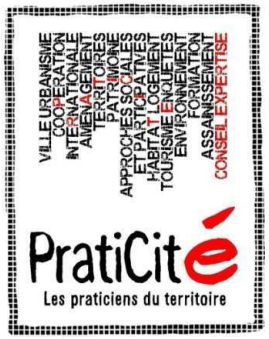
La périurbanisation autour des neuf agglomérations en Poitou-Charentes

Volet 1
Caractérisation et structuration
3 décembre 2010 – Séminaire régional

Sandra Ircha – urbaniste
Denis Caraire – urbaniste OPQU



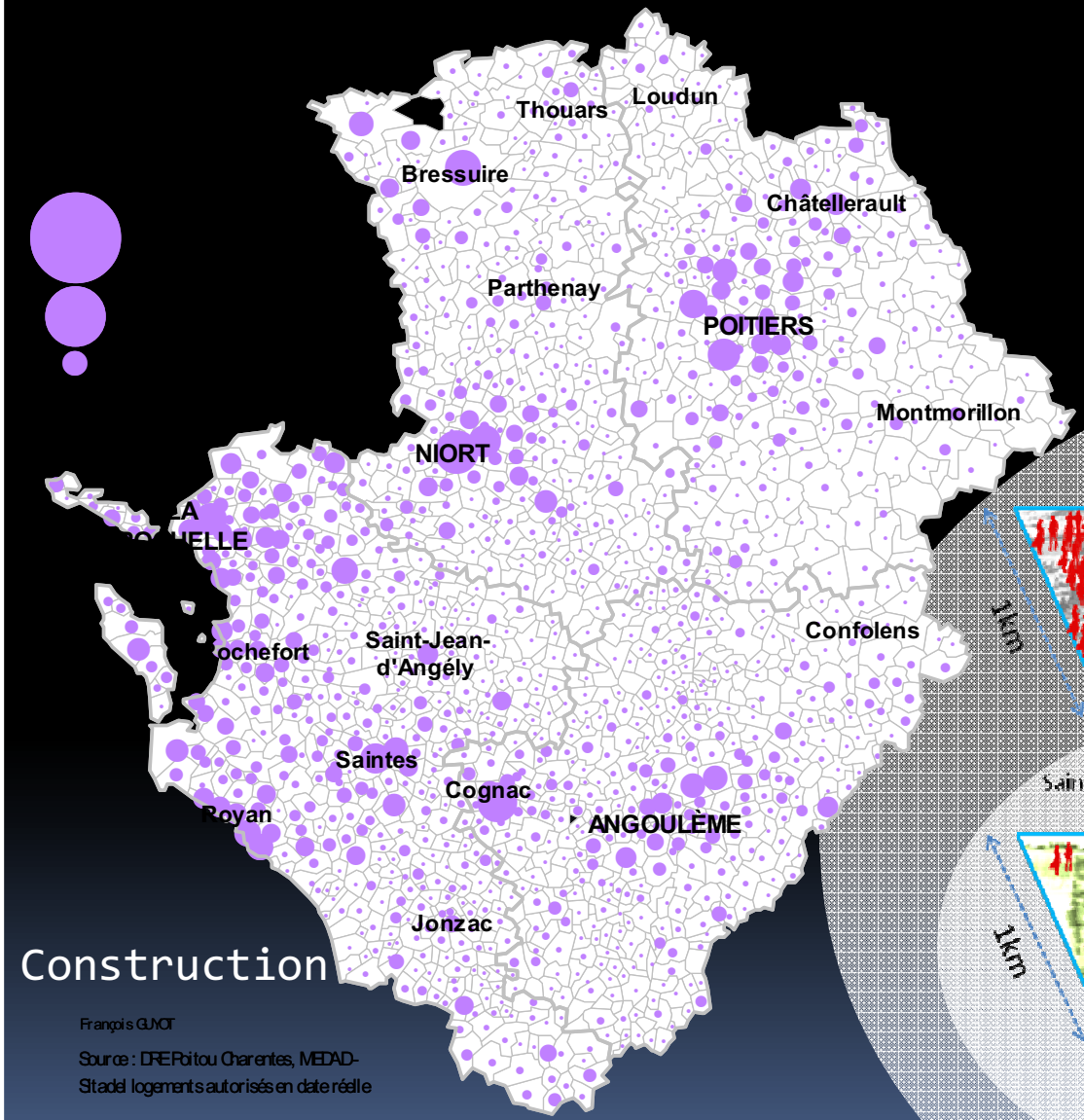
Périurbanisation...

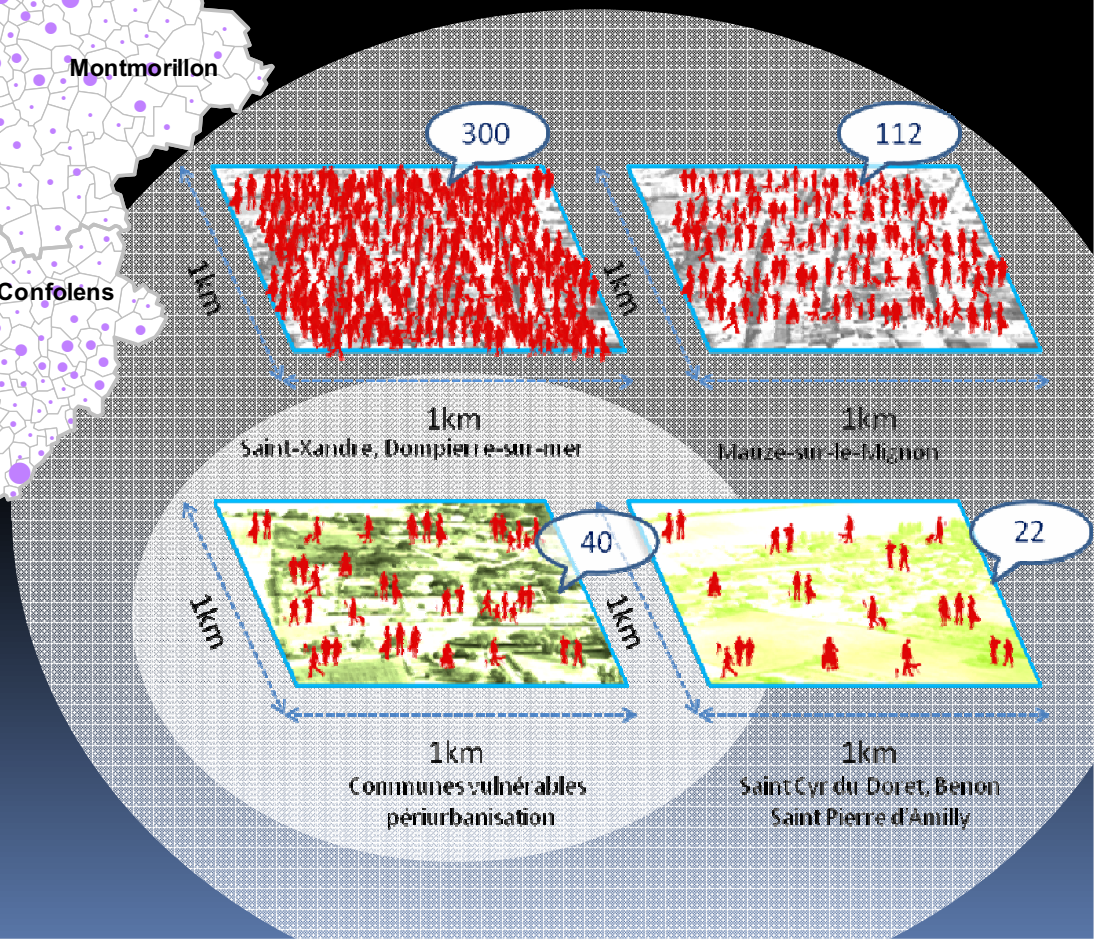
...où?

...comment?

...et demain?

Où ?



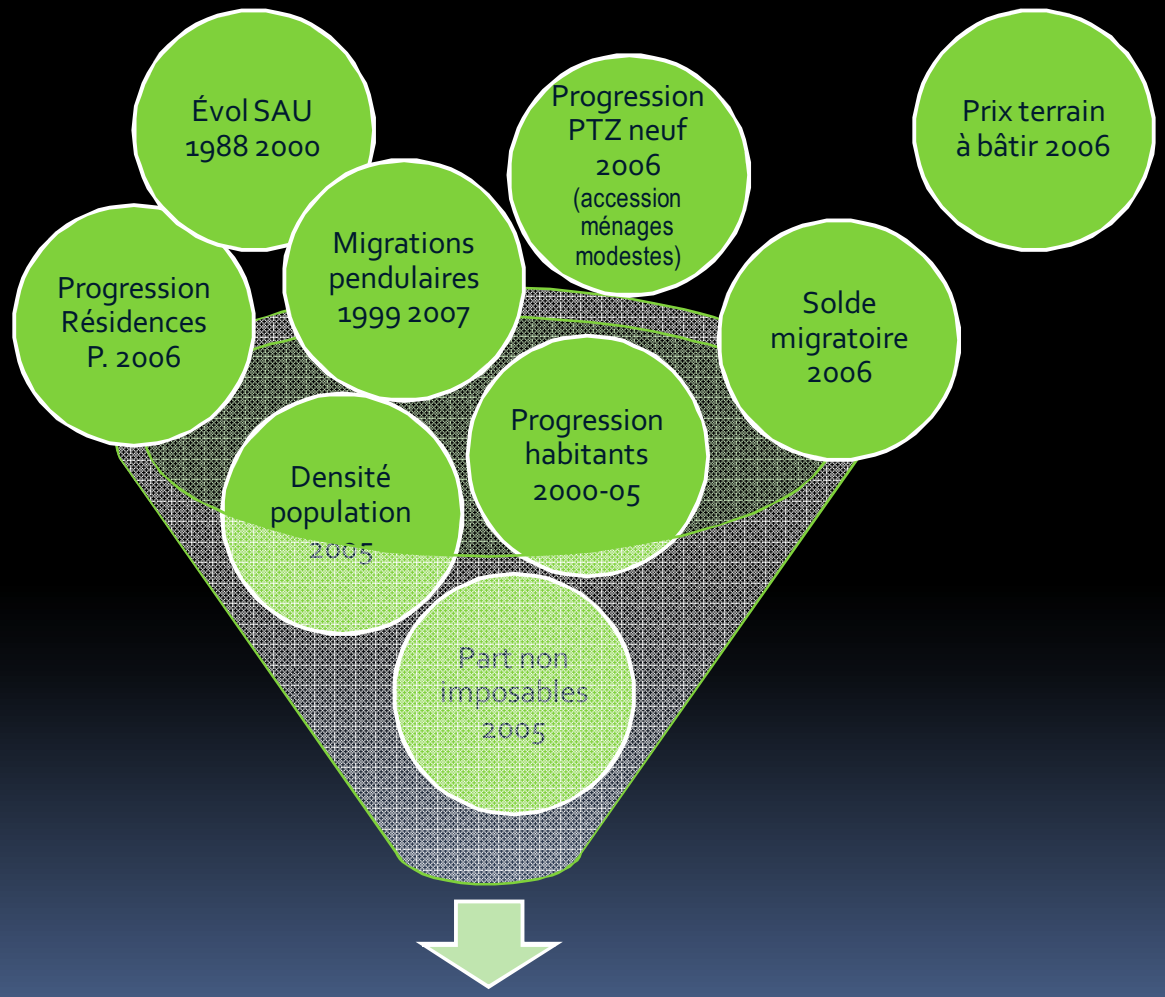


Construction

François GUYOT

Source : DREP oitou Charentes, MEDAD-
Stadel logements autorisés en date réelle

Affirmation du périmètre de périurbanisation



« Indice de périurbanisation »

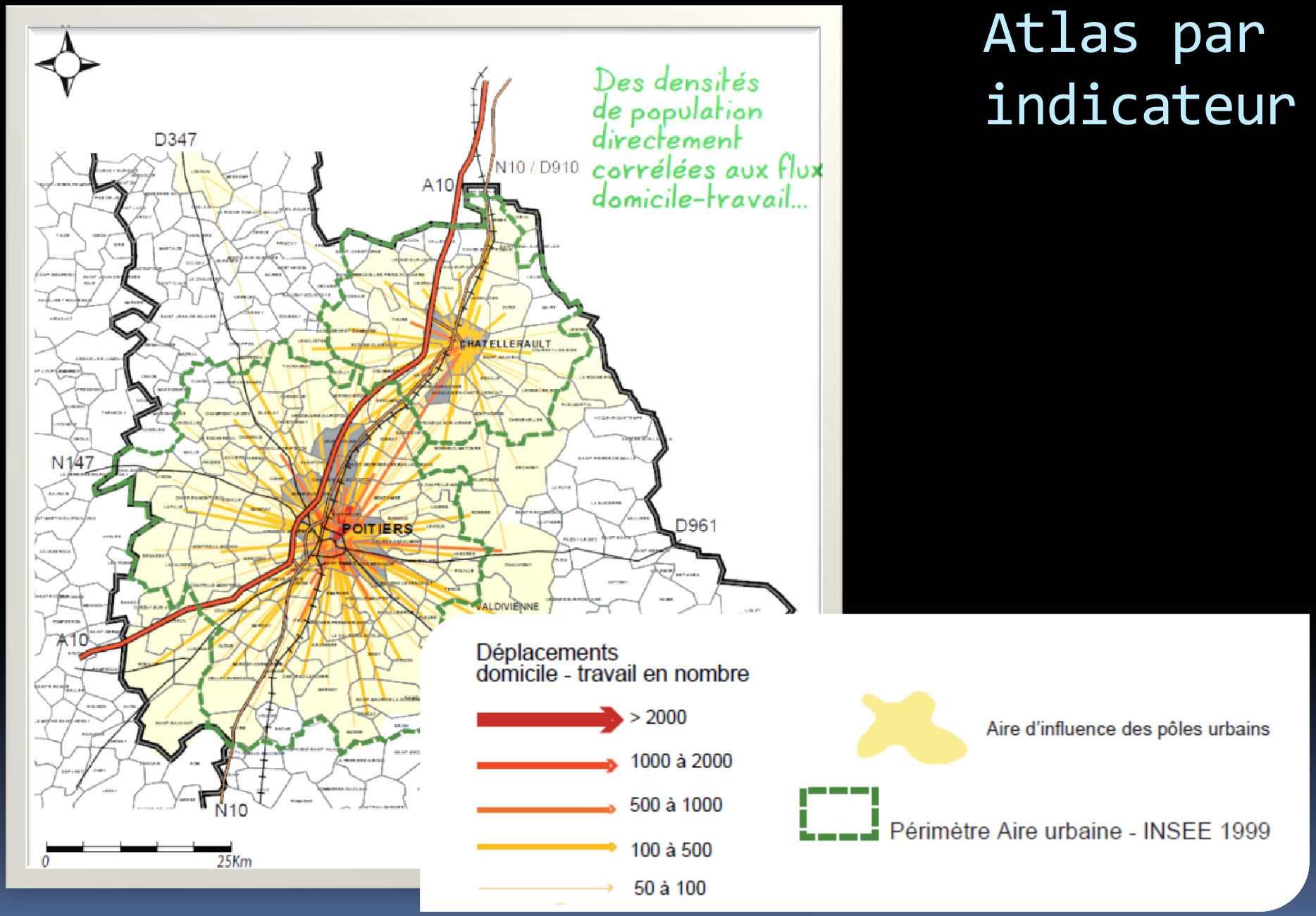
Traitement des indicateurs

Progression habitants 2000 - 2005	Signification	Indice de périurbanisation
> 15%	Développement démographique fort	Périurbanisation en cours
de 5% à 15%	Développement démographique moyen	Périurbanisation potentiellement émergente
de 0% à 5%	Développement démographique faible	Développement rural ou périurbanisation potentielle
< 0%	Régression démographique	Absence de signe de périurbanisation

Cotation des indicateurs

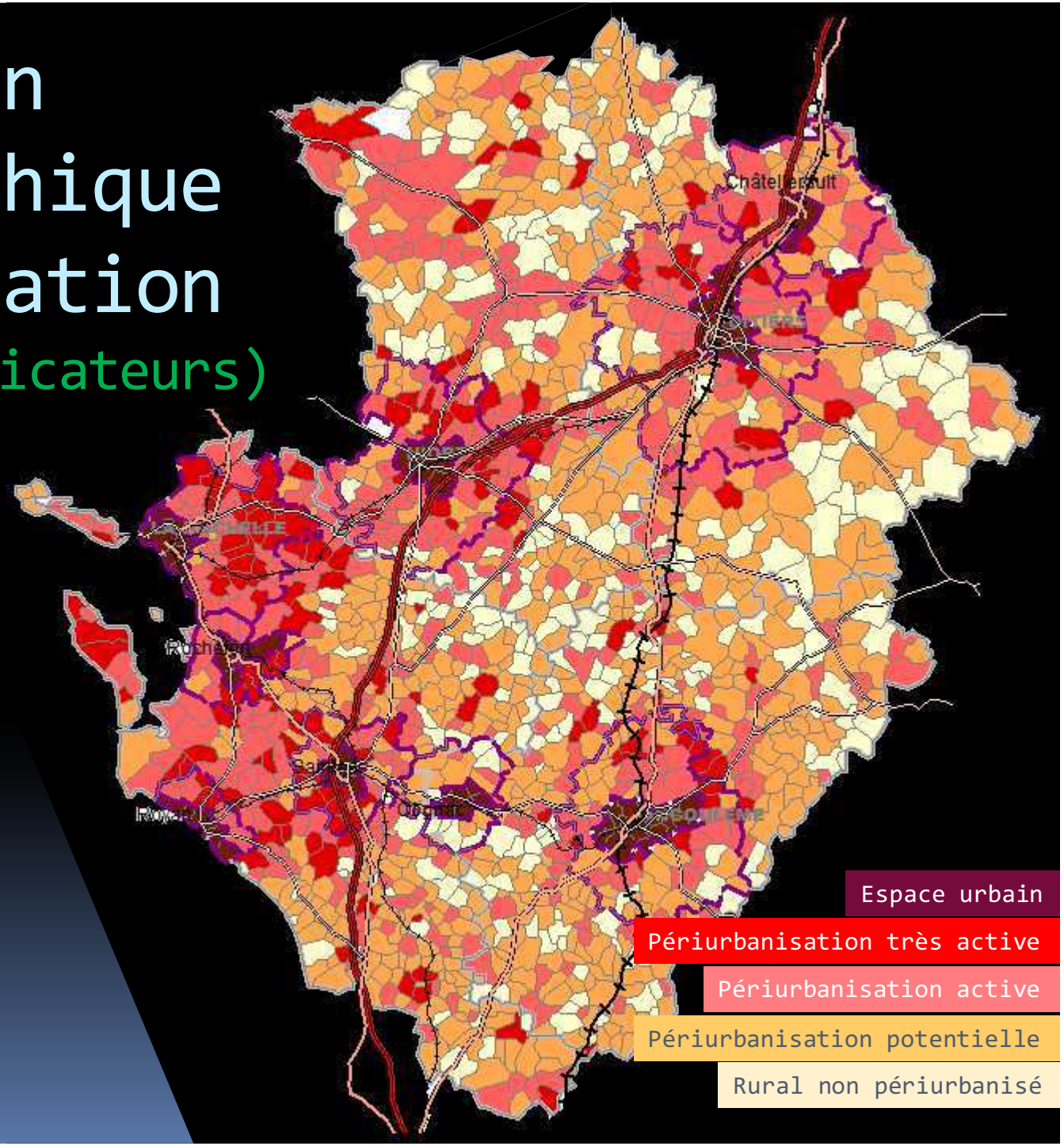
progression habitants 2000-2005	« Indice de périurbanisation »	COTE
> 15%	Périurbanisation en cours	3
de 5% à 15%	Périurbanisation potentiellement émergente	2
de 0% à 5%	Développement rural ou périurbanisation potentielle	1
< 0%	Absence de signe de périurbanisation	0

Atlas par indicateur



Expression cartographique de la cotation

(synthèse indicateurs)



Analyse comparative des agglomérations

Repérage de la « périurbanisation lointaine »

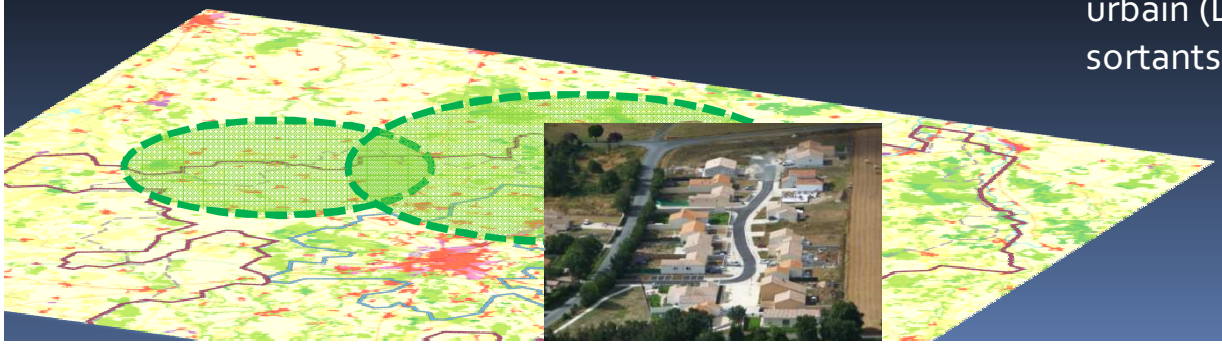
Comment ?

Caractérisation 102 communes urbaines hors pôles urbains

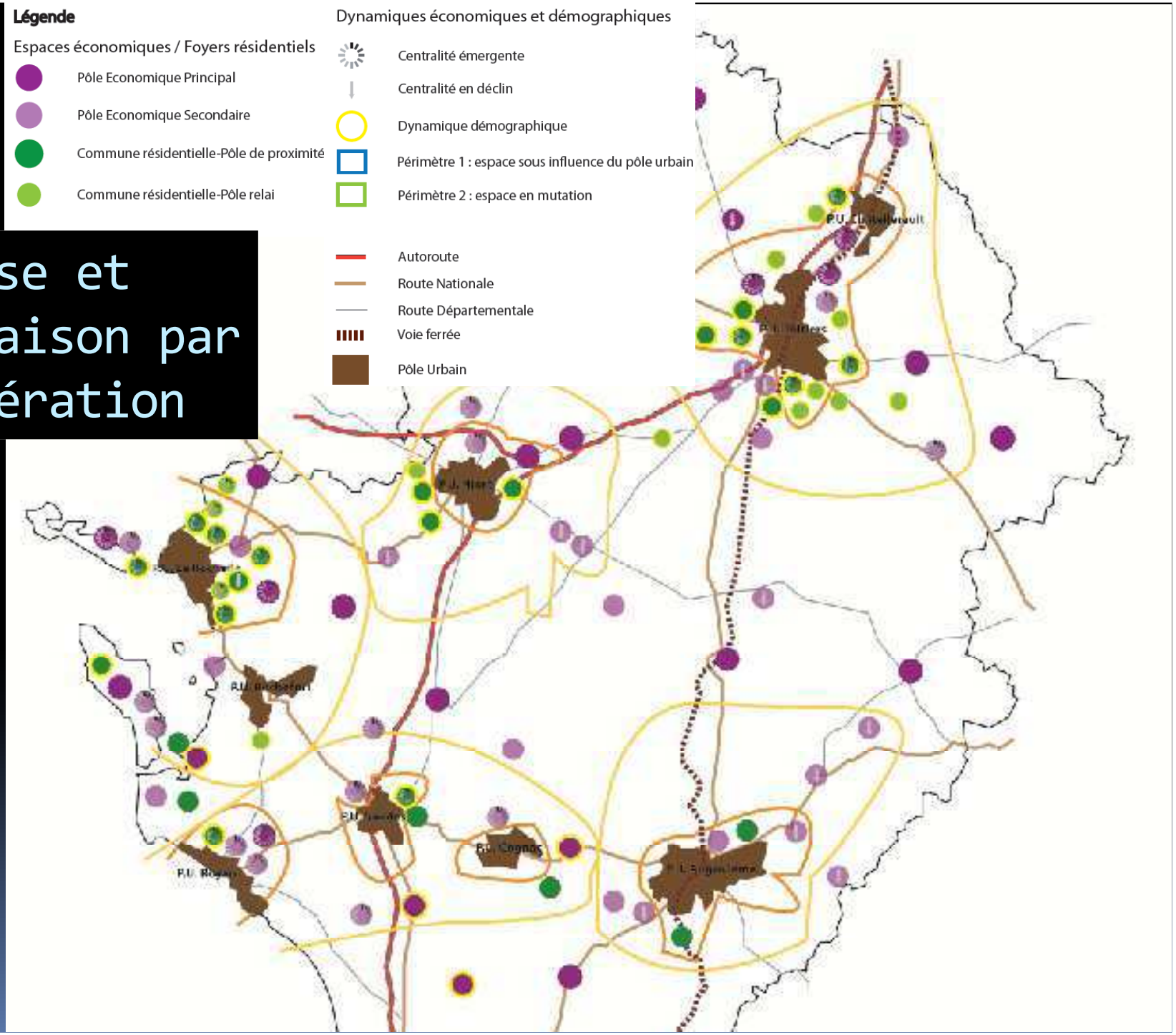
- **Population** – 1999 et 2005 – Filocom
- **Logement** – 1999 et 2005 - Filocom
- **Emplois** – nombre d'emplois salariés – 1999 et 2007- Unédic
- **Flux entrants et sortants** – 1999 et 2005 – INSEE et DADS

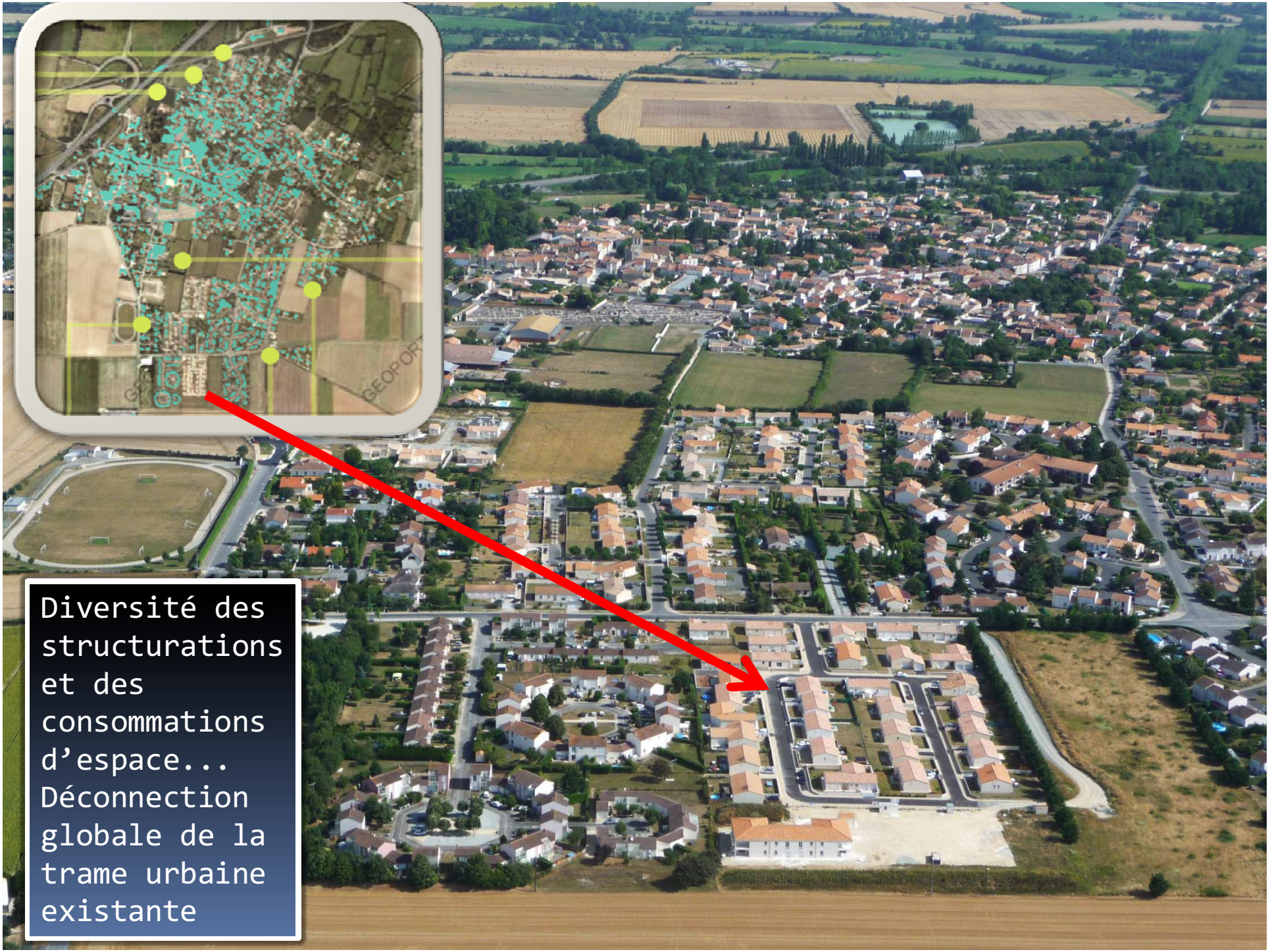
Hiérarchisation des espaces périurbains

- **Espace économique / résidentiel** (>1 000 emplois, 1 000 >> 500 emplois, 200-100 emplois)
- **Centralité émergente / Centralité en déclin**
- **Dynamisme démographique**
- **Aire d'influence** étendue, locale/ Fonctionnement isolé, dépendant du pôle urbain (Déplacements Domicile/travail, flux sortants et entrants).

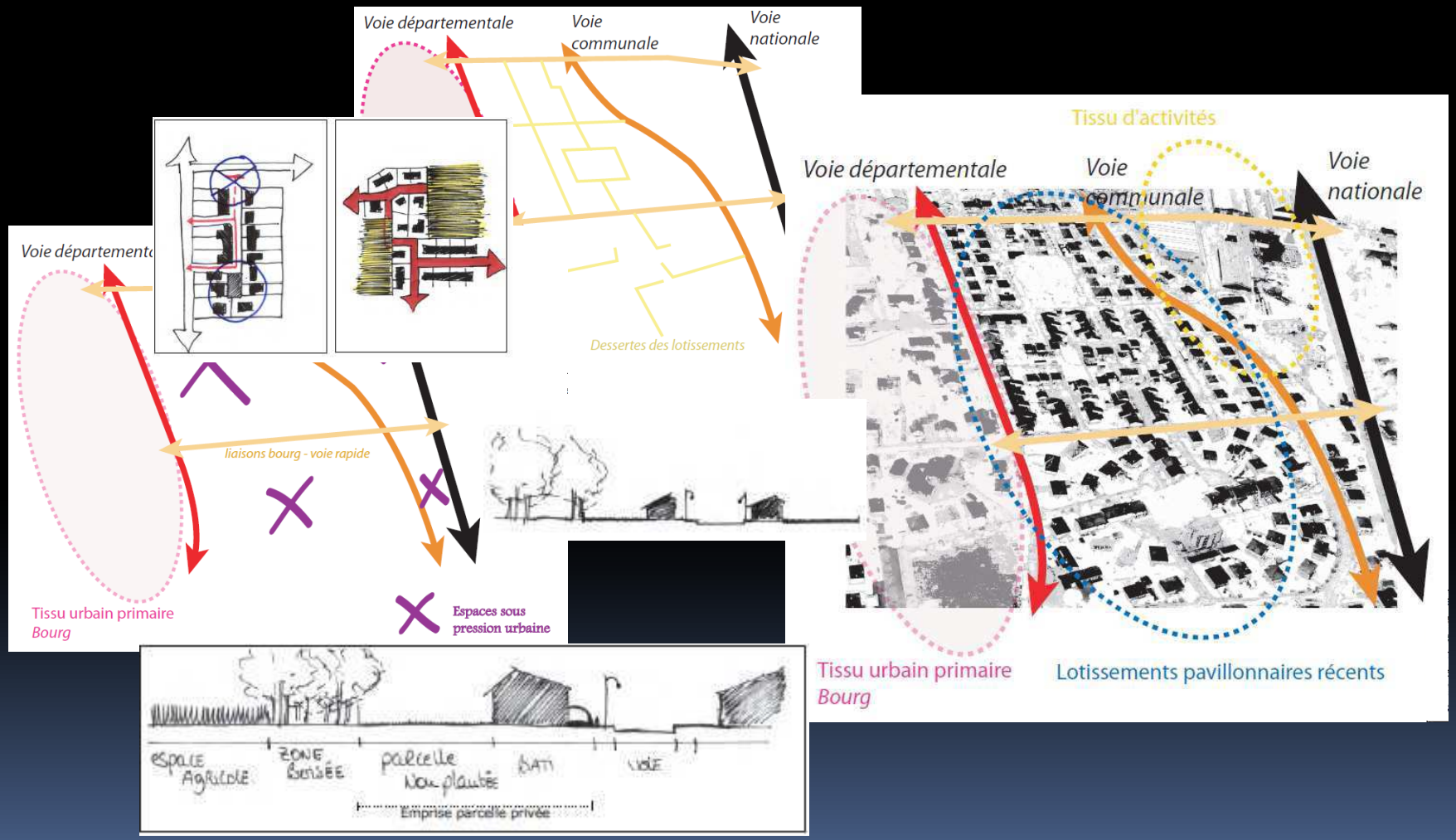


Synthèse et déclinaison par agglomération

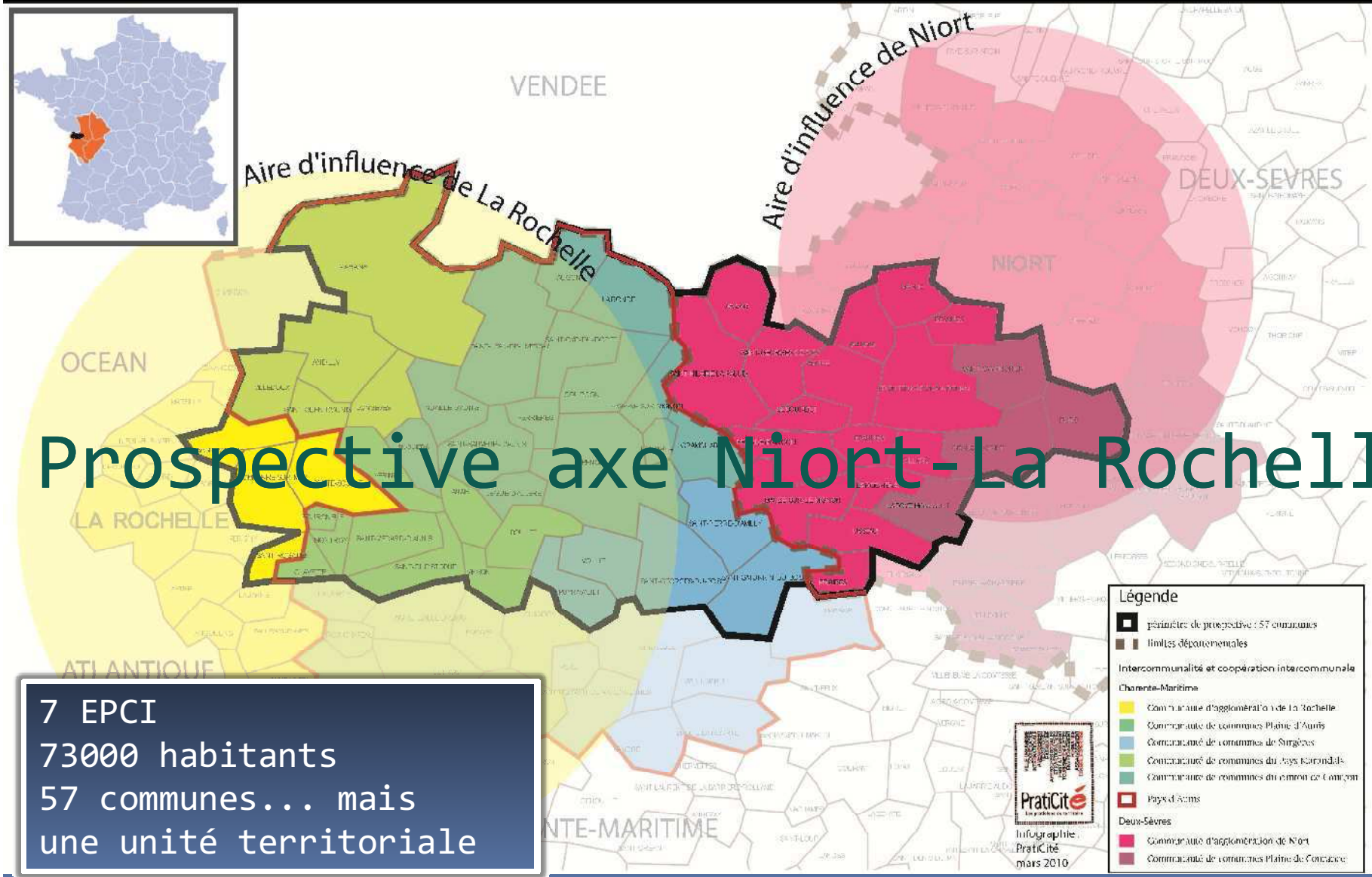



Diversité des structurations et des consommations d’espace...
Déconnection globale de la trame urbaine existante

Analyse des processus de structuration



... Et demain?



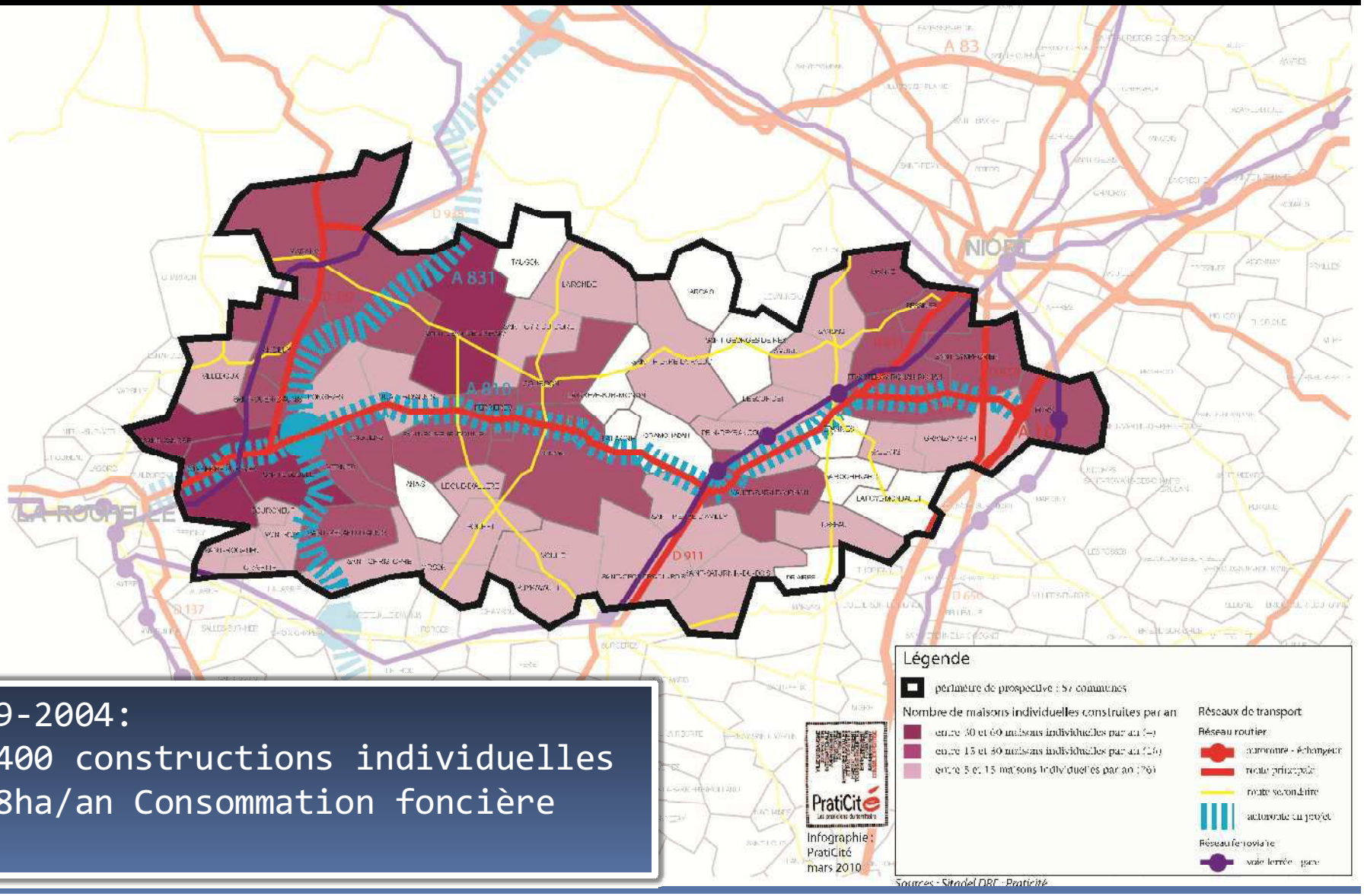
Prospective axe Niort-La Rochelle

7 EPCI
73000 habitants
57 communes... mais
une unité territoriale

Prospective axe Niort-La Rochelle

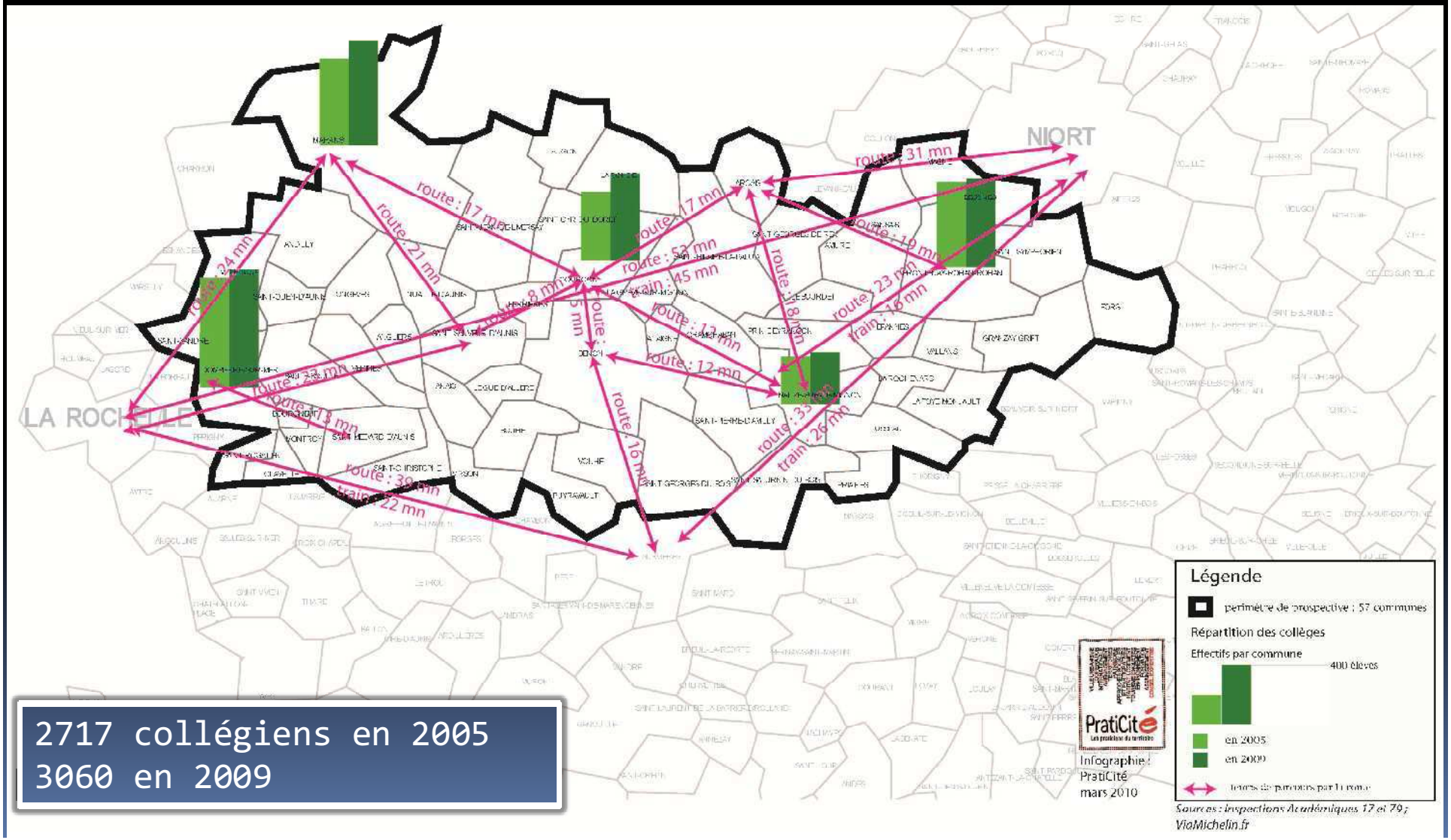
- Un territoire rural
- Au positionnement stratégique
- Vulnérable à la périurbanisation :
  + 4 400 constructions individuelles de 1999 à 2005 sous forme de « micro opérations » de 5 à 15 logements par an
- Un changement par petites touches dans une programmation fragmentée, pour des effets cumulés massifs (hausse du nombre de ménages, des besoins en équipements, des déplacements…)

Chaque année:
+740 logements + 150km de voirie



1999-2004:
+ 4400 constructions individuelles
+ 58ha/an Consommation foncière

Déplacements liés à la scolarisation: l’exemple des collèges



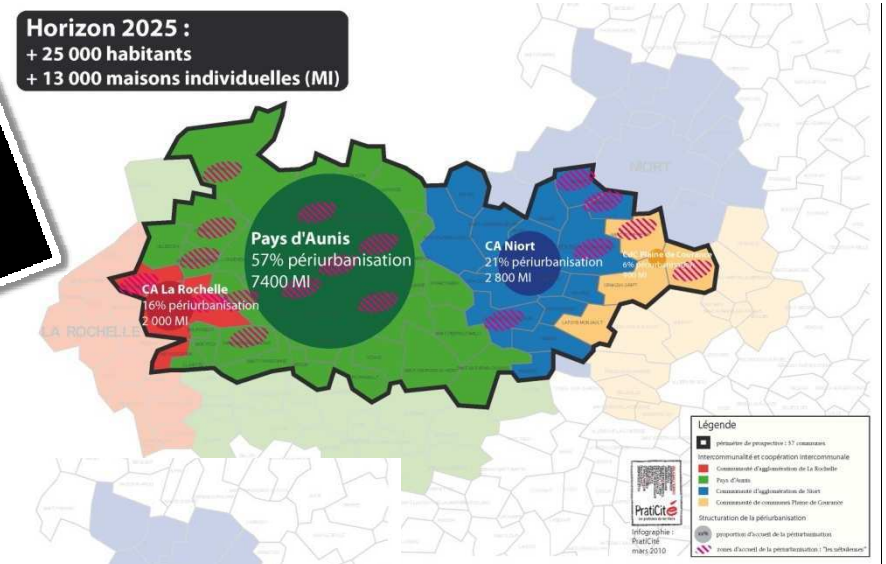
2717 collégiens en 2005
3060 en 2009

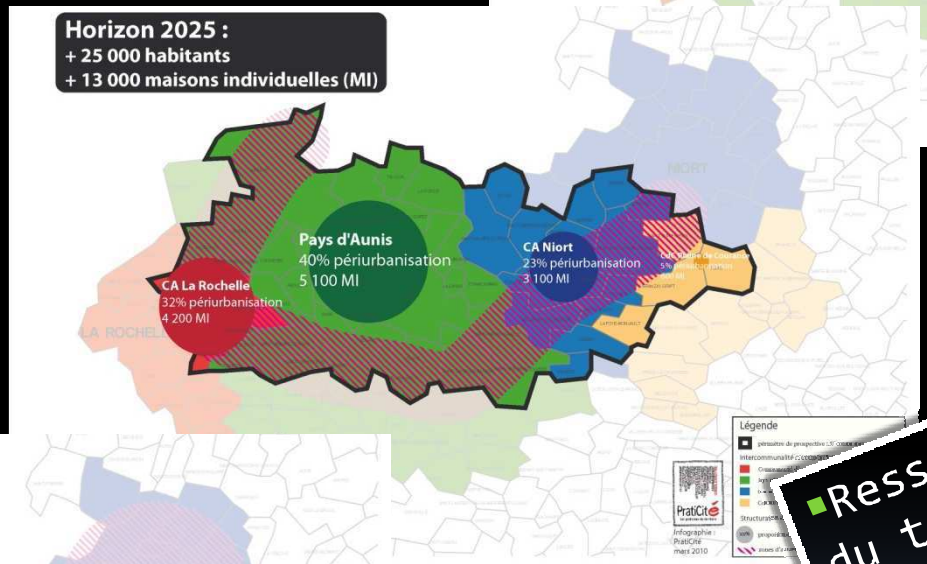
Loin de la ville...
...des processus de production de la ville

Une commune de moins de 700 habitants...
35% des résidences principales construites entre 1999 et 2006. Comment faire face à de tels bouleversements?

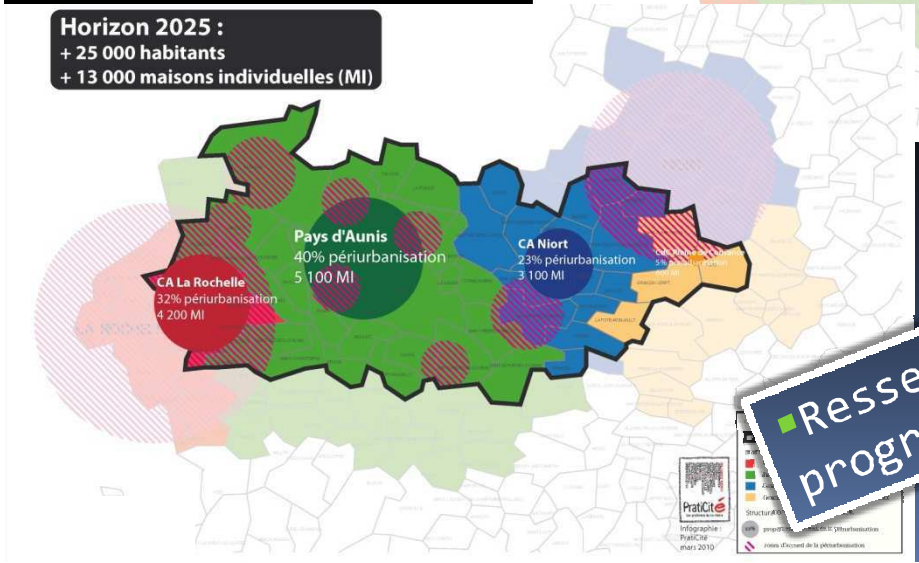
Horizon 2025
3 hypothèses

▪Poursuite de la diffusion périurbaine



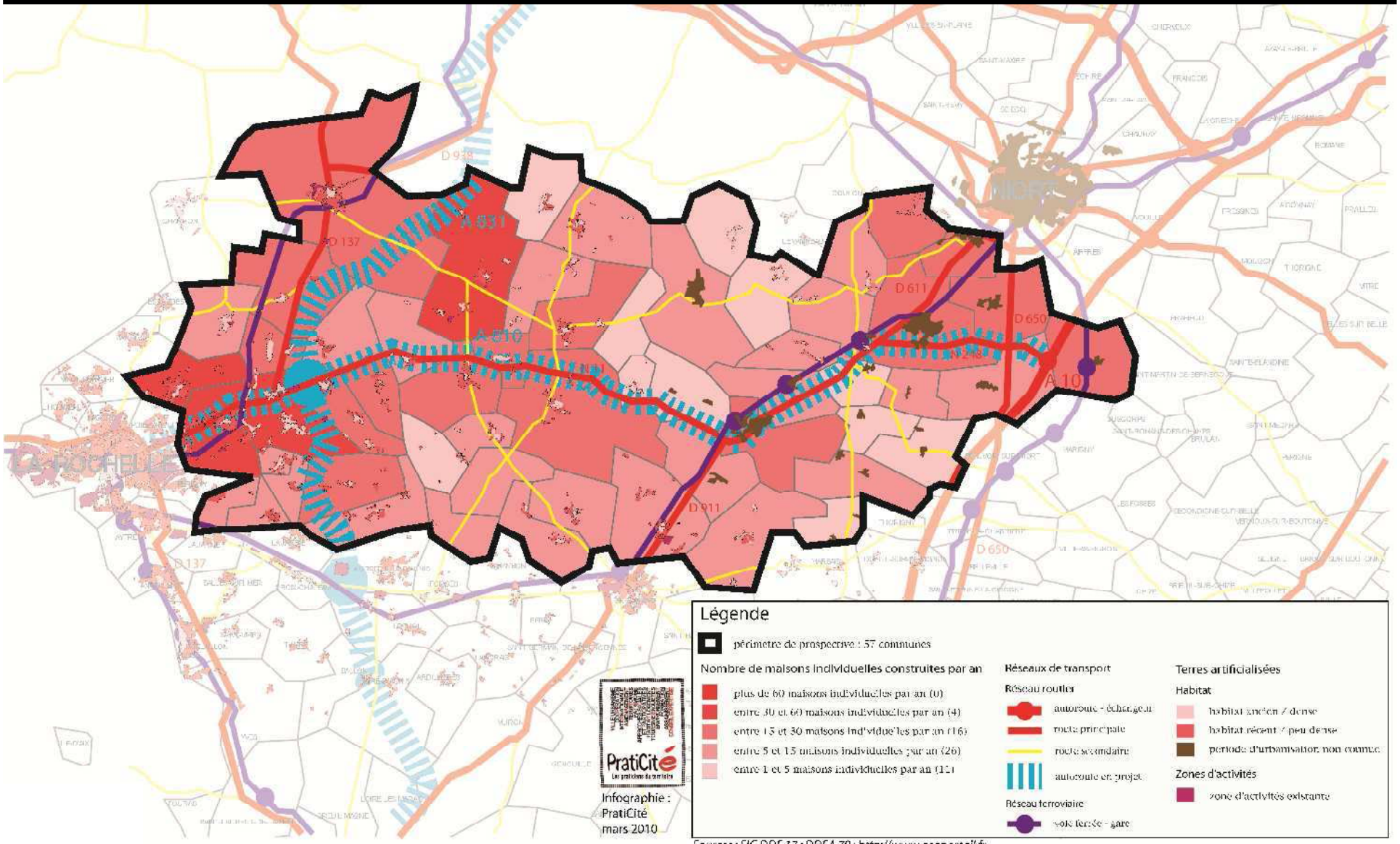


▪Resserrement fort du territoire



▪Resserrement progressif

Poursuite de la diffusion périurbaine



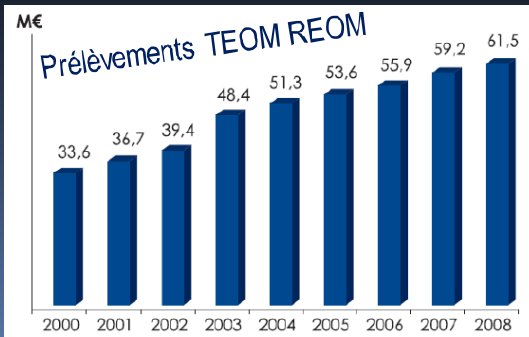
Poursuite de la diffusion périurbaine

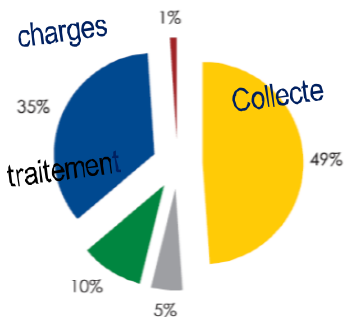
Acceptabilité

- Développement urbain engagé
- Foncier accessible
- Efficacité des déplacements routiers
- Mobilité individuelle – aspiration des ménages
- Refonte des régimes de subvention = accélération de la déprise agricole

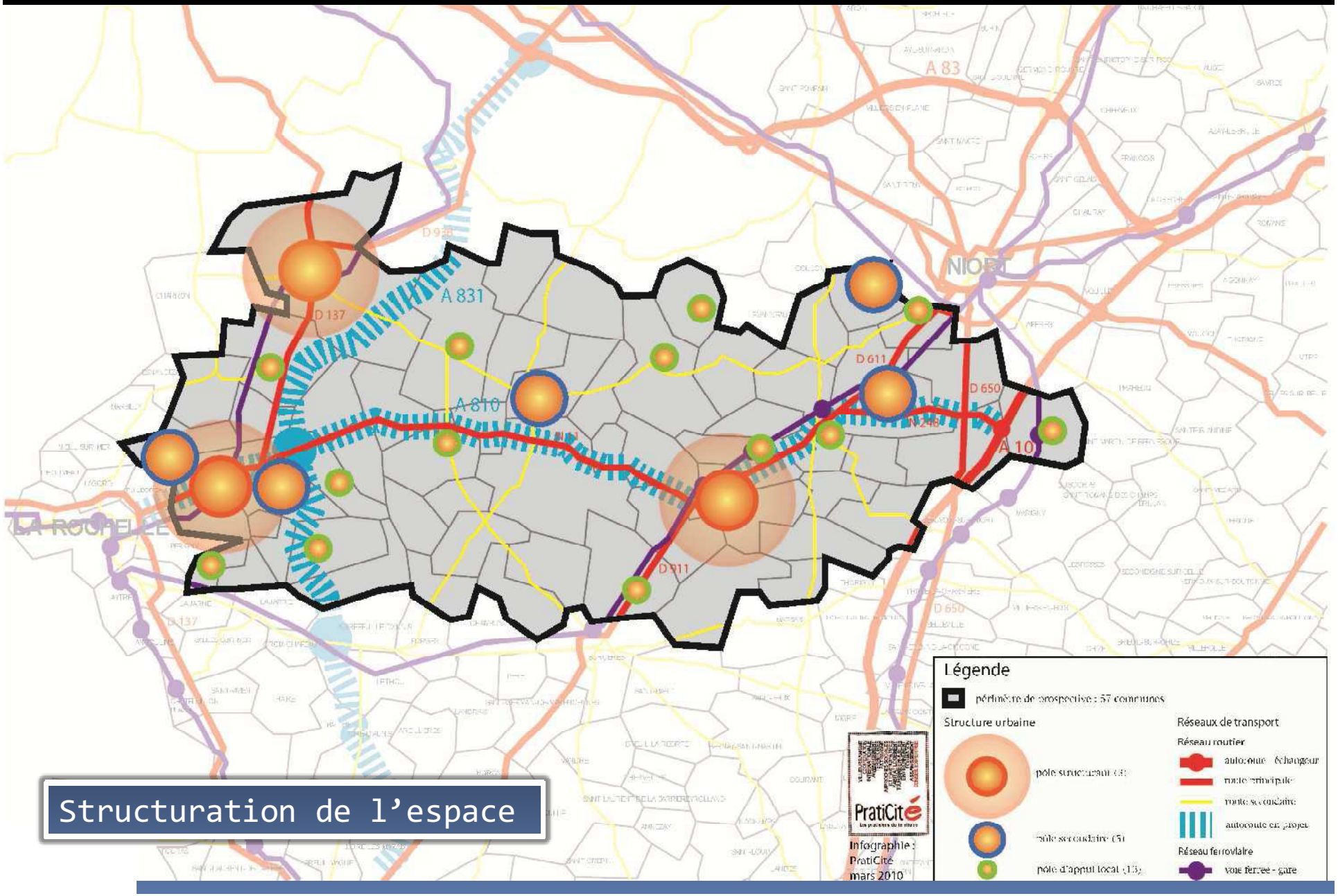
Limites

- A l'opposé des grands choix publics nationaux (Grenelle 1 et 2) et locaux (SCOT La Rochelle)
- Nécessite un maintien des ménages au-delà d'un certain seuil de pouvoir d'achat
- Coûts pour les collectivités à cerner (ci-dessous l'exemple de la collecte des déchets)



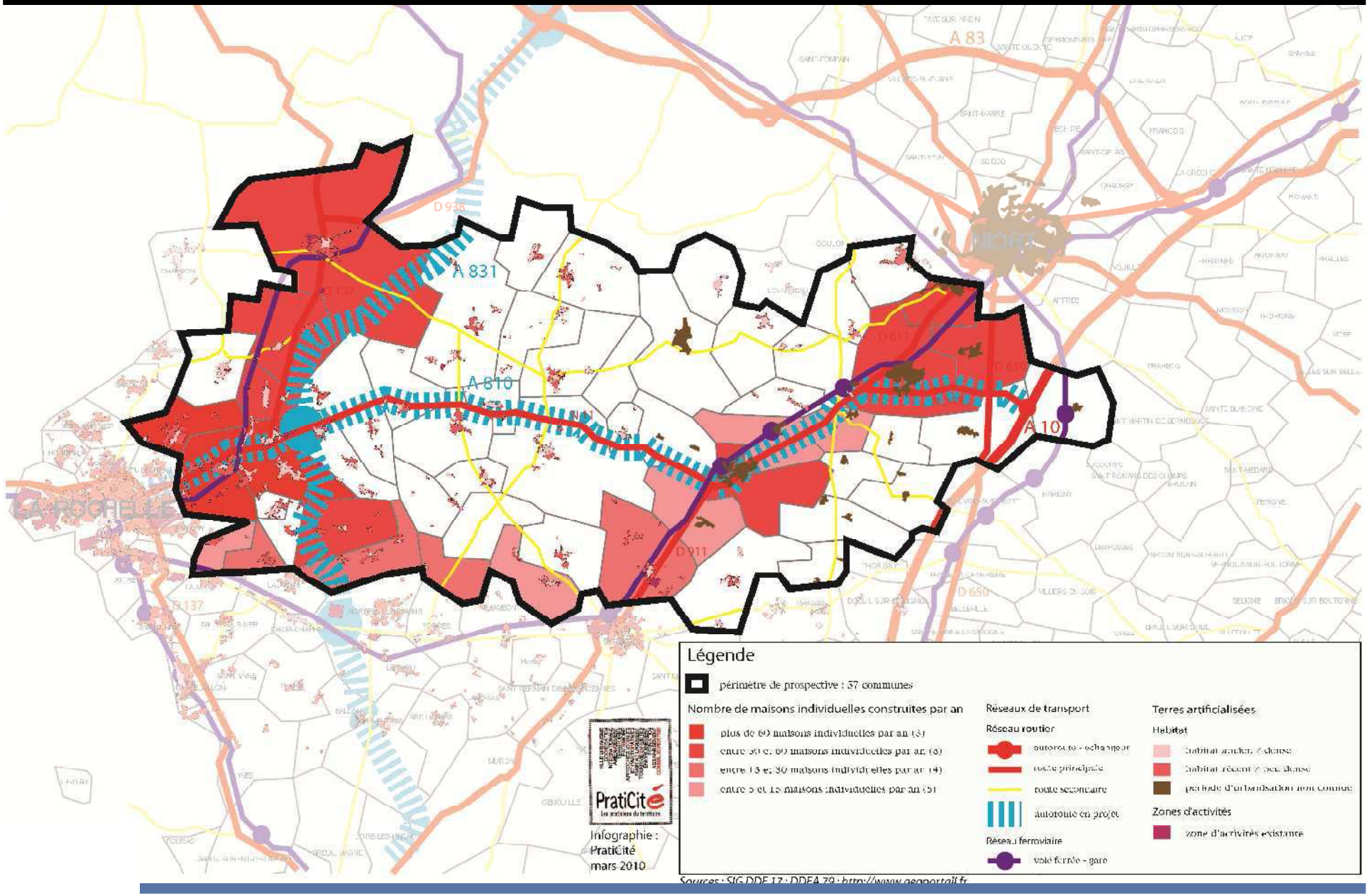


Poursuite de la diffusion périurbaine



Structuration de l'espace

Resserrement fort du territoire



Resserrement fort du territoire

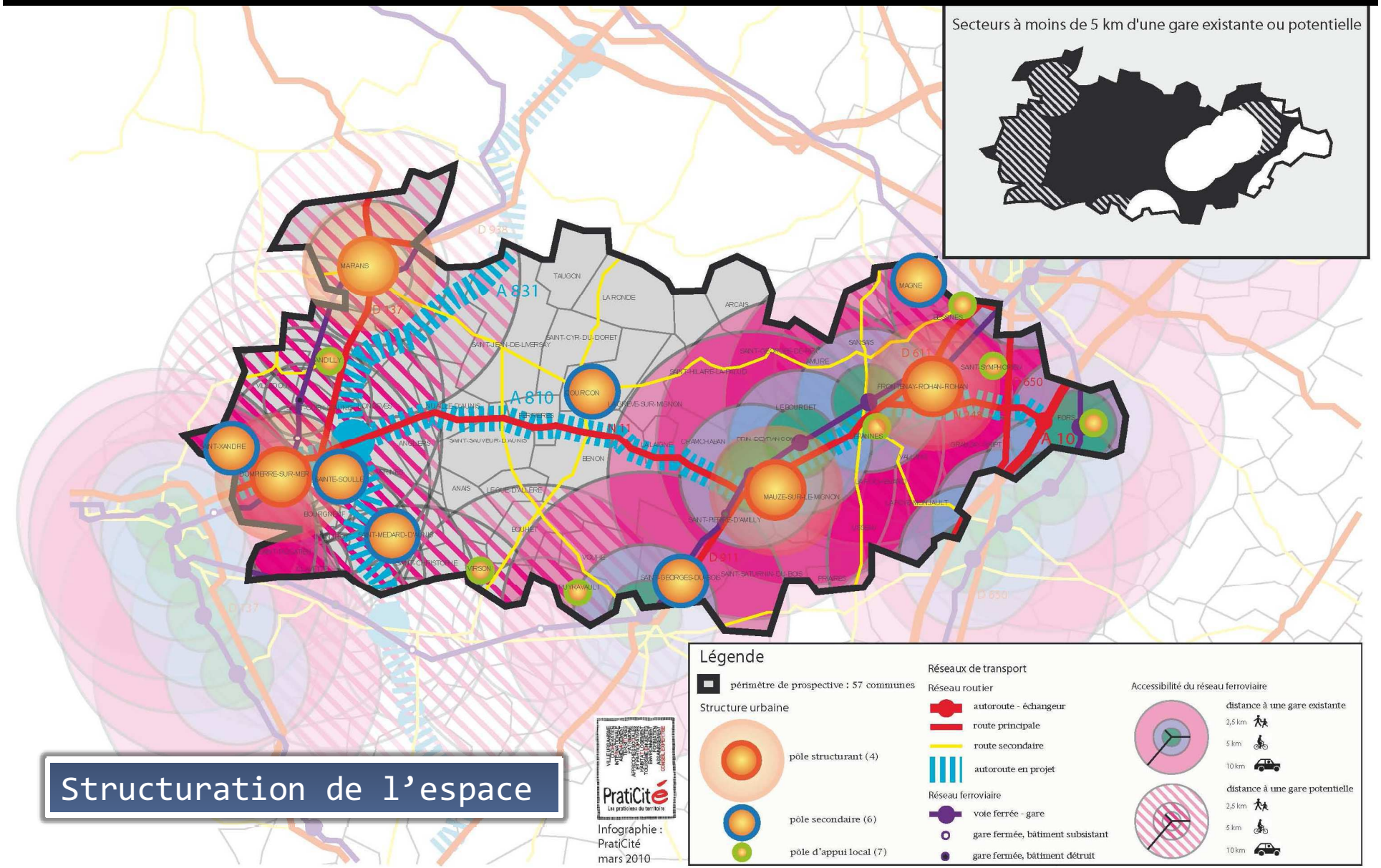
Acceptabilité

- Cadre et exemplarité développement urbain, économique, transports collectifs fixé par le SCOT de La Rochelle
- Efficacité du réseau ferré
- Fragilité de l'emploi
- Fragilisation économique des ménages qui compromet leur mobilité

Limites

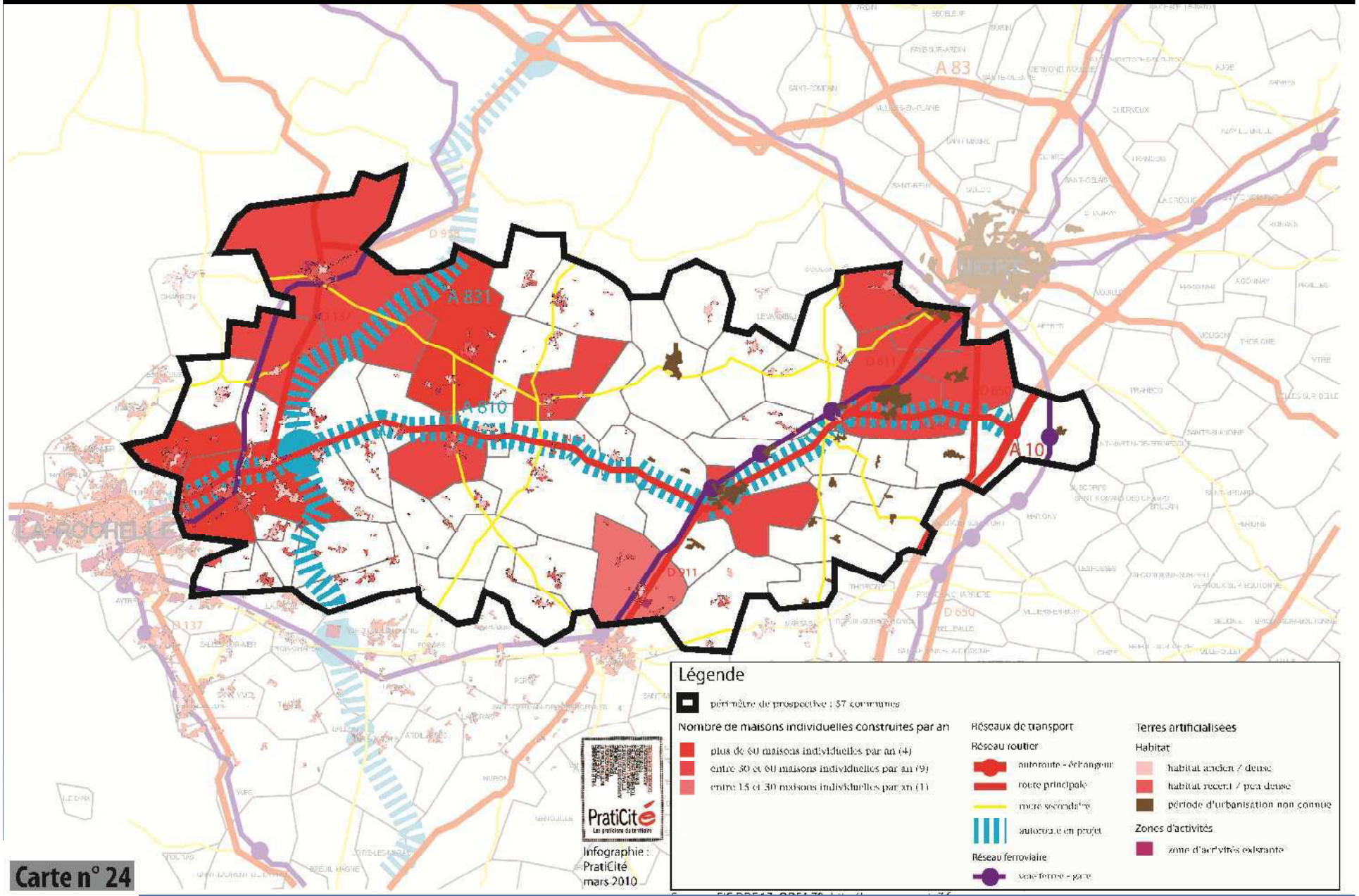
- Contraire aux tendances constatées: forte inflexion nécessaire
- Aspiration des petites collectivités au développement résidentiel face à la baisse de l'activité agricole
- L'aménagement qualitatif pratiqué en zone urbaine: recherche de liberté et de faibles tickets d'entrée dans le périurbain lointain

Resserrement fort du territoire



Structuration de l'espace

Resserrement progressif du territoire



Carte n° 24

Resserrement progressif du territoire

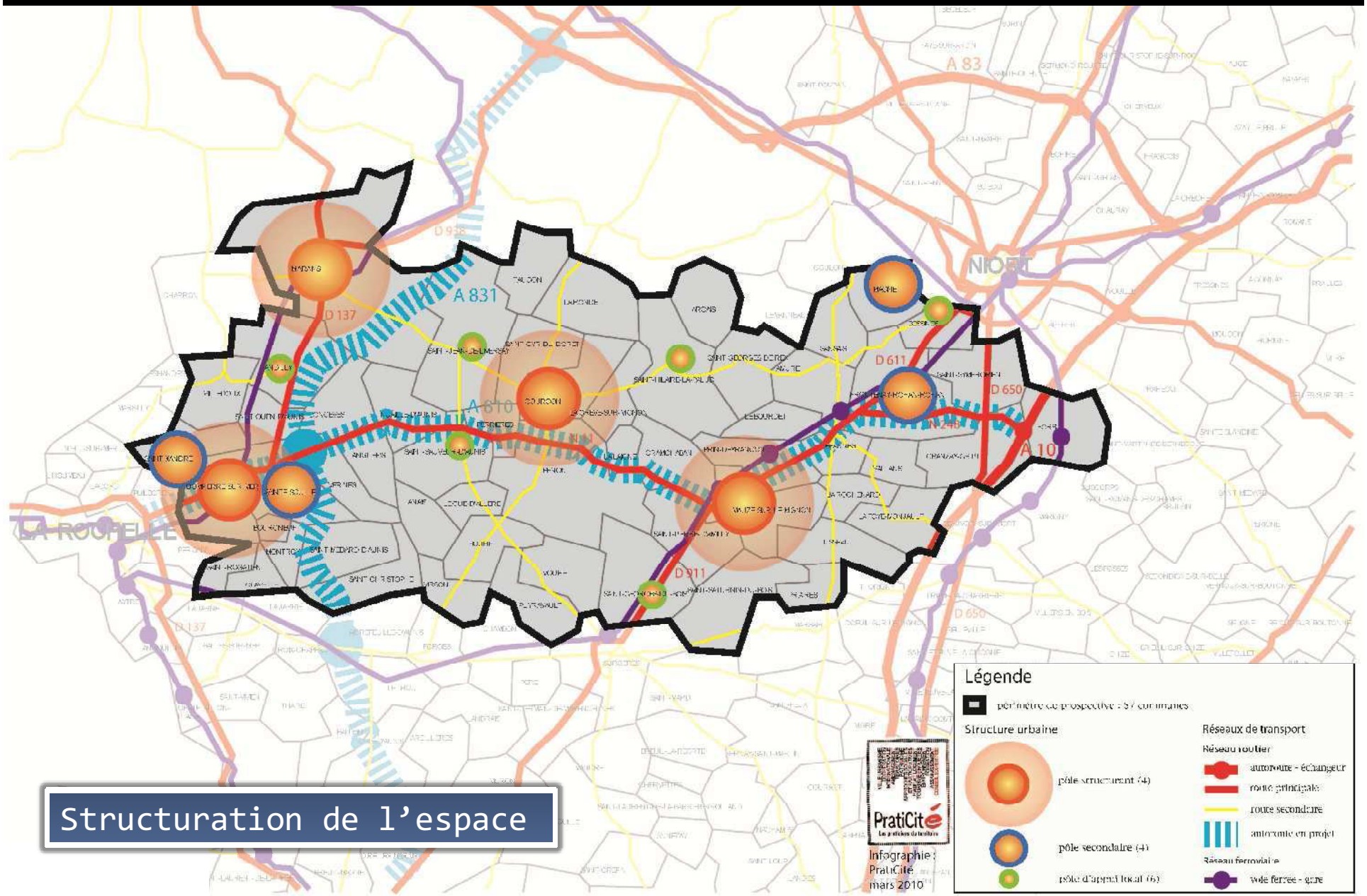
Acceptabilité

- **La tendance reste à la périurbanisation, confortée par l'efficacité du réseau routier, mais l'action des collectivités est plus contrainte, ce qui limite le déblocage de foncier**
- **Limites dans la capacité économique des ménages à la mobilité, mais seulement pour une partie d'entre eux.**

Limites

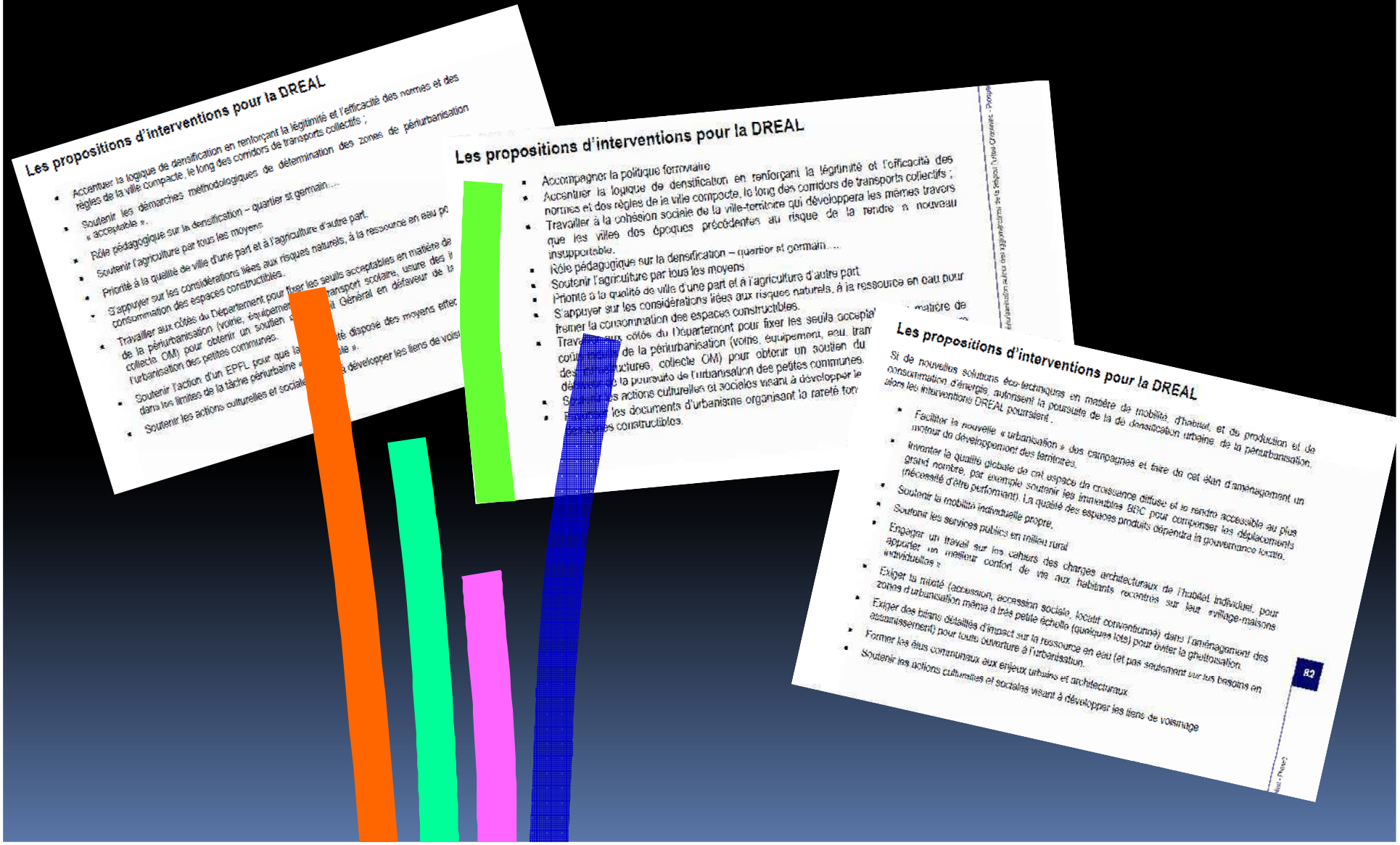
- **Implique une démarche inter-SCOT**
- **Comment éviter que des communes se sentent « laissées pour compte »,** ce qui est moins facile à comprendre dans le cadre d'un scénario moyen que dans celui d'un resserrement fort.
- **Implique une politique foncière active (EPFL) et une ingénierie urbaine développée**

Resserrement progressif du territoire



Structuration de l’espace

Des esquisses d’angles d’approche déclinées par scénario



Les propositions d’interventions pour la DREAL

- Accentuer la logique de densification en renforçant la légitimité et l’efficacité des normes et des règles de la ville compacte, le long des corridors de transports collectifs ;
- Soutenir les démarches méthodologiques de détermination des zones de périurbanisation « acceptable ».
- Rôle pédagogique sur la densification – quartier st germain…
- Soutenir l’agriculture par tous les moyens
- Priorité à la qualité de ville d’une part et à l’agriculture d’autre part.
- S’appuyer sur les considérations liées aux risques naturels, à la ressource en eau po
- consommation des espaces constructibles.
- Travailler aux côtés du Département pour fixer les seuils acceptables en matière de
- de la périurbanisation (voirie, équipeme ransport scolaire, usure des
- collecte OM) pour obtenir un soutien d l Général en défaveur de la
- l’urbanisation des petites communes.
- Soutenir l’action d’un EPFL pour que la té dispose des moyens effec
- dans les limites de la tâche périurbaine « le ».
- Soutenir les actions culturelles et sociale développer les liens de vois

Les propositions d’interventions pour la DREAL

- Accompagner la politique ferroviaire
- Accentuer la logique de densification en renforçant la légitimité et l’efficacité des normes et des règles de la ville compacte, le long des corridors de transports collectifs ;
- Travailler à la cohésion sociale de la ville-territoire qui développera les mêmes travers que les villes des époques précédentes au risque de la rendre à nouveau insupportable.
- Rôle pédagogique sur la densification – quartier st germain…
- Soutenir l’agriculture par tous les moyens
- Priorité à la qualité de ville d’une part et à l’agriculture d’autre part
- S’appuyer sur les considérations liées aux risques naturels, à la ressource en eau pour
- fremer la consommation des espaces constructibles.
- Trav aux côtés du Département pour fixer les seuils acceptal matière de
- co de la périurbanisation (voirie, équipement, eau, tran
- des ructures, collecte OM) pour obtenir un soutien du
- d la poursuite de l’urbanisation des petites communes.
- S s actions culturelles et sociales visant à développer le
- F les documents d’urbanisme organisant la rareté fon
- F constructibles.

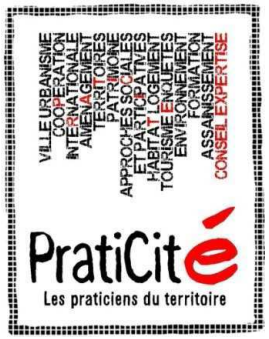
Les propositions d’interventions pour la DREAL

Si de nouvelles solutions éco-techniques en matière de mobilité, d’habitat, et de production et de consommation d’énergie, autorisent la poursuite de la dé densification urbaine de la périurbanisation, alors les interventions DREAL pourraient :

- Faciliter la nouvelle « urbanisation » des campagnes et faire de cet élan d’aménagement un moteur de développement des territoires.
- Inventer la qualité globale de cet espace de croissance diffuse et le rendre accessible au plus grand nombre, par exemple soutenir les immeubles BBC pour compenser les déplacements (nécessité d’être performant). La qualité des espaces produits dépendra la gouvernance locale.
- Soutenir la mobilité individuelle propre.
- Soutenir les services publics en milieu rural
- Engager un travail sur les cahiers des charges architecturaux de l’habitat individuel, pour apporter « un meilleur confort de vie aux habitants recentrés sur leur village-maisons individuelles ».
- Exiger la mixité (accession, accession sociale, locatif conventionné) dans l’aménagement des zones d’urbanisation même à très petite échelle (quelques lots) pour éviter la ghettoïsation.
- Exiger des bilans détaillés d’impact sur la ressource en eau (et pas seulement sur les besoins en assainissement) pour toute ouverture à l’urbanisation.
- Former les élus communaux aux enjeux urbains et architecturaux.
- Soutenir les actions culturelles et sociales visant à développer les liens de voisinage

82

La périurbanisation autour des neuf agglomérations en Poitou-Charentes

Volet 1
Caractérisation et structuration
3 décembre 2010 – Séminaire régional

Sandra Ircha – urbaniste
Denis Caraire – urbaniste OPQU