de cohérence territoriale** entre les membres des conseils de développement de la Vienne et de **formaliser une contribution à l'intention de l'association de préfiguration du SCOT**.

Cette rencontre a permis de mettre en commun les divers travaux produits par les conseils sur leur territoire et les réflexions engagées par la coordination des conseils de développement de la Vienne de décembre 2006 à avril 2007 autour des 4 thèmes suivants :

- Les services et l'habitat
- Les déplacements
- Les ressources naturelles
- Le développement économique

**Il s'agissait d'établir un diagnostic partagé des réalités, des besoins et des enjeux territoriaux et de contribuer à formaliser l'expression citoyenne des territoires face à ce SCOT.**

## **POURQUOI LA COORDINATION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT SOUHAITE LA MISE EN ŒUVRE D'UN SCOT ?**

1. Le SCOT est un **outil de mise en cohérence des politiques territoriales locales**, il existe un véritable enjeu de cohésion territoriale autour de ce schéma.
2. Le SCOT est un **outil prospectif** qui doit offrir des perspectives réelles de coordination et de synergies des différentes politiques : démographie/services, habitat/déplacements...
3. Le SCOT permet de mettre **en cohérence avec les schémas territoriaux existants** : schéma de développement commercial, schéma régional de développement économique (...) : mais il ne peut être la compilation des projets territoriaux.
4. Le SCOT doit pouvoir fonder un **espace de discussion et de débat permanent** tout en assurant une certaine souplesse et flexibilité garantes de l'engagement des élus. En effet, les réflexions qu'engagera le SCOT doivent pouvoir fonder un espace de projet. Il s'agit de tendre vers des **collaborations inter-territoires** sur des thèmes comme les déplacements.

## **LE DIAGNOSTIC COMMUN**

La teneur des débats occasionnés par la rencontre des conseils de développement de la Vienne autour de la question du Schéma de cohérence territoriale a permis de dégager une série de constats. En aucune façon, la coordination ne saurait prétendre au caractère exhaustif de cet état des lieux. Il s'agit avant tout de points de vue partagés qui ont participé à fonder une vision prospective du futur schéma de cohérence territoriale.

### **UNE ARMATURE TERRITORIALE INSUFFISAMMENT ORGANISEE**

- Au sein de l'axe Poitiers-Châtellerauld, une réelle **illisibilité des politiques des « pays » tend à accentuer l'absence d'un espace de dialogue collectif sur les questions d'organisation territoriale,**
- L'**étalement urbain**, rendu visible par le mitage et la consommation des espaces « naturels » comme par les migrations pendulaires, se développe le long des axes de communication, de manière non maîtrisée et obéissant à de multiples facteurs : coût du foncier, aspiration à un cadre de vie naturel, recherche de logement individuel,
- Les **territoires vécus comme autant de bassins de vie** débordent les frontières administratives des collectivités et qui tentent de s'articuler autour des pôles (urbains) principaux, de pôles intermédiaires et, enfin, en pôles ruraux,
- Le **périmètre du futur SCOT** doit tenir compte de ces espaces de vie et vécus.
- Les **équipements de services (marchands, culturels, sportifs, ...)** sont implantés sans hiérarchie ni réelle complémentarité entre eux ; ce phénomène n'est pas propice à la réduction de la dépendance des territoires ruraux, elle-même brouillée par la méconnaissance du tissu des services existants, non actualisée depuis l'inventaire communal de 1998,
- Les **difficiles et laborieuses approches intercommunales** impactent sur les questions de logement social, des foyers pour les jeunes travailleurs, de logement adapté aux personnes âgées ou aux personnes présentant des handicaps,
- Le besoin de conciliation croissant entre vie professionnelle et vie domestique constaté dans la société, corrélé à une démographie en profond bouleversement sur l'ensemble de l'espace départemental, pose plus que jamais la question de **l'harmonisation de l'offre de services,**
- Le renouvellement de la population n'est pas assuré et le vieillissement de la population est programmé dans certains secteurs géographiques notamment du fait d'une dynamique démographique concentrée pour l'essentiel dans les territoires périurbains. La question des évolutions démographiques et notamment le vieillissement différencié dans les quartiers, sont insuffisamment pris en compte dans les actuelles politiques territoriales.

## **UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE QUI SE POLARISE**

Les **deux pôles urbains de Poitiers et de Châtellerault concentrent une forte partie de l'emploi et des services de la Vienne** (publics, privés). Ils cherchent leurs complémentarités économiques face à la concurrence territoriale.

**L'attractivité du département est fortement dépendante des efforts communs engagés par les acteurs économiques et institutionnels locaux** pour en promouvoir les forces et réduire les faiblesses. La cohérence des schémas de développement économiques et commerciaux régionaux ou départementaux ou locaux (chartes de pays, projets d'agglomération) est illisible, voir inexistante. En effet, les moyens d'interventions et d'actions semblent être démultipliés, ce qui nuit à l'efficacité de politiques publiques.

L'espace du **Futuroscope polarise 5 000 emplois** mais l'effet d'entraînement et d'influence au delà du périmètre du Futuroscope est à conforter. Pour autant, ce site concentre des entreprises à forte compétence qu'il conviendrait de mieux exploiter (CNED, Ecole Supérieure de l'Education Nationale, centre National de Documentation Pédagogique).

La **fragilité économique des zones rurales et de zones urbaines très spécialisées (automobile)** notamment éloignées crée des disparités de ressources, de moyens entre les territoires. Les difficultés de ressources sont un obstacle au développement de l'économie résidentielle ( Loudun, Vals de Gartempe). Le tissu de petites entreprises se maintient voir se déploie, notamment en péri-urbain, grâce entre autres aux ateliers régionaux de la création. Pour autant, cela ne peut suffire à pallier au licenciement économique massif. Le SCOT doit penser les liens économiques avec ces territoires éloignés. Les rapprochements territoriaux (ex Montmorillon- Lussac) tendent à se développer sur la question de l'emploi (structures d'insertion, outils communs d'accès à la recherche d'emploi...), mais ils mériteraient d'être davantage encore déployés.

La **multiplicité des zones d'activités économique existantes** doit être évoquée dans le cadre du futur SCOT. En effet, la disparité de ces zones est réelle dans leur composition, leur spécificité, leur fonctionnement, les services offerts. Elle constitue à la fois pour les entreprises des facteurs d'image, d'attractivité, de maintien et de compétences lorsque les services associés y sont assurés : aménagement de qualité, haut débit, accès aux réseaux, desserte pour les salariés, services aux salariés...

Pour exemple, des zones comme celles situées sur Ingrandes pâtissent des frontières administratives (transports, qualité des espaces...). De plus, le maintien d'un tissu local de PME est nécessaire pour que les grands groupes s'approvisionnent.

Les **pôles de compétences locaux constituent des leviers économiques importants** pour notre territoire. Pourtant, les effets leviers locaux sont difficilement lisibles et mériteraient d'être plus nettement affichés. Les éco-industries, l'université et la recherche, l'agriculture, le tourisme constituent des secteurs clés. L'économie résidentielle est un secteur trop souvent oublié. De nouveaux besoins de services à la population ou aux entreprises émergent (services à la personne, commerce...). Mais l'analyse de ces besoins est souvent insuffisante pour impulser une politique locale ciblée efficace.

## **LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, UN THEME D'ACTION COMMUN A TOUS**

Un certain nombre de **menaces pèsent aujourd'hui sur les milieux naturels** :

- l'agriculture intensive
- l'urbanisation et les axes de communication par la fragmentation des zones naturelles
- la diminution des espaces boisés

Plus particulièrement, **la ressource en eau, déjà raréfiée, est de plus en plus menacée par des pollutions d'origines diverses et par le partage de la ressource entre les utilisateurs**. On constate pour les cours d'eau du département de manière générale, une pollution par les **nitrites** sur le bassin du Clain, la présence de **pesticides** en aval de la Vienne et sur l'ensemble du bassin du Clain. En Vienne, les principaux polluants sont les nitrates d'origine agricole et les produits phytosanitaires d'origines agricole et urbaine.

Enfin, la question du **changement climatique** est au cœur des travaux des conseils de développement. Le mode de développement actuel de nos sociétés, basé pour partie sur une consommation croissante d'énergie fossile (charbon, pétrole, gaz) et sur la déforestation, a généré l'émission de grandes quantités de gaz à effet de serre qui perturbent l'effet de serre naturel. La conséquence en est une augmentation des températures moyennes (de 2 à 6°C pour l'Europe). Le problème est planétaire mais beaucoup de solutions peuvent être trouvées localement: chaque acteur fait partie d'une chaîne d'action.

## **UNE ORGANISATION URBAINE QUI FAVORISE L'USAGE DE LA VOITURE**

La périurbanisation, l'évolution des rythmes de travail et de vie, l'étalement des heures de pointe, la multiplication des pôles de destination, l'apparition de nouveaux besoins en matière de déplacement placent le transport public face à un nouveau défi en matière de mobilité.

Or, de l'efficacité de l'offre de déplacements entre les territoires (des territoires périurbains vers les agglomérations ou de communes rurales à communes rurales) dépend l'usage de modes de transports alternatifs à la voiture. Actuellement, la situation est la suivante :

- Une **concentration de l'emploi au sein des deux agglomérations**,
- des axes routiers structurant le développement des aires urbaines,
- des politiques multimodales et un partage de la voirie en progression,
- un développement des déplacements à la demande = petit bus (Châtellerauld, Poitiers...),

mais...

- une **diversification des motifs de déplacements et des rapports aux distances et au temps qui compliquent les déplacements** : domicile-travail n'est plus le motif majeur de déplacement,
- une prédominance de la voiture sur les autres modes avec un taux de motorisation croissant en périphérie,
- des temps d'accès aux entrées des agglomérations qui s'alourdissent sur des axes majeurs ( N151, N147)

## CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

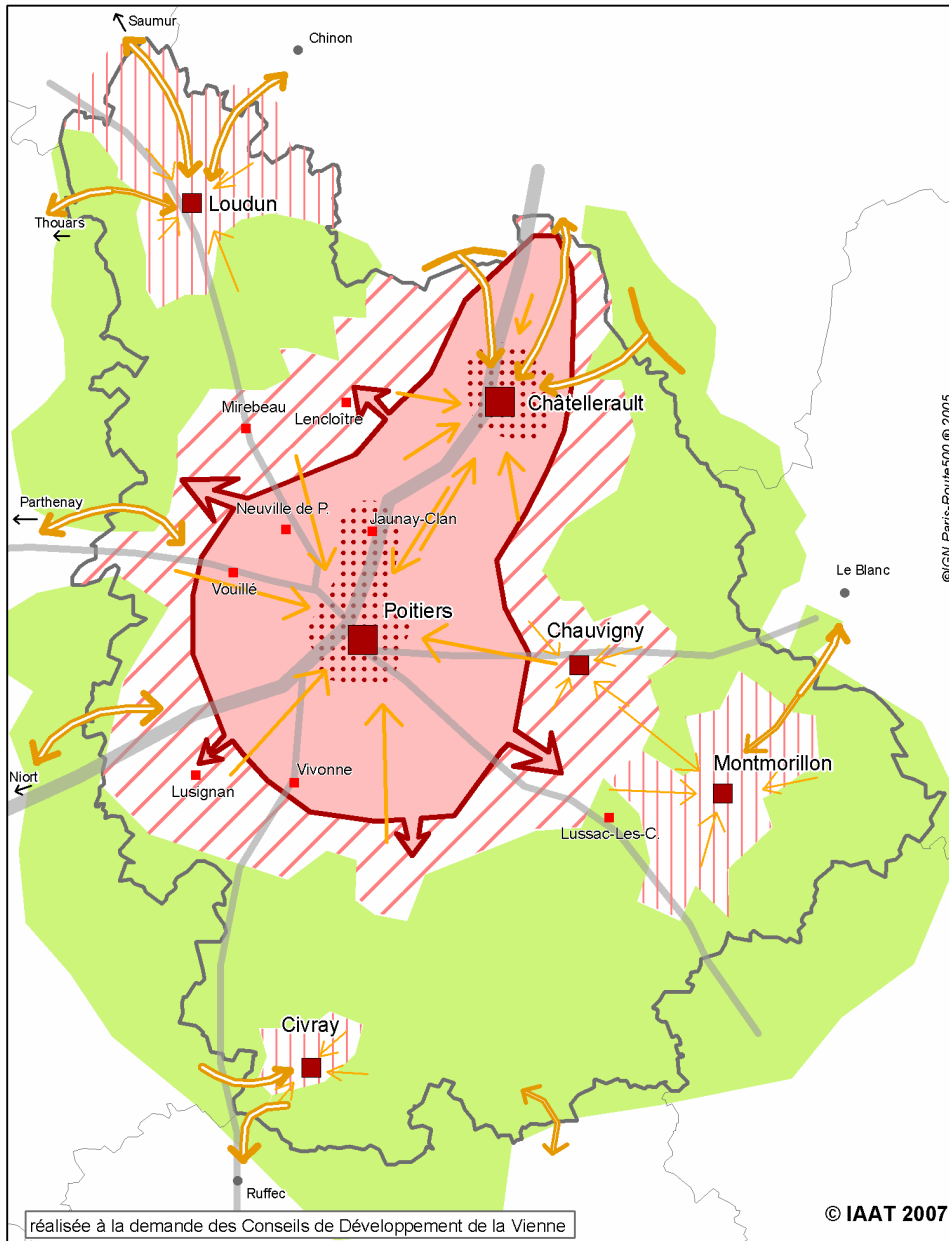
23 juin 2007

---

- un **réseau de Transports En Commun (T.E.C.) non persuasif** aux entrées des agglomérations,
  - des **T.E.C. interurbains départementaux** quasi exclusivement dédiés aux scolaires, avec une faible fréquence, des dessertes des transports inter-urbains et un nombre limité de destination,
  - une offre de T.E.C. non mutualisée et harmonisée entre les opérateurs (ex : tarification),
  - des **liaisons en T.E.C. entre territoires inexistantes** (ex : Civray-Montmorillon),
- 
- une offre ferroviaire exclusive sur l'axe Poitiers-Châtelleraut,
  - des perspectives de liaisons ferroviaires périurbaines avec la nouvelle ligne T.G.V.- et d'ici là que proposer ?

**CARTES DE DIAGNOSTIC**

# CARTE DE SYNTHÈSE GÉNÉRALE



## zone située sur l'axe Poitiers-Châtelleraut

- **concentration importante de population** : 70% de la population départementale en 1999
- **dynamique démographique positive** : soldes naturel & migratoire positifs et une population jeune

## zone en extension, notamment vers le nord-ouest et le sud-est

- dynamique de construction récente (augmentation du nombre de permis de construire entre 2000 et 2005)
- où la population augmente (d'après les derniers chiffres INSEE)

## comprend les 2 principaux pôles urbains du département : Poitiers et Châtelleraut

Ces deux pôles constituent :

- **les espaces à plus forte concentration** de population, de personnes âgées (29% des plus de 60 ans du département résidaient sur Poitiers ou Châtelleraut en 1999), d'emplois tertiaires (services) mais aussi industriels

- cette concentration d'emploi génère **d'importantes migrations domicile-travail**, et crée ainsi une aire d'attraction occupant largement le centre de la Vienne.

ce rayonnement est favorisé par un **réseau d'infrastructures**

- complet à l'intérieur de la zone (autoroute, route nationale, TGV)
- en étoile autour de Poitiers

## autour de cette zone, un espace de transition qui :

voit sa population augmenter depuis 1982 (par le solde migratoire ou le solde naturel ou les deux)

- À l'exception de Lussac, **les pôles de proximité se trouvent sur ces deux espaces centraux** :

principalement sur la partie ouest mais présence d'un pôle secondaire à l'est : Chauvigny

## en dehors de ces espaces centraux, une zone en déclin démographique

- un espace peu peuplé
- où la population est vieillissante (part des personnes âgées de plus en plus importante mais en volume les plus de 60 ans de ce vaste secteur représentait seulement 39% de ceux du département en 1999)
- solde migratoire négatif

Elle comprend :

- **des pôles secondaires** : Loudun, Montmorillon, Civray, Chauvigny
- où se maintient un certain niveau de population, d'activités et de services
- où la polarisation par l'emploi est moindre et crée des aires d'attraction limitées.
- ||| l'espace environnant bénéficie ainsi du dynamisme de ces pôles

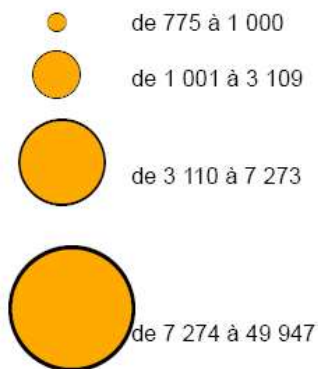
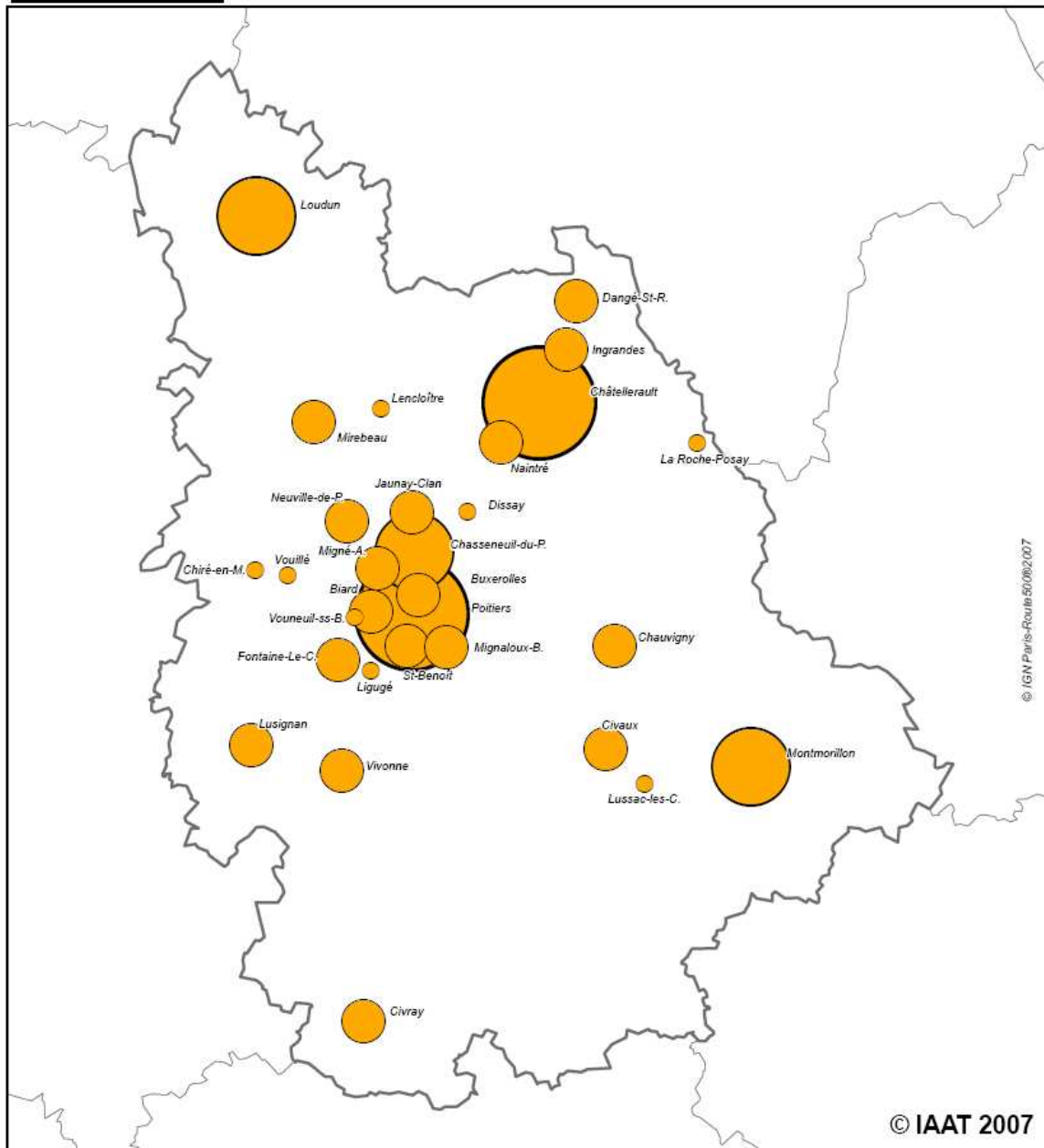
## Intégrés au sein d'espaces ruraux

- où la population est vieillissante (près d'un tiers de la population communale a plus de 60 ans)
- où les d'activités sont marquées par une présence dominante de l'agriculture, de la construction, et une présence de l'artisanat.

**sur les marges du département**, différents types de liens avec les territoires avoisinants :

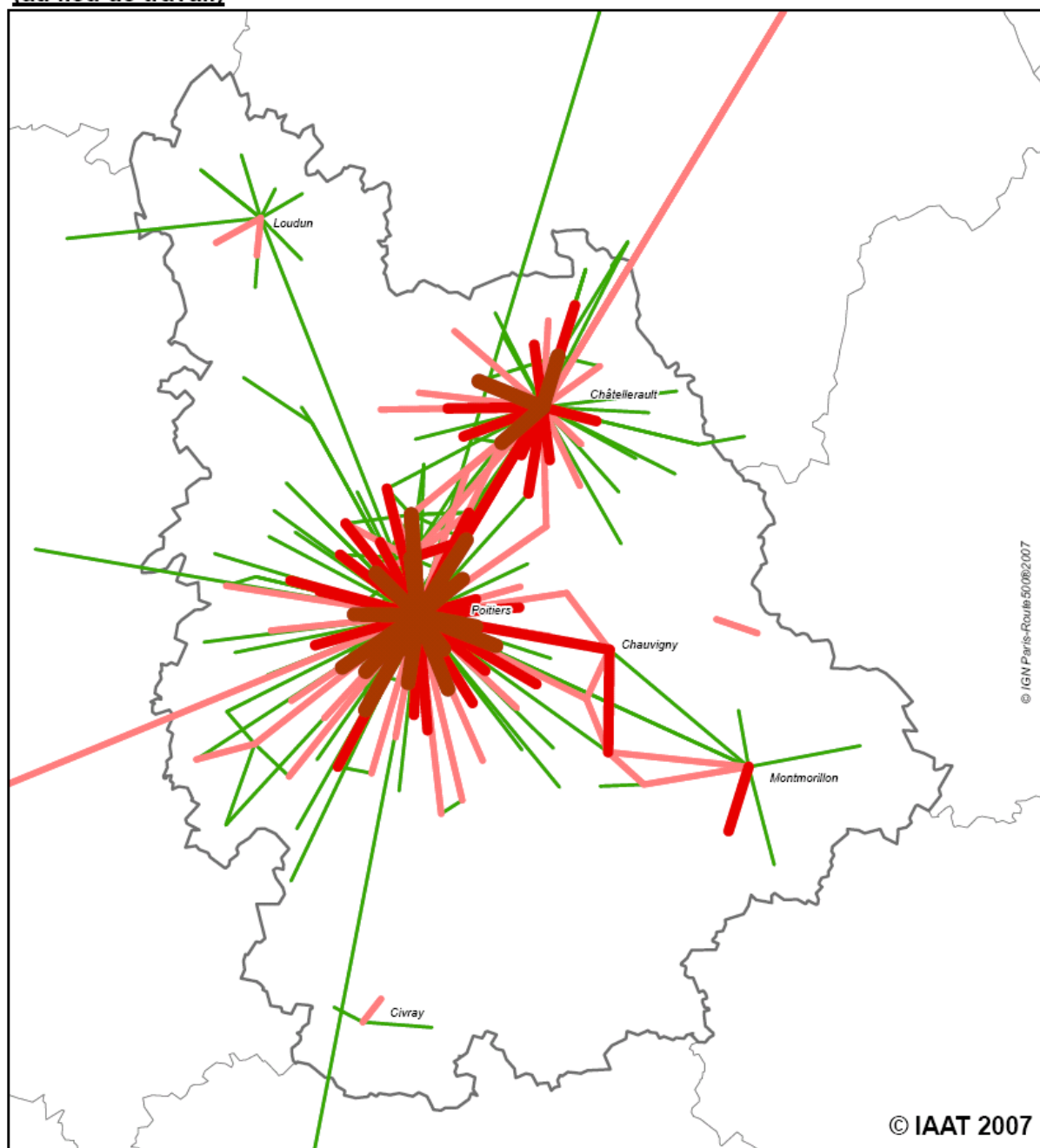
- ↻ attraction mutuelle
- ↻ attraction d'un pôle de la Vienne
- ↻ moins intenses

**Nombre d'actifs occupés par commune  
(au lieu de travail)**



Source : INSEE, RP 1999

**Migrations pendulaires  
(au lieu de travail)**



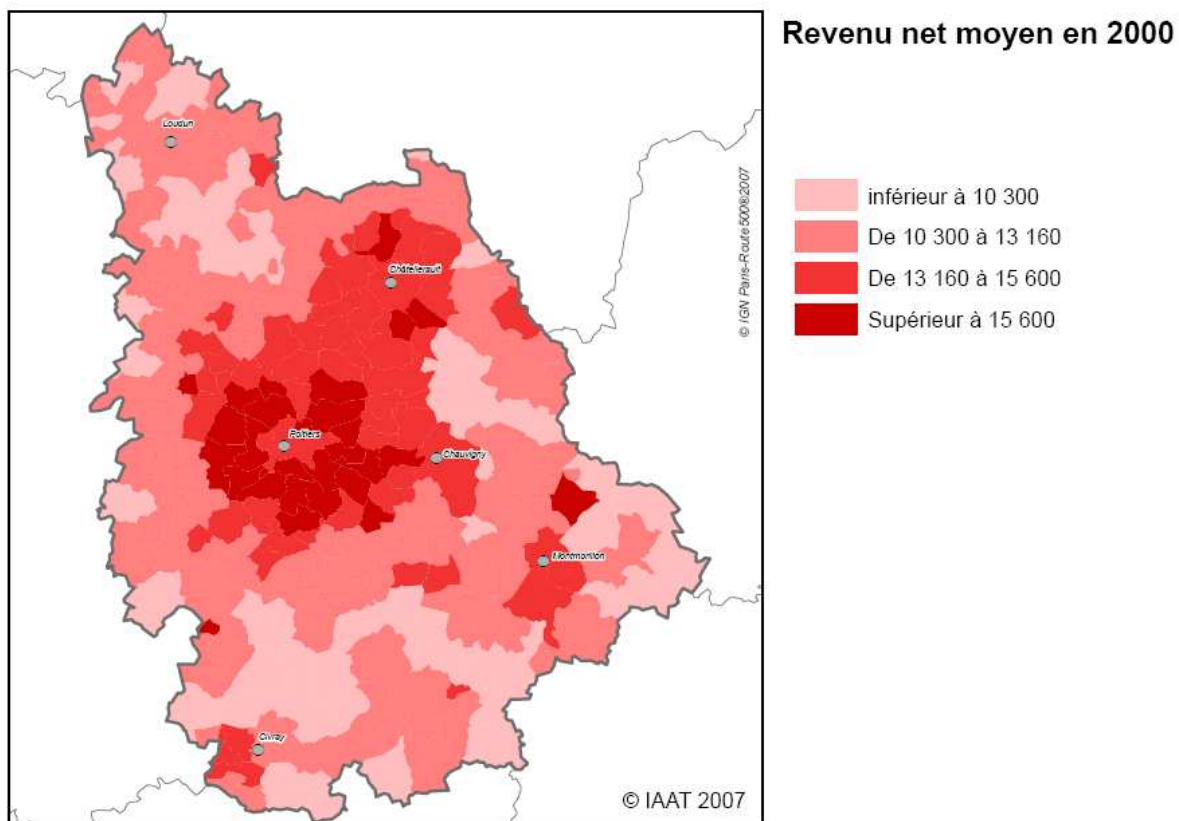
- de 50 à 99
- de 100 à 199
- de 200 à 499
- plus de 500

Source : INSEE, RP 1999

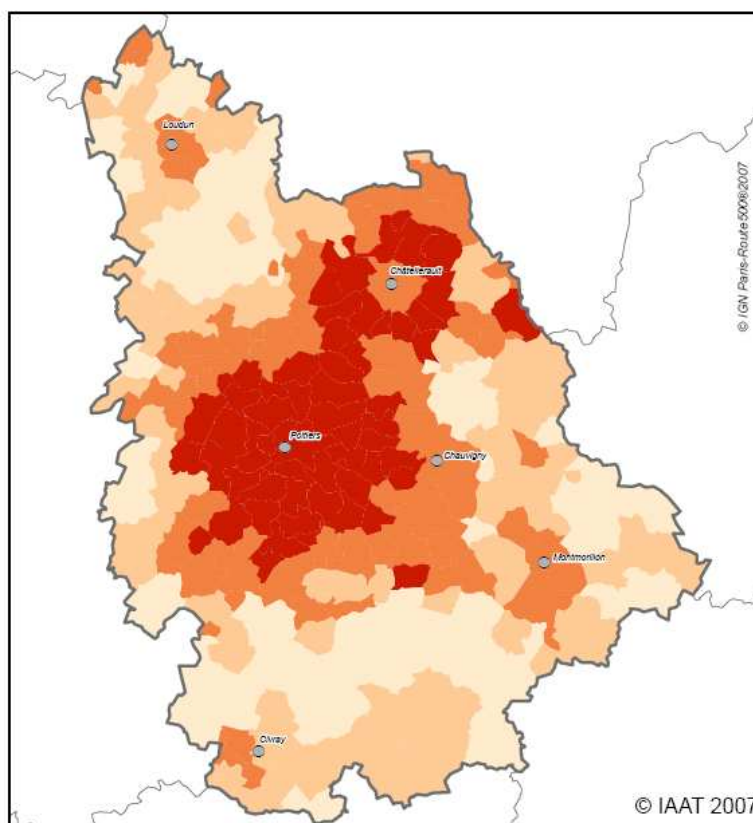
# CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

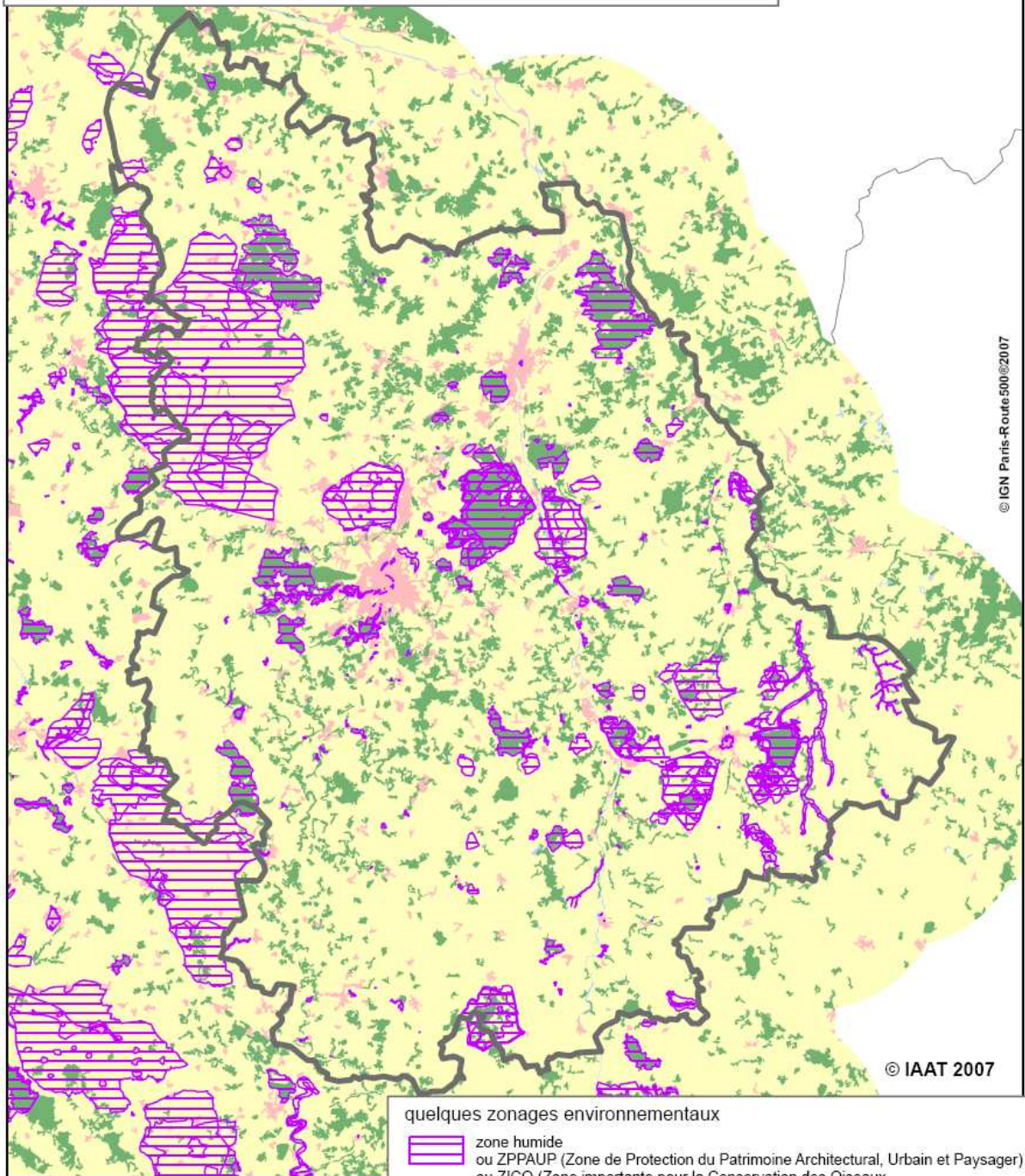


### Part des foyers fiscaux imposés en 2000



Source : DGI, IRCOM 2000

Occupation du sol et quelques zonages environnementaux



© IGN Paris-Route 500 © 2007

© IAAT 2007

occupation du sol

- Territoires artificialisés
- Territoires agricoles
- Forêts et milieux semi-naturels
- Zones humides
- Surfaces en eau

quelques zonages environnementaux

- zone humide  
ou ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager)  
ou ZICO (Zone importante pour la Conservation des Oiseaux  
ou ZNIEFF de type 1 (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique  
ou ZNIEFF de type 2  
ou ZPS (Zones de Protection Spéciale)  
ou sites classés  
ou sites inscrits  
ou réserves naturelles  
ou APB (Arrêtés de Protection de Biotope)  
ou réserves naturelles volontaires

PSIC + ZPS = Natura 2000

sur la carte n'ont pas été représentés :

- les zones vulnérables (qui couvrent pratiquement tout le département)
- les zones sensibles (qui couvrent tout le département)
- les zones de répartition des eaux (moitié est du département)

## PROPOSITIONS DE LA COORDINATION

### I- LE DEVELOPPEMENT DURABLE DOIT FONDER LE SCOT

**Le SCOT ou comment imaginer le développement durable de notre territoire**, tel est le préalable posé par les conseils de développement de la Vienne. Le futur SCOT doit effectivement définir les objectifs d'aménagement de nos territoires en matière d'environnement, d'organisation urbaine, de développement économique et de coopération territoriale. Le projet doit s'appuyer sur les contraintes locales évoquées préalablement.

#### Pour un développement durable...

- **le concept de DEVELOPPEMENT DURABLE doit être systématiquement pris en compte** afin de favoriser la qualité de vie pour tous et envisager un horizon pour nos enfants, notamment en :
  - privilégiant un cadre de vie de qualité préservant l'environnement, les services, le commerce, la mixité sociale et la solidarité
  - prenant en compte les enjeux majeurs du changement climatique et de préservation des ressources naturelles (eau, agriculture...)
  
- **la délimitation du périmètre du SCOT ne doit pas être une fin en soi.** Elle doit correspondre à des véritables enjeux et besoins territoriaux (mobilité, préservation des espaces naturels, attractivité...). Les découpages administratifs doivent être levés pour une réflexion efficace sur le SCOT. Il s'agit d'éviter qu'il découle de contraintes administratives et politiques. Elle doit correspondre au périmètre des territoires vécus. **Le PERIMETRE DE REFLEXION INITIAL du SCOT pourrait inclure : les espaces qui s'organisent autour des aires urbaines de Poitiers et de Châtellerault et dans le périmètre de l'association ajoutés aux 2 EPCI de Couhé et Gencay.** Cette délimitation ne doit pas empêcher de penser les interactions avec le reste du territoire du Département (notamment sud ou nord Vienne) et les territoires extra-territoriaux bordant le Département.
  
- **le principe de participation** ("tous concernés, tous impliqués, tous acteurs") est incontournable pour faire comprendre les décisions prises par les élus. Le citoyen ne peut être éloigné plus longtemps des grandes politiques publiques. Il s'agit de le responsabiliser. L'élaboration du SCOT est un moyen idéal de tendre vers une diffusion ou une sensibilisation progressive de nouvelles pratiques.

## **II- DES ENJEUX TERRITORIAUX POUR LE SCOT**

Selon la coordination, le SCOT devra se fonder sur **4 axes de développement majeurs** :

- **une ORGANISATION TERRITORIALE REPENSEE** de notre département doit être trouvée en affichant clairement les fonctions attendues des pôles de services (urbains, intermédiaires, de proximité). Il convient de développer un niveau d'organisation en pôles qui peuvent se compléter en toute cohérence. Il aurait pour bénéfice de : conforter les pôles intermédiaires, véritables lieux de convergence de l'offre de services et de déplacements, en vue d'éviter la désertification, l'isolement, l'inégalité face aux services et à la mobilité, le développement excessif de l'usage de la voiture.
  
- La **DYNAMISATION DE L'ECONOMIE LOCALE** est un enjeu majeur. L'objectif de développement économique de ce territoire doit concourir à conforter les liens entre les 2 pôles urbains majeurs de l'espace urbain Poitiers-Châtellerauld, sans isoler les territoires limitrophes. Les deux aires urbaines doivent cultiver leur identité, en développant leurs complémentarités économiques à travers : l'université et la recherche, le numérique, les éco-industries, le tourisme et l'agriculture. Le renforcement de l'économie résidentielle renforcera l'attractivité des territoires auprès des résidents.
  
- La préservation de l'environnement est un élément crucial dans le **MAINTIEN DE LA QUALITE DE VIE ET LA PRESERVATION DU PATRIMOINE COMMUN**. Le SCOT ne peut se détacher des enjeux majeurs que sont : le changement climatique, la protection de l'eau ou la protection et la restauration des espèces et des milieux naturels.
  
- Il s'agit de promouvoir un **URBANISME RAISONNE** combinant densification, mixité sociale, modes de déplacements alternatifs à la voiture et où la volonté est donnée de "resserrer" la ville et d'éviter l'étalement péri-urbain, source avérée de déplacements et de pollution.

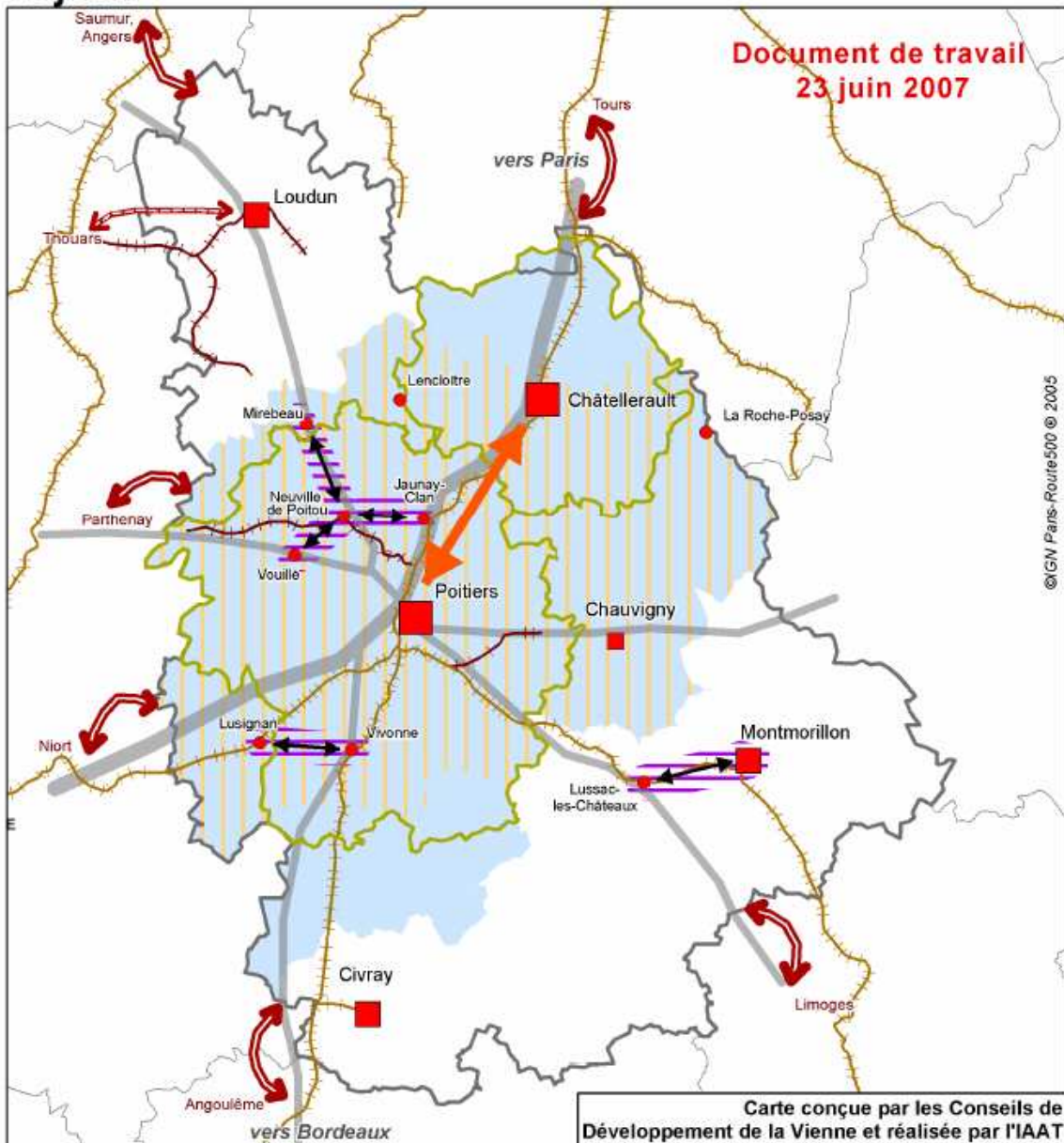
## **CARTE DES ENJEUX**

# CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

## Enjeux



Carte conçue par les Conseils de Développement de la Vienne et réalisée par l'IAAT

### Hiéarchisation/polarité

- pôles principaux
- ↔ avec des échanges à conforter
- pôles secondaires dont les évolutions doivent être similaires
- pôles de proximité dont la complémentarité doit être renforcée pour aboutir à une offre de pôles secondaires

### Relations vers l'extérieur

- ↪ à maintenir voire à développer
- ↔ à rééquilibrer

### Dynamique de déplacement

- Réseau
- complet (autoroute, route nationale, TGV) dessertes TGV actuelles à maintenir
  - en étoile autour de Poitiers diversification des modes nécessaires
  - ferré utilisé par le fret et les voyageurs
  - ferré utilisé uniquement par le fret à étendre aux usagers sur les lignes Poitiers-Neuville et Jardres-Mignaloux-Beauvoir

### Périmètres

- des aires urbaines (de Poitiers et Châtelleraut)
- de l'association de préfiguration du SCOT
- Périmètre d'étude de SCOT proposé

### REPENSER L'ORGANISATION TERRITORIALE

Il est proposé de **concevoir et mettre en œuvre une organisation en relais des services depuis les pôles centraux et intermédiaires jusqu'aux pôles de proximité** afin de voir converger services et accessibilité. Pour ce faire, il convient de dresser un état des lieux précis tenant compte de l'offre de services réunie dans :

- Les pôles intermédiaires, périphériques à l'aire de préfiguration comme LOUDUN, CIVRAY et MONTMORILLON, puis aussi SAUMUR, CHINON, THOUARS, PARTHENAY, MELLE, RUFFEC, CONFOLENS, BELLAC, LE BLANC, LOCHES,
- Les pôles centraux extraterritoriaux comme NIORT et LA ROCHELLE, TOURS, ANGOULEME et LIMOGES

Cet inventaire permettra de définir les enjeux de complémentarité et d'excellence des pôles. Il pourrait tenir compte des compétences humaines, des plateaux techniques disponibles, des capacités d'accueil et de traitement, etc.

Cet inventaire devra faire l'objet d'une restitution tant vers les responsables élus et professionnels des collectivités que vers la population.

C'est sur la base d'un croisement avec les orientations envisagées dans les domaines du développement économique, des déplacements et de la préservation des ressources naturelles que divers scénarios pourront être élaborés en matière d'organisation et d'aménagement des services qui seront traversées par trois lignes de réflexion :

1. Chercher à structurer une armature urbaine qui laisse toute sa place à l'autonomie des territoires ; cette première ligne de réflexion appelle à la conception d'un système multipolaire. Il s'agit de trouver une complémentarité entre les **pôles urbains** (Poitiers - Châtellerauld), les **pôles intermédiaires ou d'équilibre**<sup>1</sup> (Lencloître, La Roche Posay, Loudun, Lusignan, Lussac, Montmorillon, Mirebeau, Neuville, Vivonne, Vouillé,) et les **pôles de proximité**. Il faut tendre à **réduire la situation de dépendance des territoires ruraux** (2<sup>ème</sup> couronne) en favorisant le maintien de bassin de vie, de services et d'emplois... et donc des modes de déplacements collectifs pour entrer et sortir de chacun de ces territoires.
2. Soutenir un urbanisme raisonné combinant densification et reconstruction de la ville sur elle-même, économie dans la consommation d'espaces non artificialisés en zone périurbaine et en espace rural, mais aussi mixité sociale et intergénérationnelle,

---

<sup>1</sup> Les aires d'influence des pôles de services intermédiaires sont des ensembles de communes au sein desquelles les habitants réalisent la plus grande partie de leurs déplacements pour fréquenter les commerces et services de la gamme intermédiaire. Chaque aire d'influence est composée d'un pôle de services intermédiaires (commune attirante) et de communes attirées par ce pôle.

### DYNAMISER L'ECONOMIE LOCALE

L'objectif économique est le plus difficile à consolider. Face à deux pôles urbains polarisant une grande part de l'économie locale et à un pôle d'emplois fortement concentré sur le Futuroscope, des territoires ruraux fragilisés, des potentialités à confirmer, des concurrences de compétences, le SCOT doit pouvoir forger des enjeux communs partagés.

**Conforter la complémentarité entre les 2 pôles économiques Poitiers-Châtelleraut et leurs secteurs de compétences** permettra à ces territoires de :

- anticiper le changement et favoriser l'émergence **d'activités innovantes** telles que : les activités éco-industrielles (eau, déchets, énergies renouvelables, transports alternatifs,...), les activités d'éco-construction
- parier sur **l'excellence universitaire** et maintenir et renforcer le **rapprochement entre le potentiel universitaire de recherche et d'innovations technologiques et les entreprises** : le Forum université /entreprises, le soutien aux plates-formes de transferts technologiques,
- développer, valoriser et/ou de créer **des services aux entreprises** qui constituent un secteur porteur d'avenir pour le développement de l'emploi

**Favoriser l'accès à l'emploi qu'elle qu'en soit la zone de résidence nécessite de créer des conditions de collaboration entre établissements et territoires notamment en :**

- étant réactif dans l'accompagnement des demandeurs d'emploi jeunes et adultes et des salariés en reconversion professionnelle,
- favorisant une meilleure synergie entre acteurs et en renforçant les connexions entre l'insertion sociale, l'insertion professionnelle et le développement économique du territoire, pour répondre aux besoins du territoire.
- adaptant l'offre de formations et qualifications aux besoins de l'économie locale
- facilitant l'accueil de stagiaires en entreprise (logement, transport) et en favorisant l'évolution vers un emploi.

**Construire un schéma de développement économique en cohérence avec les schémas régional, départemental et locaux (chartes de territoire...)** permet d'afficher les ambitions partagées, les moyens communs, les conditions de services et de compétences. Il s'agit de :

- **créer les conditions favorables au maintien et au développement des activités existantes** par une offre de services publics (transport en commun notamment) adaptée à leur spécificité (travail de nuit par exemple)
- **créer les conditions favorables à l'implantation de nouvelles activités économiques tout en répondant aux nouvelles normes environnementales et soutenir la création d'emplois par :** la mise à disposition d'une offre foncière et immobilière adaptée à la demande, l'appui aux projets d'investissement des entreprises industrielles (exemple : aide à l'immobilier d'entreprise, dispositifs publics d'aide à la création), l'appui au développement des services aux entreprises, la simplification des démarches de création / reprise d'entreprises et l'accompagnement des porteurs de projets
- **concevoir le développement de l'économie résidentielle basée sur l'émergence de besoins nouveaux**
- **permettre le déploiement des TIC sur l'ensemble du territoire** (condition indispensable à l'implantation des entreprises)

### Développer l'économie touristique au-delà des parcs à thème existants en valorisant l'ensemble des atouts spécifiques du département contribuera à :

- renforcer le potentiel touristique de niveau intermédiaire en créant une offre globale diversifiée et partenariale
- développer la reconnaissance du département comme territoire d'accueil touristique en :
  - diversifiant l'offre touristique (diversité des activités proposées et en fonction de la clientèle),
  - soutenant le développement de l'offre d'hébergement diversifiée pour permettre l'accueil de toutes les catégories de touristes,
  - développant la qualité de l'accueil des visiteurs et la qualité des services et prestations

<b>MAINTENIR LA QUALITE DE VIE ET LA PRESERVATION DU PATRIMOINE COMMUN</b>
--

La **préservation de la qualité des espaces et du milieu** est une politique commune à tous. Il s'agit à la fois de défendre un bien commun mais également de consolider un facteur d'attractivité indéniable pour notre territoire.

Les projets d'aménagements dans le cadre du SCOT doivent permettre d'assurer **la protection et la restauration des espèces et des milieux naturels**, notamment en affirmant la nécessité de conserver les zones humides, les ripisylves (boisements à proximité des rivières), les massifs forestiers, les haies.

- Il s'agit d'établir un « **schéma de corridors écologiques** » à l'échelle du SCOT pour rétablir la connexion des milieux séparés par l'urbanisation et les infrastructures de transport et éviter la fragmentation des zones naturelles, néfaste à leur fonctionnement biologique.
- L'intégration d'un **plan de plantations d'essences locales** adaptées au climat et aux sols à tout projet d'aménagement, de lotissement résidentiel, de zone d'activités économiques, doit devenir systématique. De manière générale, l'augmentation des surfaces végétalisées permet de répondre en partie aux objectifs régionaux et locaux de réduction des gaz à effet de serre. A titre d'exemple, 1 hectare de jeune plantation forestière équivaut à 2 tonnes de CO2 capturés par an.

Longtemps considérée comme abondante, la **ressource en eau** doit aujourd'hui être perçue comme un bien limité à la qualité menacée. La protection des zones de captage d'eau potable, les traitements de potabilisation et d'épuration, les économies d'eau, la concertation entre les différents acteurs (SAGE) sont autant d'enjeux qui devront être appréhendés dans le cadre du SCOT.

- Les pollutions, issues de l'agriculture intensive notamment, se retrouvent dans les nappes souterraines et par conséquent de nombreux captages sont abandonnés par les collectivités. L'usage des **nappes souterraines profondes** de bonne qualité pour l'alimentation en eau potable des populations est un enjeu pour l'avenir. La **reconquête de la qualité** de la ressource en eau pourra également permettre de réduire les coûts, aujourd'hui croissants, de traitement et de **potabilisation de l'eau**.
- Parallèlement, le monde agricole doit pouvoir être accompagné vers des techniques de production permettant de **limiter l'apport d'intrants**, de **traiter les effluents d'élevage** et de **réduire l'arrosage**, plus particulièrement dans les zones de captage.
- Les **économies d'eau** sont en outre nécessaires afin de préserver les ressources de qualité encore existantes et d'éviter de trouver de nouveaux captages aux collectivités. Les statistiques sur la consommation d'eau dans un foyer montre que seulement **7% de l'eau consommée est destinée à l'alimentation** d'où la possibilité pour le particulier d'agir pour économiser l'eau consommée pour l'hygiène et le nettoyage.
- La **protection des captages** apparaît comme une question importante à traiter dans le cadre du SCOT dans l'objectif d'adapter, voire parfois d'élargir, les périmètres de protection. Il faut rappeler que les territoires ruraux à proximité des aires urbaines de Poitiers et Châtellerauld représentent **une source d'approvisionnement en eau** fondamentale.

## CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE

SCOT des aires urbaines de Châtellerauld et Poitiers

23 juin 2007

---

- Une gestion complète et efficace de la ressource en eau ne s'arrête pas à la limite administrative d'un territoire. Elle doit tenir compte du périmètre hydrographique de la ressource : le bassin versant.

Le **changement climatique est un enjeu central pour les décennies à venir**. C'est un thème qui s'inscrit dans un temps long mais il est pourtant primordial de mener des **actions immédiates** dans les champs d'intervention suivants : la gestion des déchets, la construction, l'urbanisme, la maîtrise énergétique (chauffage, éclairage...), les déplacements (plan de déplacements des salariés, pédibus...).

- Le SCOT pourrait permettre aux collectivités de prendre des **engagements en matière d'économies d'énergie et de développement des énergies renouvelables**, en fixant des objectifs quantitatifs de réduction des émissions de GES.
- D'ailleurs, la démarche **Initiative Climat** engagée par la Région a permis de mobiliser un large public autour de la question du changement climatique.

**Un renforcement des connaissances et l'anticipation des questions environnementales par une information accessible** rapidement permettraient de fournir aux citoyens les moyens de devenir plus responsables et d'agir en ce sens.

- Les **initiatives prises en matière de sensibilisation du grand public** notamment dans les déplacements se sont multipliées sur nos territoires : Pédibus, Plans de déplacements des entreprises (CAP), Transport à la demande (Vals de Gartempe, Montmorillon, CAP), Conférence citoyenne, journée de sensibilisation au développement durable ( Pays Vienne et Moulière)... Elles œuvrent à sensibiliser le plus grand nombre aux enjeux environnementaux entourant les déplacements. Mais le **mode incitatif pourrait donner un élan démultiplicateur à ces démarches**. Ex : La région des Bouches du Rhône réduit les taxations en cas de mise en place de PDE

### SE PROJETER SIMULTANEMENT VERS UN URBANISME RAISONNE ET DES DEPLACEMENTS DIVERSIFIES

Face à un phénomène de péri-urbanisation croissant, le risque est élevé de voir les espaces naturels du département peu à peu réduits du fait d'une urbanisation non réfléchie, avec en outre des conséquences lourdes en matière de développement des transports.

A cet effet, la coordination des conseils de développement promeut un **urbanisme raisonné combinant densification, mixité sociale, modes de déplacements alternatifs à la voiture et où la volonté est donnée de "resserrer" la ville et d'éviter l'étalement péri-urbain, source avérée de déplacements et de pollution.**

- Effectivement, la performance d'un réseau de transports publics dépend directement de la configuration des zones à desservir ; plus l'habitat est dense et concentré, meilleures sont les capacités offertes et les fréquences proposées, plus il est peu dense et dispersé, plus il est difficile de mettre en place un réseau répondant à la demande réelle (allongement des temps de parcours, multiplication des points d'arrêt...).
- Les solutions techniques et urbanistiques qui ont donné l'exclusivité à la voiture sont aujourd'hui révolues. Il s'agit de donner, dans les aménagements de toutes natures (zones d'habitat, zones économiques et commerciales, bâtiments publics...), leurs chances aux modes de déplacements alternatifs.
- L'implantation de services (emploi, formation, grande distribution...) doit également être pensée en prenant en compte préalablement les déplacements. Il faut à tout prix éviter que la mobilité soit un facteur discriminant dans la recherche d'emploi ou dans l'accès à la formation et aux services.

**Il ne s'agit pas de lutter contre la voiture, mais contre l'excès de voiture, en donnant sa place aux transports publics et aux autres modes alternatifs** (vélos, marche à pied). En cela, la mutualisation des moyens des Autorités Organisatrices des Transports et des collectivités peut être le moteur d'une action efficace et dissuasive :

- L'offre de transports actuelle (infrastructures, transports ferrés, interurbains et urbains) influe sur le développement urbain de l'espace urbain Poitiers-Châtellerauld, mais isole progressivement des territoires plus ruraux comme Civray, Loudun ou Montmorillon. De ce fait, cette situation creuse les inégalités lorsque l'on constate que le taux de motorisation est plus réduit en milieu rural.

L'usage de la voiture est inéluctable pour ces territoires. Mais **une offre minimum de transports alternatifs à la voiture** est indispensable au maintien des populations locales sur ces territoires. Effectivement, des publics particuliers comme les jeunes, des personnes en insertion professionnelle ou les personnes âgées ont besoin de pouvoir trouver une offre de transport alternative pour éviter l'isolement.

- Face à l'accroissement des besoins et la complexification de la mobilité (diversification des motifs de déplacements, rapport au temps et aux distances qui se complexifient), **un mode unique ne peut pas répondre à la demande.**

**Il s'agit de diversifier l'offre :**

- réouverture des liaisons ferrées interurbaines (Futuroscope-Poitiers-Mignaloux, Neuville-Poitiers, Chauvigny-Saint-Julien l'ars...), réutilisation de voies ferrées de marchandises pour le transport de voyageurs ;
  - transport à la demande, co-voiturage ;
  - offre et fréquence du transport interurbain ;
- La **lisibilité de l'offre proposée doit être suffisante** pour permettre une information complète et un usage prononcé des autres modes de transports. Les gares, les points information voyageurs sont de lieux privilégiés de cette information. La coordination des Autorités organisatrices des transports est encore aujourd'hui insuffisamment élargie. Les offres combinées tendent à se développer, mais cela ne peut suffire, si l'offre n'est pas à la mesure des attentes. Des espaces comme le pôle multi-modal de la gare devrait contribuer à améliorer cette lisibilité.

## **CONCLUSION**

**Cette première contribution marque la volonté de la coordination des conseils de développement d'être associée à la formalisation du futur SCOT.** Au-delà de ce premier temps, la coordination se propose d'accompagner et d'engager un véritable dialogue avec ses représentants. Si le SCOT est véritablement un projet pour nos territoires, il est nécessaire que l'association de préfiguration fasse oeuvre de pédagogie et plus encore qu'elle aide à l'appropriation auprès de l'ensemble des acteurs.

La **coordination des Conseils de développement de la Vienne souhaite y être associés et y participer activement** pour creuser notamment des sujets qu'elle n'a pas pu ou peu aborder : le logement, la prise en compte des personnes âgées et plus largement du vieillissement de la population, le développement des services aux entreprises dans le développement de l'emploi, la place de la culture dans l'identité et le développement des territoires, la question du réseau routier et la clarification des grands projets...

**CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

---

<b>ANNEXES</b>
----------------

Plaquette de présentation du SCOT

Liste des participants – rencontre départementale des conseils de développement - 23 juin 2007

**RENCONTRE DE LA COORDINATION DES CONSEILS DE  
DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

23 Juin 2007

\*\*\*

**Document préparatoire**

**QUEL FUTUR SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE POUR LES AIRES URBAINES DE POITIERS ET  
CHATELLERAUT ?**

\*\*\*

*Un SCOT, c'est quoi ?*

Créé par la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains ([SRU](#)), le Schéma de Cohérence Territoriale, SCoT, se substitue aux anciens schémas directeurs.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un **document d'urbanisme instauré par loi du 13 décembre 2000** relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi SRU). Il est un **outil de mise en cohérence** des politiques d'aménagement du territoire en matière d'habitat, d'infrastructures, de déplacements, d'implantations commerciales et de protection de l'environnement.

Elaborer un SCoT, c'est décider d'organiser son territoire de façon harmonieuse au regard du développement durable autour de thèmes aussi différents que l'environnement, l'habitat, la mobilité ou la vie économique...dans une perspective à long terme. Un projet pour 15 à 20 ans, avec une réévaluation tous les 10 ans.

La loi SRU a étendu l'obligation de concertation à toute élaboration, révision ou modification d'un SCoT.

*Pourquoi un SCOT ?*

- 1- Pour permettre aux communes et aux structures intercommunales de mettre en cohérence leurs politiques en matière d'urbanisme, d'habitat de développement économique, de déplacements, d'implantations commerciales...
- 2- Pour faire certains choix qui doivent nécessairement reposer sur une vision d'ensemble du territoire (ex: aire urbaine) et non au seul niveau communal ou intercommunal.
- 3- Pour coordonner des projets de développement des différentes communes appartenant à la même aire urbaine ou à un bassin, dans la mesure où ces projets peuvent avoir des conséquences sur les territoires voisins et leurs habitants

### *10 bonnes raisons d'élaborer un SCOT !*

1. **Lever des contraintes d'ordre juridique ou renouveler un cadre d'aménagement inadapté**
2. **Progresser dans la planification et l'aménagement du territoire, consolider les intercommunalités existantes**
3. **Faire exister une nouvelle échelle territoriale et lui donner un projet**
4. **Développer les relations entre tous les acteurs sur un territoire : les différentes collectivités territoriales, l'Etat, les chambres consulaires, la société civile,...**
5. **Assurer la cohérence des politiques publiques sur un territoire**
6. **Prolonger d'autres démarches complémentaires**
7. **Intégrer un équipement, un projet, ou s'il n'existe pas, l'imaginer et le prévoir ensemble**
8. **Structurer la connaissance territoriale en développant l'ingénierie locale**
9. **Afficher une image territoriale qui montre une organisation volontaire**
10. **Anticiper les mutations du futur par une réflexion à caractère prospectif**

(\*) Ministère de l'Équipement - démarche « SCOT-témoins » - 10 raisons illustratives pour lesquelles des élus s'engagent dans un SCOT

### *Petite histoire locale du SCOT*

La Vienne compte un Schéma Directeur en vigueur : le Schéma Directeur du Seuil du Poitou (19 communes, 180 600 habitants). Ce schéma est restreint autour de l'axe entre Poitiers et Châtellerauld et prend en compte l'agglomération de Poitiers ainsi qu'une partie de l'agglomération Châtellerauldaise.

Le département de la Vienne est le seul département de la région à ne pas avoir de SCOT, soit en application, soit en élaboration. Mais pour donner une impulsion à la mise en oeuvre de la démarche, la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) a lancé une réflexion sur les enjeux du département en juin 2003.

Cette étude a permis d'une part, de contribuer aux réflexions des services de l'Etat et d'autre part de sensibiliser les élus sur les avantages d'une mise en cohérence de leurs politiques concernant différents domaines.

En **mai 2004**, la coordination des conseils de développement de la Vienne interpellait dans le manifeste des déplacements, les élus sur les enjeux inhérents à l'élaboration d'une telle réflexion à l'échelle des territoires s'organisant autour de Poitiers et Châtellerauld.

En **septembre 2006**, l'Association de préfiguration du SCOT se constituait. Assistée du bureau d'étude SPIRE, l'association entend **définir un périmètre pertinent et initier une démarche formelle de SCOT**. Le périmètre d'étude délimité aux territoires adhérents comprend 149 communes (voir carte).

Le premier temps d'étude qui s'achève, en **juillet 2007**, a pour objectif de dégager, à partir de l'ensemble des études existantes, des **enjeux locaux majeurs autour de 4 thèmes<sup>2</sup> et des scénarios de périmètre pour le futur SCOT**.

---

<sup>2</sup> déplacements (tout mode) ; organisation et accès de la population aux services, y compris habitat ; développement économique et touristique ; agriculture, protection de l'environnement, préservation des paysages et des ressources naturelles notamment l'eau

### *Quel rôle pour la coordination des conseils de développement de la Vienne ?*

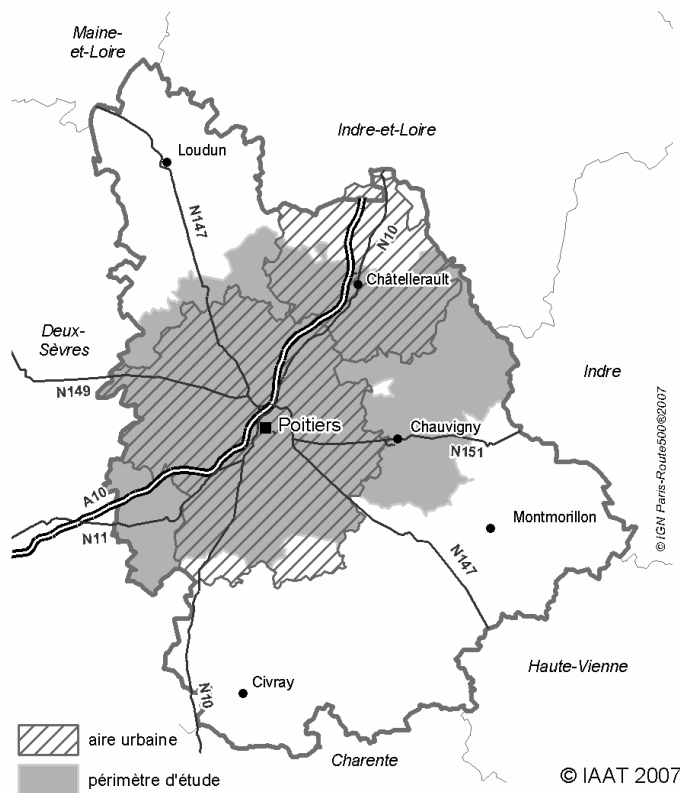
Pour les conseils de développement de la Vienne, l'enjeu est de participer au débat sur la pertinence de ce SCOT et de faire entendre leur voix en apportant un éclairage citoyen aux élus.

La **rencontre des conseils de développement de la Vienne du 23 juin**, sera l'occasion de **débattre des enjeux territoriaux du schéma de cohérence territoriale** entre les membres des conseils de développement de la Vienne et des élus du territoire, et de **formaliser une contribution à l'intention de l'association de préfiguration du SCOT**.

Cette rencontre permettra de mettre en commun les réflexions engagées par la coordination des conseils de développement de la Vienne de décembre 2006 à avril 2007 autour des 4 thèmes suivants :

- Les services et l'habitat
- Les déplacements
- Les ressources naturelles
- Le développement économique

**Il s'agira d'établir un diagnostic partagé des réalités, des besoins et des enjeux territoriaux et de contribuer à formaliser l'expression citoyenne des territoires face à ce futur SCOT.**



## CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE

SCOT des aires urbaines de Châtellerauld et Poitiers

23 juin 2007

### Rencontre départementale des conseils de développement de la Vienne 23 juin 2007

#### PARTICIPANTS

-----

AUFFROY Virginie, CA Poitiers/Conseil de Développement  
BEC Gabriel, Conseil de Développement du Pays des 6 Vallées  
BECOT Gilles, Conseil de Développement CA Poitiers  
BREBION Mademoiselle, OTSI Vouillé  
BREGAUD Emmanuel, DDE 86  
BROCHARD Samuel, Conseil de Développement du pays Loudunais  
BUGNET Michel, Conseil de Développement du Pays des 6 Vallées  
CACQUERAY (de) G., Conseil de Développement Vals de Gartempe et Creuse  
CARDINEAUX Serge, Conseil de Développement du Pays Châtelleraudais  
CATTOEN Serge, Conseil de Développement du Pays des 6 Vallées  
CHAMAILLARD Edouard, Etudiant  
CHAUSSEBOURG Marie, Conseil de Développement du Pays de Vienne et Moulière  
CHIVOT Laurent, Conseil de Développement du Pays des 6 Vallées  
DAVIAUD Monsieur, OTSI de Vouillé  
DESHOULIERE Dominique, Conseil de Développement de la CA Poitiers  
ENOT Gilles, Conseil de Développement du pays Montmorillonnais  
FROUIN Christine, Conseil de Développement du Pays des 6 Vallées  
HERPIN Denis, Conseil de Développement du Pays de Vienne et Moulière  
IZORE Aurélie, Conseil de Développement du Pays Châtelleraudais  
KHOUDER Monsieur, Conseil de Développement du Pays Châtelleraudais  
LEBIHAN Christian, Conseil de Développement de la CA Poitiers  
LOIRET Jean-Luc, Conseil de Développement de la CA Poitiers  
MANGIN Juliette, IAAT  
MARTIN Didier, Agence technique départementale  
MORAN Lisianne, Pays des Vals de Gartempe et Creuse  
MOUSSU Jean, DDE 86  
PAGEOT Pierre, Pays des Vals de Gartempe et Creuse  
PAPILLON Reine, Conseil de Développement CA Poitiers  
PETIT Jean, Ville de Neuville de Poitou  
PINNA Mélanie, LPO  
POGGI Marc, Conseil de Développement du Pays Châtelleraudais  
RAIMOND Maryline, Conseil de Développement de la CA Poitiers  
RAINAUD Agnès, Pays Vienne et Moulière  
RENAUD James, Conseil de Développement de la CA Poitiers  
RIVAUD Gérard, Conseil de Développement du Pays des 6 Vallées  
ROCHAUD Robert, Conseil de Développement de la CA Poitiers  
ROYOUX Dominique, CA Poitiers  
TEYSSIER Sandrine, Pays des Vals de Gartempe et Creuse  
TRIBOT Jean-François, Conseil de Développement du Pays de Vienne et Moulière

**CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

---

**CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

---

## **CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT DE LA VIENNE**

SCOT des aires urbaines de Châtelleraut et Poitiers

23 juin 2007

---

### **CONTACT**

Conseil de développement durable de l'agglomération de Poitiers

Service recherche et développement

BP 569

86021 Poitiers Cedex

05 49 52 36 59

[conseildedeveloppement@agglo-poitiers.fr](mailto:conseildedeveloppement@agglo-poitiers.fr)