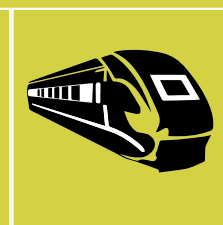
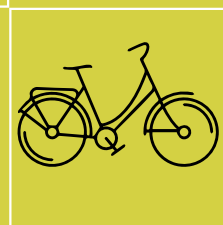
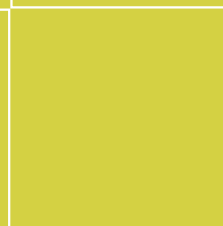
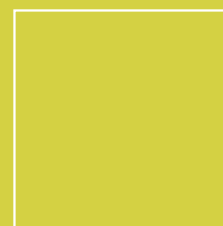


OPÉRATION DE REVITALISATION TERRITORIALE

MARS 2023



Sommaire général

CONVENTION

I/ÉTUDES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	19
II/PÉRIMÈTRES DES SECTEURS D'INTERVENTION	221
III/FICHES ACTIONS	245
IV/MAQUETTES FINANCIÈRES	336
V/ INDICATEURS DE RÉALISATION DES OBJECTIFS	339

CONVENTION CADRE PETITES VILLES DE DEMAIN

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'AUNIS ATLANTIQUE ET LES COMMUNES DE MARANS ET COURÇON D'AUNIS

ENTRE

La Commune de Marans, représentée par son Maire Jean-Marie BODIN, autorisé à l'effet des présents suivants délibération en date du 23 mars 2023,

La Commune de Courçon d'Aunis ; représentée par sa Maire Nadia BOIREAU, autorisée à l'effet des présents suivants délibération en date du 16 mars 2023,

Ci-après désignées par « les communes » ;

La Communauté de Communes d'Aunis Atlantique ;

Représenté par son président Jean-Pierre Servant, autorisé à l'effet des présentes suivant la délibération en date du 15 mars 2023,

ci-après désigné par « l'EPCI »,

D'une part,

ET

L'État,

Représenté par le Préfet du département de la Charente-Maritime, Nicolas BASSELIER,

Ci-après désigné par « l'État » ;

Le Conseil Départemental de la Charente-Maritime,

Représenté par Madame Sylvie MARCILLY, Présidente,

Ci-après désignée par « le Département » ;

La Banque des Territoires,

Représentée par Monsieur Bruno CHAPTAL, le Directeur,

Ci-après désigné « la Banque des territoires »

L'Établissement Public Foncier de Nouvelle-Aquitaine,

Représenté par Monsieur Sylvain BRILLET, le Directeur Général,

Ci-après désigné « L'établissement Public Foncier de Nouvelle-Aquitaine »

D'autre part,

IL EST CONVENU CE QUI SUIVIT :

Préambule

Le gouvernement a souhaité que le programme Petites villes de demain donne aux élus des communes de moins de 20 000 habitants, qui exercent des fonctions de centralités et présentent des signes de fragilité, les moyens de concrétiser leurs projets de territoire pour conforter leur statut de villes dynamiques, respectueuses de l'environnement, où il fait bon vivre.

Cette démarche s'inscrit directement dans le cadre des contrats territoriaux de relance et de transition écologique.

Ce programme constitue une boîte à outils au service des territoires, dans le cadre du plan de relance et de la conduite des grandes transitions économiques, écologiques, numériques, et démographiques.

La nécessité de conforter efficacement et durablement le développement des territoires couverts par le programme Petites villes de demain appelle à une intervention coordonnée de l'ensemble des acteurs impliqués, au-delà de celles de l'État et des partenaires financiers du programme.

Article 1 - Objet de la convention-cadre

Le programme Petites villes de demain doit permettre aux petites centralités d'accélérer leur transformation pour répondre à leurs enjeux actuels et futurs, en leur proposant une offre de service « sur-mesure » mobilisable en fonction de leurs besoins. De plus, le programme favorise l'échange d'expérience et le partage de bonnes pratiques entre ses parties prenantes, au service des dynamiques territoriales renforcées par le Plan de relance.

Pour réussir ces grandes transitions, le programme Petites villes de demain est enrichi par la participation des forces vives du territoire que sont les entreprises ou leurs représentants, les associations, les habitants.

La convention-cadre précise les ambitions retenues pour le territoire, son articulation avec le CRTE, et l'ensemble des moyens d'accompagnement existants au profit des collectivités locales, entreprises et populations des territoires engagés.

La convention précise l'ensemble des engagements des différents partenaires pour la période du programme 2021-2026 : État, opérateurs, collectivités, secteur privé.

Les communes de Marans et Courçon d'Aunis se sont engagées dans le programme Petites villes de demain, selon les termes de la convention d'adhésion en date du 31 mars 2021.

Le périmètre d'étude du diagnostic a été entrepris à l'échelle d'Aunis Atlantique afin de comprendre les dynamiques en œuvre sur le territoire et identifier les leviers à actionner pour renforcer le rôle des deux pôles structurants d'Aunis Atlantique : Marans et Courçon d'Aunis.

Cette étude se base sur les résultats du diagnostic du Projet de Territoire et du CRTE. Elle est complétée par un diagnostic à l'échelle urbaine des deux communes.

Le périmètre stratégique de l'ORT s'étend ainsi sur l'ensemble du territoire d'Aunis Atlantique et se traduit opérationnellement à l'échelle des deux communes.

La convention-cadre confère de nouveaux droits juridiques et fiscaux pour mieux maîtriser le foncier, notamment à travers le renforcement du droit de préemption urbain (L211-4 du code de l'urbanisme) et du droit de préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce et baux commerciaux (L214-1 du code de l'urbanisme). Dans le cadre de cette convention-cadre le périmètre opérationnel de l'ORT établi sur les deux communes structurantes (Marans et Courçon d'Aunis) ouvrira à ses nouveaux droits juridiques et fiscaux.

Les orientations stratégiques qui en résultent servent une démarche de projet intégré construit autour de 3 grands piliers :

- 1/ Des acteurs rassemblés autour d'un projet commun et un partage politique fort,
- 2/ le croisement des thématiques environnementale, sociale et économique afin de favoriser un regard transversal
- 3/ Une contextualisation des projets et une mise en œuvre durable et responsable

Présentation du territoire d'Aunis Atlantique

Issu de la fusion entre la Communauté de communes du Pays Marandais et la Communauté de communes du canton de Courçon, la Communauté de Communes (CDC) Aunis Atlantique a été créée le 1er janvier 2014.

Espace transitoire entre deux départements et deux régions, la CDC Aunis Atlantique est la porte d'entrée de la Vendée sur la Charente-Maritime ainsi que des Pays de la Loire sur la Nouvelle-Aquitaine. Cette situation lui confère le rôle de commune d'accueil pour les flux entrants.

Composée de 20 communes avec une superficie de 440,48 km², elle compte 30 188 habitants. (source : INSEE 2021). Sa population bénéficie d'une forte croissance (évolution annuelle d'environ 1,6%, trois fois supérieure à l'évolution moyenne sur le département) du fait de sa proximité de La Rochelle. Cette croissance ne profite cependant pas aux deux principales centralités Marans et Courçon dont les fragilités ont conduit à les retenir dans la démarche Petites villes de demain.

Malgré sa croissance démographique, ce territoire reste avant tout un territoire rural, globalement peu dense et riche sur le plan des espaces naturels et de la biodiversité (inclus dans le parc naturel du Marais Poitevin) avec 77% de sa superficie dédiée à l'agriculture.

Malgré une façade littorale très attractive, le territoire Aunis Atlantique se situe en retrait de cette dynamique avec seulement la Commune de Charron située sur le littoral et à dominante résidentielle.

À proximité entre trois secteurs fortement urbanisés et attractifs, La Rochelle, Niort et Rochefort, Aunis Atlantique attire de nombreux actifs travaillant dans les agglomérations voisines.

Le développement récent s'est beaucoup articulé autour des axes routiers structurants et notamment la RN11. La question des mobilités est de ce fait un sujet majeur et l'EPCI a engagé une réflexion sur la prise de compétence de mobilités prévue par la loi LOM.

L'activité économique y est plutôt dynamique et le taux de chômage, de l'ordre de 10 %, est bien largement inférieur à la moyenne départementale. Néanmoins, le nombre d'emplois sur le territoire n'augmente pas suffisamment par rapport à l'apport de population, plutôt jeune et familiale et le taux de concentration de l'emploi diminue depuis de nombreuses années. La question de l'emploi est ainsi en forte articulation avec la question des déplacements évoquée précédemment.

Marans et Courçon constituent les deux pôles structurants de cette communauté de communes.

Marans représente 8249 hectares, commune la plus vaste du département, Courçon représente quant à elle 1911 hectares et sont toutes deux au cœur du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin.

Communes peu denses à l'image de tout le territoire, elles revêtent un rôle majeur regroupant historiquement la plupart des services publics (groupes scolaires, finances publiques, CDC, centre socioculturel, CAF, CPAM, EHPAD ...) et commerces, celles-ci connaissent aujourd'hui un regain d'attractivité accentué par la crise sanitaire et fragilisée par les dynamiques de concurrence entre territoires.

Le programme Petites Villes de Demain offre l'opportunité de travailler sur les leviers à actionner afin de conserver et renforcer leur statut de ville mère structurante et fédératrice d'une composition et d'un fonctionnement territorial plus équilibré et remettre au cœur du territoire les enjeux contemporains d'adaptations à l'évolution démographique, la transition écologique et au changement climatique.

Courçon d'Aunis

Avec une population municipale de 1879 habitants en décembre 2022, la Commune de Courçon d'Aunis est inscrite depuis une dizaine d'années dans un développement fort de sa population en lui offrant de nombreux services publics, commerciaux et médicaux. C'est pour cela qu'en qualité de pôle structurant dans le PLUI-H de l'EPCI, il a été projeté une augmentation de sa population d'ici 2030.

L'indice de vieillissement de la population est bas (58 personnes de 65 ans et plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans) et la part des 75 ans et plus est en diminution depuis plusieurs années. Le taux de chômage des 15-64 ans y est relativement élevé (15%) et l'indice de concentration d'emploi est de 57,6 (57,6 emplois proposés sur le territoire pour 100 actifs occupés).

La Commune dispose d'un collège public, de deux gymnases intercommunaux et de commerces et services de proximité (boulangerie, supérette, tabac presse, pharmacie, trois agences immobilières, trois agences bancaires...). Un marché en plein air bihebdomadaire vient compléter cette offre commerciale.

Les évolutions de la Commune de Courçon d'Aunis passeront par une rénovation de l'habitat ancien, une poursuite de l'opération en cours de création de logements neufs, d'adaptation des services publics et d'une revitalisation des commerces de centre bourg. Un renforcement des opérateurs médicaux et paramédicaux déjà présents sur la Commune sera également l'objet d'évaluation de la qualité de vie.

Marans

Avec une population municipale de 4 512 habitants en décembre 2022, Marans constitue la ville la plus peuplée du territoire d'Aunis Atlantique. Cette population est en revanche en déclin depuis plusieurs années et affiche un indice de vieillissement de 130 en 2017 (plus l'indice est faible plus le rapport est favorable aux jeunes, plus il est élevé plus il est favorable aux personnes âgées). Cela s'illustre notamment sur la part des logements vacants qui a augmenté entre 2007 et 2017 de 3,7 points passant de 6,6 % en 2007 à 10,3% en 2017.

Le taux de chômage des 15-64 ans y est relativement élevé (+ de 14%). Néanmoins, l'indice de concentration d'emploi est de 113,3 ; la commune est donc considérée comme un pôle d'emploi.

Plus de 80% du parc de logements est constitué de résidences principales.

En termes de déplacements, près de 74% des déplacements domicile / travail s'effectuent en voiture.

Le tissu économique local comptabilise 435 établissements, dont plus de 62% sans salariés, seuls deux établissements sur la commune comptabilisent entre 100 et 199 salariés.

Marans dispose d'une vie associative dynamique et de services et équipements à la population pour la plupart récente ou récemment rénovée : un EHPAD, un collège public et un collège privé, deux gymnases intercommunaux. Des commerces et services de proximité sont présents sur la commune, mais souffrent d'une dissémination dans la ville sans existence de réel circuit marchand.

Sur la base du projet de territoire, le programme Petites villes de demain décline, par orientation stratégique, des actions opérationnelles pour conduire sa démarche de transformation à moyen et long terme pour le renforcement des fonctions de centralité au bénéfice de la qualité de vie de ses habitants et des territoires alentour, dans une trajectoire dynamique et engagée dans la transition écologique. Le programme mobilise dans la durée les moyens des partenaires publics et privés.

Le contenu de la présente convention est conçu sur mesure, par et pour les acteurs locaux. C'est une convention évolutive et pluriannuelle sur la période du programme 2021-2026. Elle fera l'objet d'une large communication et d'une évaluation sur la base d'indicateurs de performances et d'impact, notamment sur ses fonctions de centralité.

La présente convention est reconnue comme valant opération de revitalisation de territoire au sens de l'article L 303-2 du Code de la construction et de l'habitation et pourra être amenée à évoluer au gré de la signature d'avenants.

Article 2 – Les objectifs du territoire

Conscients des enjeux induits par le changement climatique, les élus d'Aunis Atlantique ont fixé une trajectoire commune : celle de la transition écologique inscrite dans le Projet de Territoire et traduite au sein des actions du Contrat de Relance et de Transition écologique (CRTE).

Le programme Petites Villes de Demain s'ancre sur ce socle commun et vise à faire d'Aunis Atlantique un territoire attractif, avec un cadre de vie qualitatif, valorisant son identité et respectueux de l'environnement.

Les deux villes de Courçon d'Aunis et Marans s'inscriront dans cette même dynamique afin de faire du programme Petites Villes de Demain un levier de transformation durable et responsable, inscrit dans le tissu local.

La vision stratégique constitue la colonne vertébrale du projet de territoire ; elle donne un sens commun aux actions et à l'engagement des acteurs (détaillées en annexe 1).

Les orientations stratégiques et résultats du diagnostic territorial ont permis d'identifier 4 axes servant l'attractivité d'Aunis Atlantique :

- **1/ L'habitat** visant à renforcer la fonction résidentielle en agissant principalement dans le cadre de la rénovation urbaine et le renforcement de la densification au sein de l'enveloppe urbaine existante des deux pôles structurants.
- **2/ L'économie** afin de rendre plus attractifs les commerces et services et lutter contre les déséquilibres territoriaux.
- **3/ Le cadre de vie et la mobilité** s'attachant à construire un cadre favorable au bien-être et mieux vivre des habitants ainsi qu'à la revitalisation des centres-villes en agissant notamment sur les leviers permettant aux habitants de s'approprier davantage le centre-ville (la sécurité, l'accessibilité, l'apaisement des vitesses, trame verte et bleue...)
- **4/ Le patrimoine** socle rassemblant l'ensemble des acteurs autour de la mémoire et d'un récit commun fondant les valeurs et principes de l'identité locale du territoire.

Les deux pôles structurants reprennent et déclinent ces orientations stratégiques, seul Courçon ne développe pas l'axe patrimonial dans sa stratégie.

La présente convention fixe les orientations stratégiques suivantes pour **Marans** :

- **1/ L'habitat** visant à renforcer la fonction résidentielle en agissant principalement dans le cadre de la rénovation urbaine avec l'OPAH -RU et le renforcement de la densification au sein de l'enveloppe urbaine existante.
- **2/ L'économie** visant à rendre plus attractifs les pôles économiques existants et renforcer le caractère structurant de la commune.
- **3/ Le cadre de vie** favorisant l'appropriation et l'amélioration des espaces urbains
- **4/ Le patrimoine**, témoins d'un récit commun à valoriser afin de renforcer l'identité communale
- **5/ La mobilité** permettant d'agir sur la sécurité, l'accessibilité, l'apaisement des vitesses afin de contribuer à un meilleur cadre de vie.

La présente convention fixe les orientations stratégiques suivantes pour **Courçon d'Aunis** :

- **1/ L'habitat** visant la rénovation urbaine avec l'OPAH - RU
- **2/ L'économie** dans le but de conforter l'économie et l'animation du centre-ville
- **3/ Le cadre de vie** afin d'améliorer les fonctions urbaines du centre-ville
- **4/ La mobilité** permettant d'agir sur la sécurité, l'accessibilité, l'apaisement des vitesses et contribuer à un meilleur cadre de vie.

En cas d'évolution des orientations ou objectifs en cours de programme, elles seront validées par le comité de pilotage, et feront l'objet d'un avenant à la présente convention. L'évolution des actions ne fait pas l'objet d'un avenant.

Annexe 3 – Le plan d'actions

Le plan d'action est la traduction opérationnelle du projet de territoire qui se décline en actions de la collectivité et des acteurs territoriaux. Ce document évolutif consiste en la compilation des fiches actions validées, et éventuellement de la liste des projets en maturation ; il est transmis à chaque évolution à l'ANCT (délégation territoriale et direction de programme) à des fins de suivi.

Les évolutions du plan d'action sont examinées et validées au fil de l'eau par le comité de pilotage, sans nécessité d'avenant de la présente convention.

Le périmètre stratégique de l'ORT inclut l'ensemble du territoire d'Aunis Atlantique.

Les secteurs d'intervention opérationnels de l'ORT sont situés sur les centres-villes de Marans et Courçon ainsi que les polarités contribuant à leur revitalisation (secteurs, gare, friches urbaines notamment).

Les secteurs d'intervention ORT sont présentés en annexe 2.

4.1 Les actions

Les actions du programme Petites villes de demain sont décrites dans des fiches action selon le modèle figurant en annexe 3 ; elles ont vocation à alimenter directement le plan d'action du CRTE du territoire concerné.

L'inscription formelle des actions dans le programme PVD est validée par les instances de gouvernance en s'appuyant sur l'expertise des services déconcentrés de l'État, des opérateurs et des services des collectivités territoriales concernées.

Les actions prêtes, validées en comité de projet PVD, sont adressées à chacun des financeurs appelés à se prononcer dans leurs propres instances décisionnelles.

Le préfet peut saisir autant que de besoin la Direction de programme Petites villes de demain de l'ANCT (cf. article 6.3.) pour toute opération nécessitant un éclairage particulier.

Chaque fin d'année, une synthèse financière des contributions obtenues des différents financeurs est présentée en comité de projet, et transmise à la direction de programme Petites villes de demain de l'ANCT.

4.2 Projets en maturation

Des projets, de niveaux de maturité différents peuvent être listés en annexe du plan d'action. Les projets feront l'objet d'un travail spécifique de maturation afin d'être proposés au plan d'action, lors du comité de pilotage ultérieur à la signature, en fonction de leur compatibilité avec les objectifs du contrat, de leur faisabilité, de leur valeur d'exemple et de leur dimension collective ou de leur effet d'entraînement.

Annexe 4 – Modalités d'accompagnement et engagements

5.1. Modalités d'accompagnement du département et de la Banque des Territoires

Le Département et la Banque des Territoires apportent leur soutien en cofinçant les études liées au dispositif Petites Villes de Demain.

Plusieurs partenaires sont susceptibles de proposer un soutien en ingénierie : les partenaires financiers (l'ANCT, la Banque des territoires, Département 17, le Catema, l'Ademe...), services déconcentrés de l'État, collectivités territoriales, agences techniques départementales, CAUE, CPIE, Agences d'urbanisme... pour les différentes phases du programme (élaboration du projet de territoire, définition et mise en œuvre des projets, participation des habitants, suivi et évaluation du contrat) qu'il conviendra de préciser et de rappeler dans le bilan du contrat. L'activation de cet accompagnement s'effectue selon les modalités de saisines et de contractualisation propres à chaque organisme.

Le Département de la Charente-Maritime, en partenariat avec la Banque des Territoires, a mis en place un marché à bon de commande « Ingénierie – Petites Villes de Demain », permettant aux collectivités en faisant la demande, et après avis de la Commission permanente, de mobiliser la SEMDAS pour réaliser les études nécessaires à la construction et à la réalisation du projet de territoire.

Le soutien au territoire peut passer par un appui spécifique des établissements publics et opérateurs qui pourraient notamment mobiliser des financements pour le montage des projets et les investissements.

5.2. Modalités d'accompagnement de la Région

Pour chacune des opérations relatives aux axes stratégiques opérationnels qui peuvent relever d'un soutien financier, une demande de subvention individualisée sera effectuée par le porteur de projet et sera soumise à la décision de la Commission permanente du Conseil Régional.

Les partenaires s'engagent à assurer la réalisation des actions inscrites à ce contrat.

Article 6 - Equipement des territoires

6.1. Dispositions générales concernant les financements

Les financeurs s'efforcent d'instruire dans les meilleurs délais les demandes de financement qui leur sont soumises et à apporter leur appui pour contribuer à la réalisation des actions entrant dans leur champ d'intervention.

Les financements inscrits dans les fiches sont des montants prévisionnels. Ils sont à mobiliser suivant les dispositifs et dispositions propres aux différents partenaires. Les éléments financiers qui y sont inscrits sont fondés sur une première analyse de l'éligibilité des actions proposées aux différentes sources de financement des partenaires, selon les modalités décrites dans les fiches actions, mais ne valent pas accord final.

Les montants de prêt, d'avance ou de subvention, sont indicatifs, sous réserve de : disponibilité des crédits et du déroulement des procédures internes à chaque partenaire, de l'instruction des dossiers, des dispositifs en vigueur à la date du dépôt, de la validation par les instances décisionnaires du partenaire considéré. Les décisions font l'objet de conventions spécifiques établies entre le partenaire et le porteur de projet.

6.2. Les territoires signataires

En signant cette convention, les communes de Marans et Courçon d'Aunis assument leur rôle de centralité au bénéfice de la qualité de vie des habitants de la commune et des territoires alentour, et leur volonté de s'engager résolument dans une trajectoire dynamique et engagée dans la transition écologique, soutenue dans cet engagement par la Communauté de communes.

Les communes signataires s'engagent à désigner dans leurs services un chef de projet PVD responsable de l'animation du programme et de son évaluation.

La Communauté de communes assure le portage salarial pour le compte des communes de Marans et Courçon d'Aunis, ainsi que la coordination générale du dispositif à l'échelle de l'EPCI.

Les communes signataires s'engagent à animer le travail en associant les acteurs du territoire et en travaillant étroitement avec les partenaires du contrat (collectivités, entreprises, État, établissements publics, habitants, associations, ...) afin d'initier et de catalyser la dynamique du territoire en faveur du projet de territoire. Le partage des orientations et des actions qui découlent du projet de territoire est organisé localement au moment jugé opportun par la collectivité signataire, en accord avec l'État. Ce moment de partage a pour objectif, avant et également après la signature de la convention-cadre, d'enrichir les actions, de favoriser la mobilisation autour du programme et l'émergence d'éventuels porteurs de projets.

Le territoire signataire s'engage à mobiliser les moyens, tant humains que financiers, nécessaires au bon déroulement du programme, ainsi qu'à son évaluation.

Le territoire signataire s'engage à la mise en œuvre des actions inscrites au programme, dont il est maître d'ouvrage.

6.3 L'État, les établissements et opérateurs publics

L'État s'engage à travers ses services, services déconcentrés et établissements à accompagner l'élaboration et la mise en œuvre du programme, dans une posture de facilitation des projets, sous réserve de leur faisabilité juridique, technique et opérationnelle.

L'appui de l'État porte en particulier sur l'apport d'expertises techniques et juridiques et la mobilisation coordonnée de ses dispositifs de financement au service des projets du programme.

L'État s'engage à optimiser les processus d'instruction administrative et à examiner les possibilités d'expérimentation de procédures nouvelles, ou de simplification de procédures existantes, sur la base de projets précis qui lui seraient présentés dans le cadre du programme.

L'État soutient l'ingénierie des collectivités par le cofinancement via le FNADT de postes de chefs de projet, en complément des crédits apportés par les opérateurs partenaires du programme. Il s'engage à étudier le

possible cofinancement des actions inscrites dans le programme, qui seraient éligibles aux dotations et crédits de l'État disponibles.

Le soutien au territoire peut passer par un appui spécifique des établissements publics et opérateurs qui mobiliseront notamment des financements pour le montage des projets et les investissements. Ce soutien permettra de renforcer la capacité d'ingénierie, l'animation du territoire ainsi que les projets eux-mêmes.

En particulier :

- L'ANCT peut accompagner les territoires en conseil et ingénierie, via ses différents programmes d'intervention (France Service, tiers-lieux, ...) et dans ses domaines d'expertise comme par exemple la revitalisation commerciale. L'ANCT soutient également les projets par le pilotage du programme Petites villes de demain, et en particulier du Club ;
- L'Anah peut apporter un accompagnement aux différentes phases d'une stratégie en matière d'amélioration de l'habitat pour des interventions intégrant les thématiques spécifiques relevant de ses priorités (la lutte contre l'habitat indigne et dégradé, la précarité énergétique, la fragilisation et la dégradation des copropriétés, le vieillissement de la population, tant en phase pré-opérationnelle qu'opérationnelle. Cet accompagnement peut être destiné aux propriétaires (occupants ou bailleurs), syndicats de copropriétaires, collectivités ou opérateurs immobiliers ;
- Le Cereema peut apporter un appui pour l'élaboration des projets de territoires et des plans d'action, ainsi que pour la phase de mise en œuvre et d'évaluation et dans ses domaines d'expertise (par exemple, la stratégie foncière et d'aménagement durable, la transition écologique, les mobilités, la revitalisation économique et commerciale) ;
- L'ADEME peut apporter un appui à travers un contrat d'objectifs transversal sur la durée du contrat de transition écologique et intervenir en soutien de certaines opérations du programme.

D'autres établissements publics ou opérateurs de l'État peuvent intervenir : l'Office français pour la biodiversité (OFB), la Banque publique d'investissement (Bpifrance), l'Agence française de développement (AFD), etc.

De plus, la Caisse des dépôts, établissement public financier à caractère spécial, peut intervenir via sa direction de la Banque des territoires pour accompagner les acteurs locaux dans leurs projets de développement territorial - conseil et ingénierie, prêts, investissements en fonds propres, services bancaires, consignations et dépôts spécialisés ;

Les contributions spécifiques des établissements publics et opérateurs sont portées en annexe 4.

6.4 Engagements de la Région

La Région est identifiée comme un partenaire des politiques de revitalisation du territoire.

La Région, via ses cadres d'interventions ou les dispositifs européens, pourra apporter un appui financier aux opérations et actions inscrites au programme. Ces opérations devront faire l'objet d'une sollicitation officielle de subvention, avec un dépôt de dossier. L'éligibilité sera instruite et étudiée au regard des dispositifs sollicités en vigueur et des dispositions financières. La décision fera l'objet d'une délibération de la Commission Permanente de la Région.

6.5 Engagements du Département

Le Département en qualité de chef de file des politiques de solidarité, mais également de son rôle sur les politiques de mobilité et les espaces naturels sensibles, ainsi que le numérique, apportera son concours aux actions visées par le programme.

Le Département s'engage à désigner dans ses services un ou des référent (s) pour participer à la gouvernance du programme ainsi qu'au dispositif de pilotage, de suivi et d'évaluation des actions et projets.

Le Département s'engage à soutenir de manière prioritaire les actions et projets du programme qui sont compatibles avec ses politiques publiques et cadres d'intervention, sous réserve que les porteurs de projets déposent un dossier complet pour instruction et répondent aux sollicitations de la collectivité pour l'instruction

du dossier et éclairer l'exécutif sur la décision à intervenir.

Le Département via ses cadres d'intervention ou les dispositifs européens, pourra apporter un appui financier aux opérations et actions inscrites au programme. Ces opérations devront faire l'objet d'une sollicitation officielle de subvention, avec un dépôt de dossier. L'éligibilité sera instruite et étudiée au regard des dispositifs sollicités en vigueur et des disponibilités financières. La décision fera l'objet d'une délibération de la Commission Permanente du Département.

6.6 Engagements des autres opérateurs publics

La Banque des Territoires peut soutenir la mise en œuvre du programme via les actions suivantes :

- Soutien à l'ingénierie (Managers de commerce, études...)
- Soutien via l'accès à des crédits à taux préférentiels

La Caisse des Dépôts, par l'intermédiaire de sa direction de la Banque des Territoires, contribue à la mise en œuvre effective du Programme Petites Villes de Demain en mobilisant sur la période 2020-2026 les moyens visant notamment à :

- Accompagner les villes et leur intercommunalité en matière de soutien méthodologique et d'ingénierie de projet, adaptés aux problématiques des petites centralités et répondant aux enjeux de redynamisation et d'attractivité. Ces moyens pourront prendre la forme de cofinancement d'une partie des postes de chefs de projet, de cofinancement d'études nécessaires pour élaborer et mener à bien le projet global de redynamisation, et de prise en charge d'assistances techniques destinées aux territoires rencontrant des difficultés particulières ;
- Contribuer à l'expertise opérationnelle portant sur les montages dédiés à la mise en œuvre opérationnelle des investissements ou des solutions de portage d'actifs immobiliers aux côtés des acteurs économiques (la Caisse des Dépôts ne subventionne pas les investissements publics) ;
- Financer sous forme de prêts, en particulier le Prêt Rénovation Urbaine Petites Villes de Demain, les opérations des personnes morales publiques ou privées situées dans les communes lauréates du programme et incluses dans le périmètre des Opérations de Revitalisation Territoriale (ORT).

Pour chaque sollicitation financière (prêt, ingénierie, investissement), l'accompagnement de la Caisse des Dépôts sera subordonné aux critères d'éligibilité de ses axes d'intervention ainsi qu'à l'accord préalable de ses organes décisionnels compétents.

Les porteurs de projets publics comme privés ont, à travers le comité local de projet Petites Villes de Demain, une instance de proximité au sein de laquelle ils pourront faire examiner les possibilités de saisine de l'offre CDC Petites Villes de Demain de la Banque des Territoires selon les modalités qu'elle définit avec ses partenaires.

6.7 Engagements de l'Etablissement Public Foncier Nouvelle-Aquitaine

L'Etablissement Public Foncier Nouvelle-Aquitaine (EPFNA) s'associe à la démarche initiée par l'Etat au titre de la présente convention cadre. L'EPFNA s'engage à étudier la possibilité de soutenir les actions inscrites dans le plan d'action de la convention qui seraient éligibles aux crédits d'investissement disponibles et impliquant une maîtrise foncière entrant dans son champ de compétence, via les conventions cadres et opérationnelles signées, ou la signature de nouvelles conventions.

6.8 Mobilisation des citoyens et des acteurs socio-économiques

Il s'agit de renforcer la cohésion territoriale et l'appartenance nécessaires à la dynamique de transformation du territoire en mobilisant, écoutant, faisant participer les habitants et les acteurs socio-économiques à la décision du cap collectif.

La dynamique d'animation du projet vise une communication et une sensibilisation en continu pour permettre aux acteurs et partenaires de s'associer aux actions de transformation ; une attention particulière sera portée à la facilitation de la mobilisation citoyenne en faveur du projet collectif. Concrètement, la mobilisation des citoyens peut prendre deux types de formes : la participation des publics à l'élaboration de la décision publique

d'une part, et les initiatives citoyennes prises et mises en œuvre par les citoyens eux-mêmes d'autre part.

Les entreprises, de par leur impact sur l'environnement et l'emploi, sont des acteurs indispensables au projet de développement écologique et économique du territoire ; leur collaboration peut permettre d'identifier de nouvelles synergies en particulier dans une logique d'économie circulaire.

6.9 Maquette financière

La maquette financière pluriannuelle est établie à la signature de la convention-cadre.

Elle est mise à jour au fil de l'eau et présentée au comité de pilotage. La maquette financière annuelle (consolidation au 31 décembre) est adressée chaque année en janvier au préfet de département ainsi qu'à la direction de programme PVD de l'ANCT. Pour la première année, la maquette financière annuelle est adressée à la direction de programme PVD de l'ANCT en même temps que la convention-cadre.

Le modèle de maquette financière figure en annexe 4.

Article 2 – Gouvernance du programme Petites Villes de Demain

Les collectivités porteuses mettent en place une gouvernance pour assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du programme, en association étroite avec l'État, confirmant (et ajustant si nécessaire) le fonctionnement installé à l'occasion de la convention d'adhésion pour l'élaboration de la stratégie. Cette gouvernance est intégrée à la gouvernance mise en place pour le Contrat de relance et de transition écologique.

Le Comité de pilotage est présidé par Monsieur le Maire de Marans et Madame le Maire de Courçon. Sont systématiquement invités au comité pilotage les représentants de l'exécutif, des services de l'État, de la Caisse des dépôts – Banque des territoires, de l'Anah, du Cerema, de l'ADEME, ainsi que d'autres établissements publics et opérateurs mobilisés en appui du programme Petites villes de demain, et de représentants des collectivités départementales et régionales si elles sont cosignataires.

Il siègera au moins une fois par an pour :

- Valider l'évaluation annuelle du programme, sur la base des indicateurs de suivi et d'une synthèse financière ;
- Examiner l'avancement et la programmation des actions, y compris financièrement (actualisation du plan de financement) ;
- Étudier et arrêter les demandes d'évolution du programme en termes d'orientations et d'actions (inclusion, adaptation, abandon...) ;
- Décider d'éventuelles mesures rectificatives.

Le chef de projet PVD désigné alimente le comité de pilotage et en particulier :

- Veille en détail au bon déroulement des actions prévues au programme, vérifie l'avancement des dossiers, analyse les éventuelles situations de blocage pour proposer des mesures visant à permettre l'avancement des projets ;
- Établit le tableau de suivi de l'exécution ;
- Met en place les outils d'évaluation et analyse les résultats des évaluations ;
- Propose les évolutions des fiches orientations ;
- Propose les évolutions et les propositions d'ajouts de fiches actions.

En complément du comité de pilotage, le comité technique viendra en appui préparer au préalable les décisions à prendre par le comité de pilotage.

Cette instance sera composée des agents techniciens et directeurs représentants des signataires.

Article 1 – Objectif et évaluation du programme

Un tableau de bord de suivi du programme est établi, régulièrement renseigné, décrivant l'avancement des orientations et actions (taux de réalisation, mobilisation des moyens et financement, indicateurs...). Il est tenu à jour par le chef de projet PVD. Il est examiné par les services de l'État et présenté en synthèse au comité de pilotage. D'autres tableaux de bord partagés, complémentaires, peuvent être établis, en fonction des besoins, et mis à disposition auprès de l'ensemble des parties prenantes.

Le dispositif d'évaluation, articulé sur plusieurs niveaux (intégralité du programme, orientations et actions) avec la définition des indicateurs et la désignation des acteurs en charge de son fonctionnement, fera l'objet de comptes rendus une fois par an devant le comité de pilotage. Il s'intégrera au dispositif national d'évaluation du programme national PVD.

Article 2 – Résultats attendus du programme

Les résultats seront suivis et évalués. Le ou les indicateurs à l'aune desquels ces résultats sont évalués seront choisis en cohérence avec l'objectif recherché lors de la mise en œuvre de l'action.

Les indicateurs figurent en annexe 5 à la présente convention.

En complément, les objectifs détaillés et les indicateurs propres à chaque action sont précisés dans chaque fiche action en annexe 3.

Article 3 – Utilisation des logos

Chacune des Parties autorise à titre non exclusif l'autre Partie à utiliser son nom et son logo en respectant la charte graphique afférente, pour toute la durée du Contrat afin de mettre en avant le partenariat entre les Parties, et à le faire figurer de façon parfaitement visible et lisible sur ses supports de communication faisant référence aux actions réalisées dans le cadre de cette convention.

Il est précisé qu'aucun matériel, visuel, création, annonce, message de quelque nature que ce soit faisant référence à l'une des Parties ne pourront être créés, réalisés et/ou diffusés par l'autre Partie sans son consentement écrit préalable.

Chacune des Parties reconnaît (i) qu'elle n'acquiert aucun droit sur la charte graphique de l'autre Partie autre que celui de l'utiliser conformément aux dispositions de la présente clause et (ii) qu'elle n'est pas autorisée à utiliser et / ou exploiter les marques, dénominations sociales, logo et plus généralement tous les droits de propriété intellectuelle afférents aux signes distinctifs à l'autre Partie, de quelque façon que ce soit (notamment pour leur reproduction, communication et / ou adaptation) et pour quelque raison que ce soit (y compris à titre de référence commerciale ou pour sa propre publicité).

Le droit d'utiliser les éléments verbaux/graphiques de chacune des Parties est accordé uniquement pour la durée du Contrat et prendra automatiquement fin, sans qu'aucune formalité ne soit nécessaire, à son terme, qu'elle qu'en soit la raison.

La/les commune(s) sont invitées à faire figurer le panneau signalétique Petites villes de demain en entrée de ville (modèle disponible en ligne).

Chaque opération réalisée doit faire l'objet d'un affichage pendant les travaux :

- identifiant clairement le lien avec le programme Petites villes de demain : logo ANCT/PVD et mention « L'État s'engage pour l'avenir des territoires » (modèle disponible en ligne);
- ainsi que les logos et mentions liés aux modalités d'attribution des subventions et financement propres à chaque Partie.

Article 11 – Entrée en vigueur, durée de la convention et période

L'entrée en vigueur du programme est effective à la date de signature du présent contrat, jusqu'à mars 2026. Au terme de la convention, un bilan sera conduit pour en évaluer les résultats et les impacts.

La présente convention est publiée au recueil des actes administratifs de l'EPCI signataire. Elle est transmise pour information au DDFIP ainsi qu'à l'ANCT. Elle pourra faire l'objet d'une mise en ligne, au niveau local et par l'ANCT.

Le programme est évolutif. Le corps de la convention et ses annexes peuvent être modifiés par avenant d'un commun accord entre toutes les parties signataires du programme et après avis du comité de projet. C'est notamment le cas lors d'une évolution de son périmètre ou de l'intitulé des orientations, de leurs objectifs et indicateurs.

Le plan d'action quant à lui, peut évoluer sans avenant, sur décision du comité de pilotage (cf. article3).

Article 12 – Réalisation du programme

D'un commun accord entre les parties signataires du programme et après avis favorable du comité de pilotage, il peut être mis fin à la présente convention.

Article 14 – Traitement des litiges

La présente convention est régie par le droit français.

En cas de contestation, litiges ou autres différends éventuels sur l'interprétation ou l'exécution de la convention, les parties s'efforceront de parvenir à un règlement à l'amiable entre elles.

À défaut, et préalablement à l'engagement de toute action contentieuse et sous réserve des dispositions prises au titre des articles précédents, les parties s'engagent à recourir à la médiation en application des articles L 213-1 du code de la justice administrative du différend qui les oppose et de saisir le président du Tribunal administratif de Poitiers à l'effet d'organiser la mission de médiation et de désigner la ou les personnes qui en seront chargées.

En cas d'échec d'une solution amiable, tout litige ou contestation auxquels la présente convention pourrait donner lieu tant sur sa validité que sur son interprétation, son exécution ou sa réalisation, sera soumis aux tribunaux compétents du ressort de la juridiction de Poitiers.

Signé à Marans le

Monsieur le Préfet de la Charente-
Maritime,

Nicolas BASSELIER

Madame la Présidente de la Charente-
Maritime,

Sylvie MARCILLY

Monsieur le Président de la
CDC d'Aunis Atlantique,

Jean-Pierre SERVANT

Madame la Maire de Courçon d'Aunis,

Nadia BOIREAU

Monsieur le Maire de Marans,

Jean-Marie BODIN

Monsieur le Directeur Général
de l'Établissement Public
Foncier de Nouvelle-Aquitaine,
Sylvain BRILLET

Monsieur le Directeur Territorial de la
Banque des Territoires,

Bruno CHAPTAL

Sommaire des annexes

Annexe 1 – Etudes et orientations stratégiques

Annexe 2 – Périmètres des secteurs d'intervention des ORT

Annexe 3 – Fiches actions

Annexe 4 – Maquette financière

Annexe 5 – Indicateurs de réalisation des objectifs



Petites villes
de demain



Sommaire

I/ ÉTUDES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Avant-propos,

- Le programme Petites Villes de Demain
- Les objectifs de l'étude
- Les documents-cadres de l'étude
- La méthodologie, une démarche intégrée
- La temporalité des différentes phases: diagnostic, orientation, actions,

1/UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE.....31

- Portrait du territoire,

1.1/ Des disparités sociodémographiques La Rochelle/ Aunis Atlantique.....34

- 1.1.1 Les pôles démographiques et résidentiels
- 1.1.2 Les pôles d'emploi

1.2/ Les polarités territoriales d'Aunis Atlantique60

- 1.2.1 Les polarités économiques ,
- 1.2.2 Les pôles de santé, EHPAD, résidence sénior, maison de retraite
- 1.2.3 Les pôles de vie sociale, loisir et sport,

1.3/ Un territoire traversé, un ancrage territorial à contextualiser.....80

- 1.3.1 Aire d'attraction des villes
- 1.3.2 Des flux pendulaires, occasionnels et saisonniers
- 1.3.3 Un maillage permettant une bonne desserte du territoire
- 1.3.4 Un trafic routier soutenu
- 1.3.5 Une offre en transport en commun limitée

2/ LE PATRIMOINE, UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ94

- 2.1 Historique
- 2.2 Les grandes entités paysagères
 - Un paysage naturel sculpté par l'eau
 - Un paysage culturel sculpté par l'agriculture et l'homme
- 2.3 Biodiversité, environnement et ressources

SYNTHÈSE DES AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES102

3/ ANALYSE À L'ÉCHELLE DES DEUX COMMUNES STRUCTURANTES.....104

3.1/ Courçon d'Aunis

- 3.1.1 Évolution urbaine et démographique de Courçon d'Aunis.....105
- 3.1.2 État de l'habitat et identification des besoins des habitants.....111
- 3.1.3 Commerces, services et équipements présents sur la commune.....122
- 3.1.4 Morphologie urbaine du bourg.....130
- 3.1.5 Patrimoine.....135
- 3.1.6 Mobilité.....140
- Synthèse des axes et orientations stratégiques communales145

3.2/ Marans

- 3.2.1 Evolution urbaine et démographique de Marans.....151
- 3.2.2 Etat de l'habitat et identification des besoins des habitants.....156
- 3.2.3 Commerces, services et équipements présents sur la commune.....172
- 3.2.4 Morphologie urbaine.....184
- 3.2.5 Patrimoine198
- 3.2.6 Mobilité et accessibilité sur la commune.....206
- Synthèse des axes et orientations stratégiques communales220

AVANT-PROPOS,

LE PROGRAMME PETITES VILLES DE DEMAIN

Cette étude s'inscrit dans l'élaboration du programme Petites Villes de demain. Elle vise à améliorer les conditions de vie des habitants des petites communes et des territoires alentour, en accompagnant les collectivités dans des trajectoires dynamiques et respectueuses de l'environnement. Le programme a pour objectif de renforcer les moyens des élus des villes et leurs intercommunalités de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralités pour bâtir et concrétiser leurs projets de territoire, tout au long de leur mandat, jusqu'en 2026.

Le programme a été lancé le 1er octobre 2020 par Jacqueline Gourault, Ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales. Piloté par l'Agence nationale de la cohésion des territoires, au plus près du terrain et des habitants, grâce à ses délégués territoriaux, les préfets de département, le programme bénéficie de la forte mobilisation de plusieurs ministères, de partenaires financeurs (Banque des territoires, Anah, Cerema, Ademe), et de l'appui d'un large collectif comprenant notamment l'Association des Petites Villes de France (APVF). Il s'inscrit dans l'Agenda rural.

À travers le programme de Petites villes de demain, l'État et les partenaires viennent soutenir et faciliter les dynamiques de transition déjà engagées sur certains territoires.

Les communes de Marans et de Courçon identifiées pôles structurants de la Communauté de Communes Aunis Atlantique ont toutes deux été lauréates du programme Petites Villes de Demain. Ces communes issues d'un milieu rural sont soumises à des dynamiques et un fonctionnement nécessitant une approche globale du territoire et une vision à court, moyen et long terme.

Le présent document aura pour but de répondre aux questions suivantes:
- En quoi Marans et Courçon sont-ils des pôles structurants d'Aunis Atlantique?
- Comment renforcer ces polarités dans l'intérêt du territoire et de ces deux villes structurantes? et
- Quels sont les leviers de revitalisation à mettre en œuvre sur chacune des deux communes structurantes?

Afin de faire du programme Petites Ville de Demain un levier de transformation durable et responsable inscrit dans le tissu local.

D'une part, cette étude établira un diagnostic territorial afin d'identifier les dynamiques en œuvre et prendre conscience de ces transformations à travers le spectre des changements climatiques, écologiques ou encore les mutations sociodémographiques, économiques, etc.

D'autre part un diagnostic plus ciblé à l'échelle des deux communes visera à contextualiser davantage cette démarche de projet et comprendre les forces, les faiblesses ainsi que les opportunités à développer.

Cette première phase d'étude permettra de définir les orientations stratégiques à l'échelle des deux communes structurantes puis leur mise en œuvre opérationnelle par une Opération de Revitalisation territoriale OPAH multisite.

Cette démarche de projet s'attachera à s'inscrire dans l'existant afin de garantir leur contextualisation en intégrant les enjeux contemporains du développement durable.

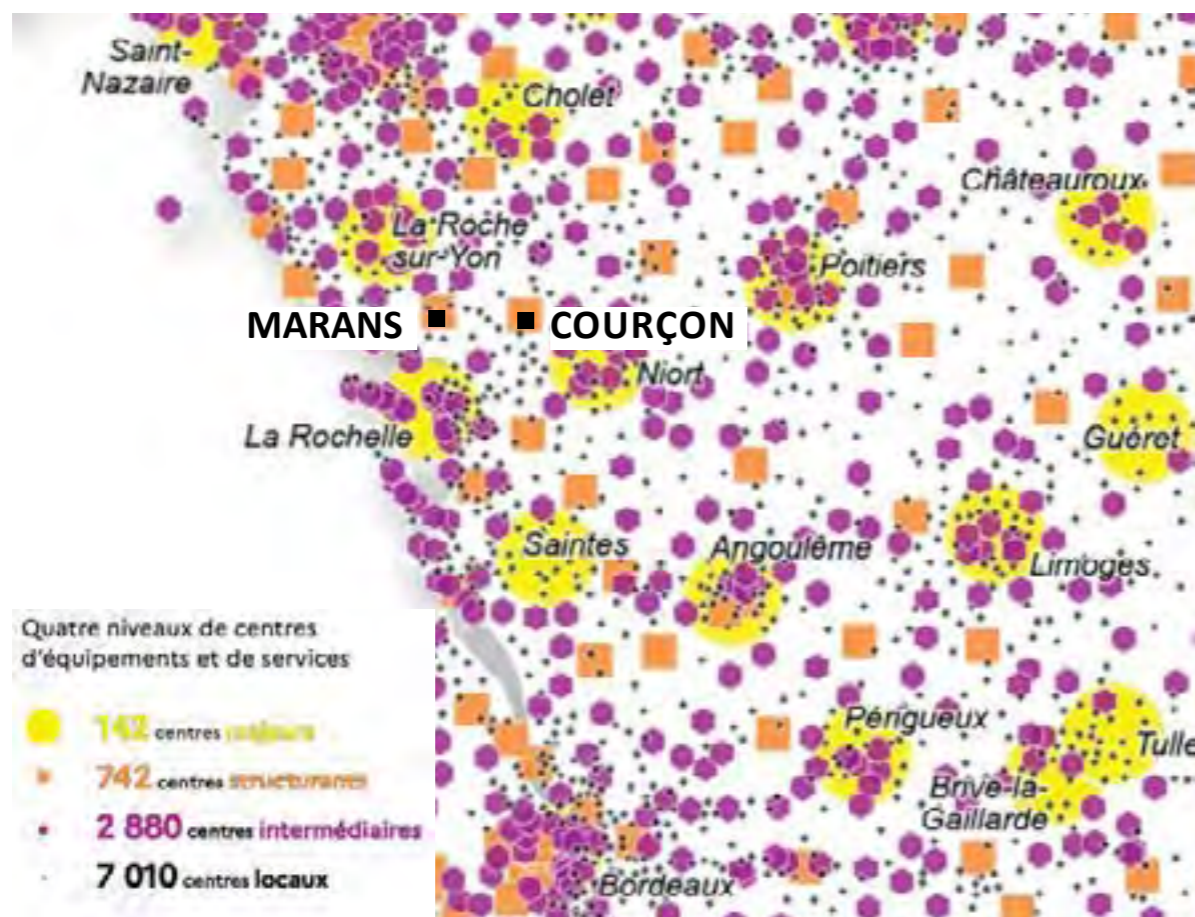
OBJECTIF DE L'ÉTUDE,

PETITES VILLES DE DEMAIN

Composé de 20 communes, le territoire d'Aunis Atlantique s'est engagé dans le programme Petites Villes de Demain afin de définir une stratégie territoriale équilibrée entre les différents pôles, cette réflexion transversale est menée afin de détailler un plan d'action cohérent à l'échelle territoriale et des deux pôles structurants de la Communauté de communes.

- 1/ Identifier les besoins et les potentiels des sites
- 2/ Proposer une analyse prospective des enjeux
- 3/ Traduire, sur la base de la concertation l'ambition territoriale
- 4/ Définir une stratégie d'organisation
- 5/ Hiérarchiser et définir des projets dans le cadre de l'ORT

> Améliorer les conditions de vie des habitants des petites communes et de leurs territoires en accompagnant les trajectoires dynamiques et respectueuses de l'environnement.



Source : Étude « centralités : comment les identifier ? », INRAE-CESAER, ANTC 2020. INSEE BPE 2017

LES DOCUMENTS-CADRES DE L'ÉTUDE

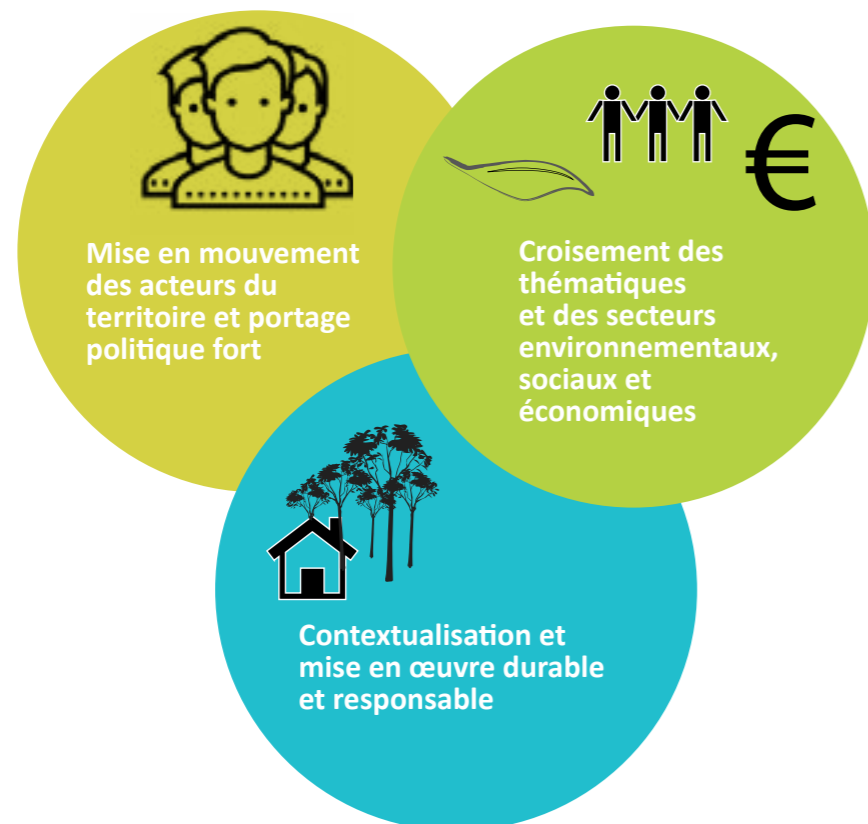
L'étude s'appuie sur les documents-cadres existants et en cours d'élaboration sur Aunis Atlantique. Les principales données du Projet de Territoire constituent le socle de cette analyse avec le Contrat de Relance et de Transition écologique (CRTE). L'étude préopérationnelle de l'habitat avec le PLUI-H (menée en janvier 2022) permettra d'alimenter le diagnostic par un regard sur l'état du logement sur le territoire.



Différentes études ont été lancées pour alimenter la vision sur le territoire. Une étude de programmation urbaine et mobilité portée par la SEMDAS (et les prestataires IDCité et Urban Hymns), une étude commerciale menée par la CCI et une étude préopérationnelle sur la mise en place d'un dispositif d'aide à l'amélioration de l'habitat menée par SOLIHA et Le Creuset Méditerranée (à l'échelle du territoire de la CDC AA avec un focus sur les deux communes labélisées « Petites Villes de Demain », Marans et Courçon).

L'étude s'inscrit dans une démarche de projet intégré avec 3 grands piliers :

- 1/ d'une part la mise en mouvement des acteurs et un portage politique fort
- 2/ un croisement des thématiques environnementale, sociale et économique afin de favoriser un regard transversal
- 3/ Une contextualisation des projets et une mise en œuvre durable et responsable



La mise en mouvement en interne des acteurs:

1/ **Un groupe d'étude** intervenant sur le suivi hebdomadaire de l'étude composé de:

- la CDC,
- les 2 DGS vus indépendamment
- et le chef de projet

2/ **Comité technique**, équipe projet réduite réunie tous les mois:

- la CDC et son président
- les 2 DGS
- et le chef de projet

3/ **Comité de pilotage** réuni avant la finalisation de chaque phase, une fois par trimestre:

- Le président
- Les 2 Maires
- les adjoints de chaque commune
- la CDC
- les 2 DGS
- et le chef de projet

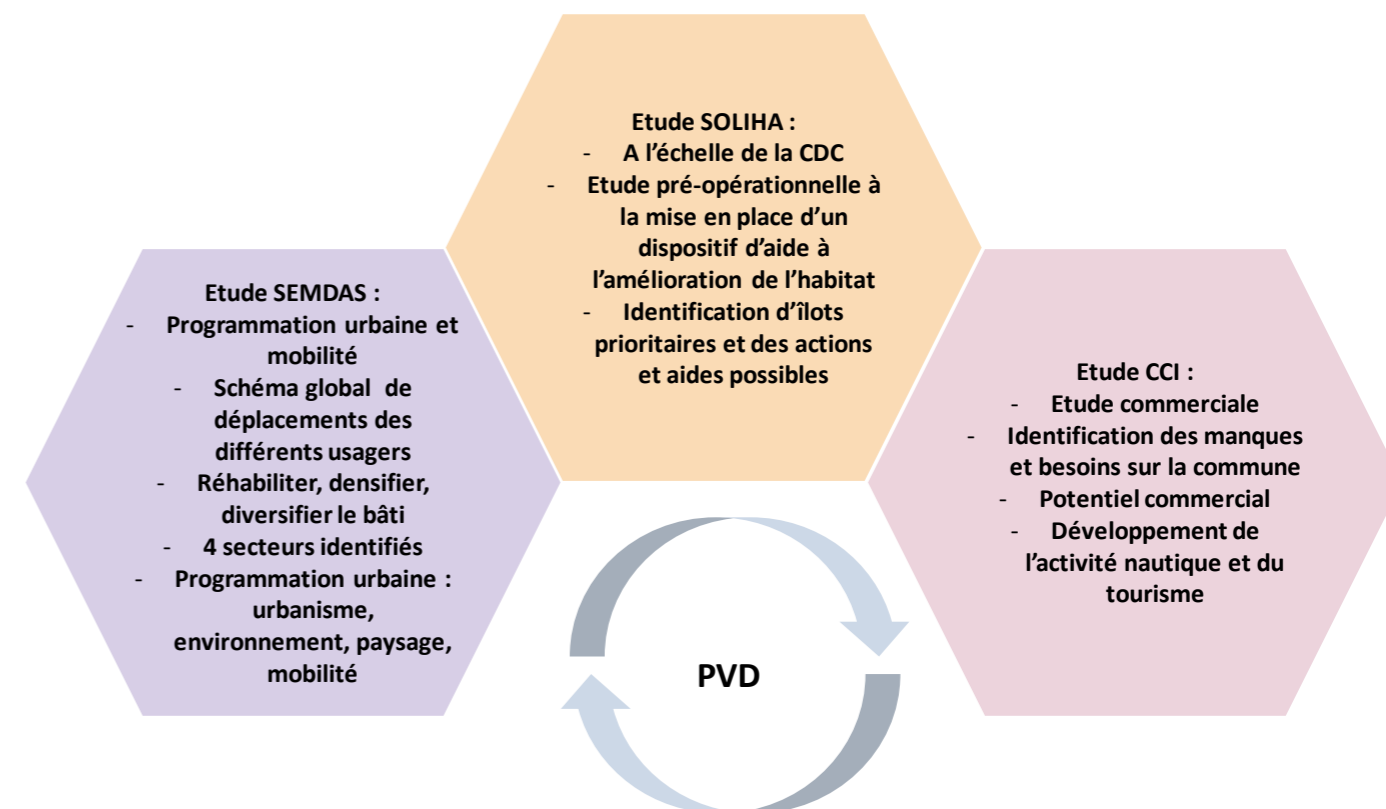
4/ **le comité de projet** avec les acteurs publics élargit réuni à la finalisation de chaque phase, une fois par trimestre (constitution annexée à la convention initiale PVD).



La mise en mouvement des acteurs externes:

1/ Mobilisation de l'ingénierie:

- Étude économique à l'échelle des deux pôles structurants menée par la CCI
- Étude sur l'habitat (OPAH) menée par Soliha
- Programmation urbaine et étude Mobilité conduites par la SEMDAS aux côtés de Id Cité et Urban Hym
- Étude Atelier SUP+ sur le secteur du Port de Marans



2/ Atelier de projet sur la ville de Marans de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de La Villette, 10 secteurs de projet sur la ville à l'étude

3/ **Questionnaire à la population** lancée en décembre 2021 s'est finalisé le 31 janvier 2022, dans le but de recueillir des données sur les envies, les besoins et le projet pressentis sur le territoire.

4/ Diagnostic en marchand avec les élus, technicien et la population

5/ **Ateliers et tables rondes** avec la population permettant de travailler sur une vision commune et une stratégie partagée



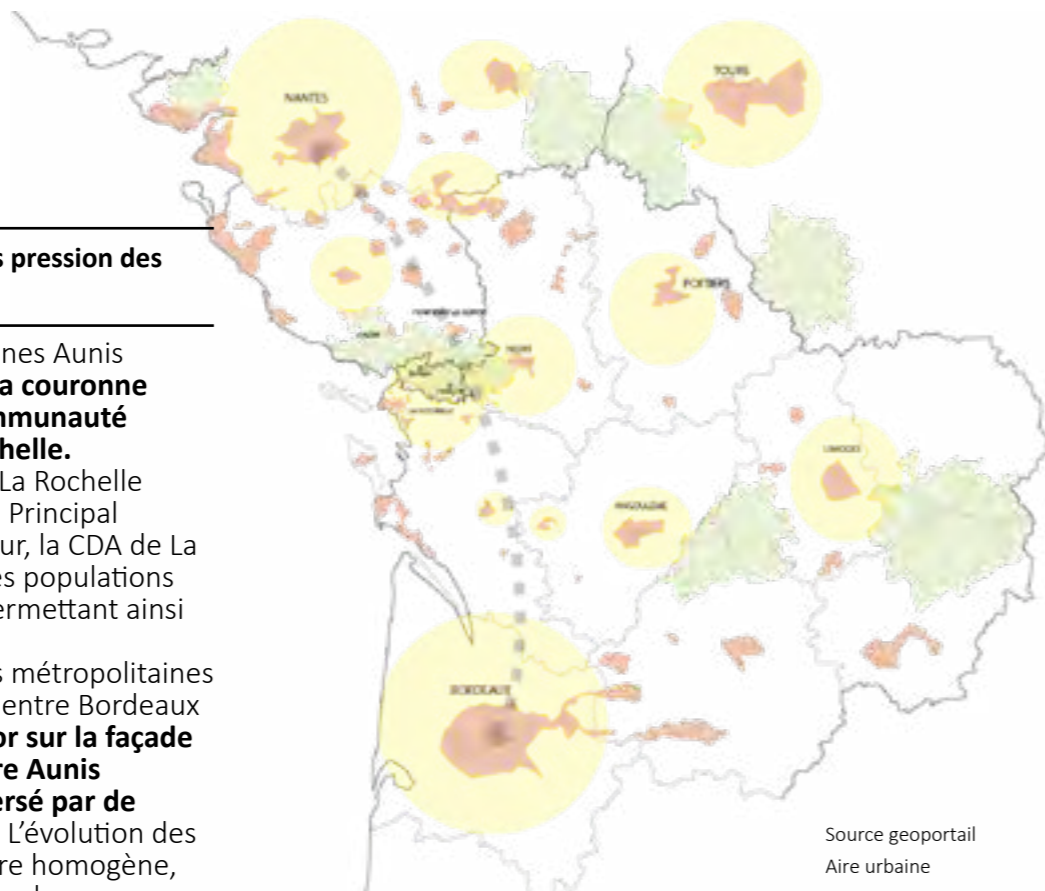


**ÉTUDES ET
ORIENTATIONS
STRATÉGIQUES**

page 13

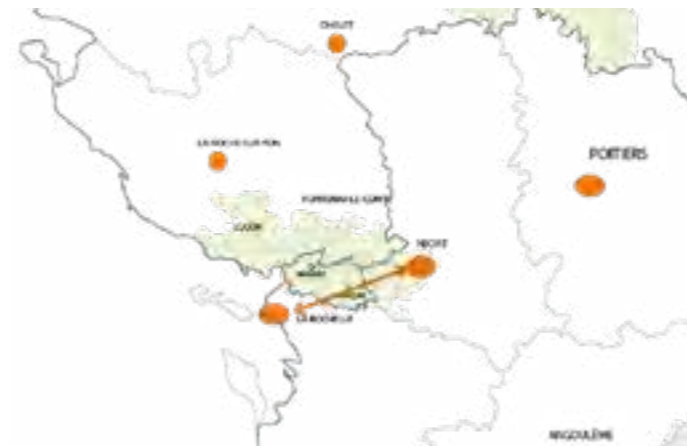
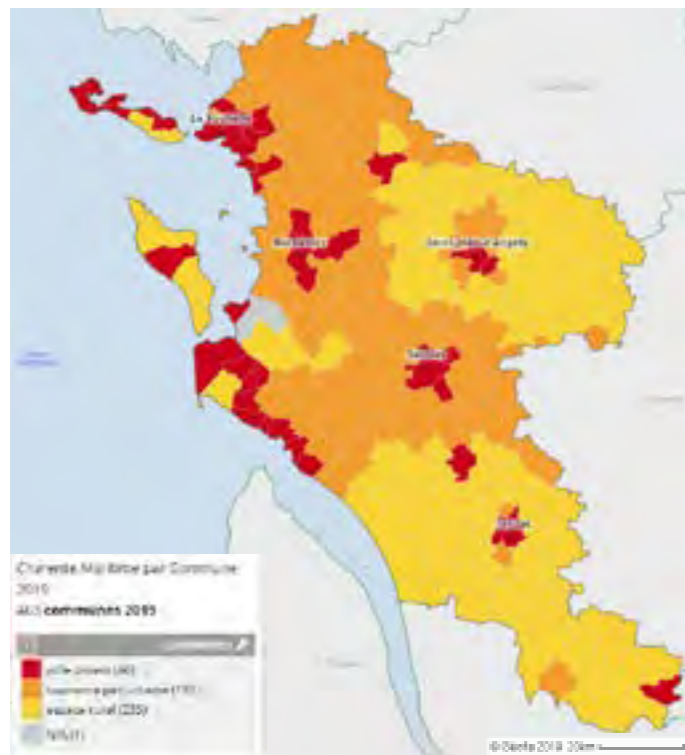
Situation des centralités sous pression des grands pôles urbains

La communauté de communes Aunis Atlantique est située **dans la couronne de l'aire urbaine de la communauté d'agglomération de La Rochelle**. L'aire urbaine de la CDA de La Rochelle représente 73 091 emplois. Principal bassin d'emploi de ce secteur, la CDA de La Rochelle capte la journée les populations résidant sur sa couronne permettant ainsi de l'animer. Par ailleurs, les dynamiques métropolitaines de plus en plus accentuées entre Bordeaux et Nantes créent **un corridor sur la façade littorale et font du territoire Aunis Atlantique un espace traversé par de nombreux flux de transit**. L'évolution des centralités rurales, loin d'être homogène, est intimement liée à de grandes dynamiques territoriales suprarégionales. **Les pôles urbains majeurs captent l'attractivité des polarités adjacentes, créant un risque de déprise sur les centralités périphériques. Les territoires situés dans les couronnes d'influence se spécialisent en secteur résidentiel. Cette**



Source geoportail
Aire urbaine

spécialisation fonctionnelle n'est pas souhaitable face aux enjeux de la ville durable, elle crée des flux pendulaires de plus en plus prégnants avec toutes les externalités qui l'accompagnent.



Situé entre l'agglomération rochelaise, niortaise et La Roche-Sur-Yon, le territoire Aunis Atlantique est en retrait des grandes dynamiques économiques, risquant de devenir un pôle résidentiel de plus en plus fragile.

Le pôle urbain constitue une unité urbaine offrant au moins 5000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain



- **Bassin de vie**
Le bassin de vie de Marans et de Courçon sont similaire et s'ouvrent sur une zone plus large que la CDC d'Aunis Atlantique sans aller jusqu'à la ville de La Rochelle. **Ce périmètre montre que les services et équipements peuvent être recherchés en dehors de la CDC d'Aunis Atlantique.**

Définition du bassin de vie issue de l'INSEE: Le bassin de vie constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. On délimite ses contours en plusieurs étapes. On définit tout d'abord un pôle de services comme une commune ou unité urbaine disposant d'au moins 16 des 31 équipements intermédiaires. Les zones d'influence de chaque pôle de services sont ensuite délimitées en regroupant les communes les plus proches, la proximité se mesurant en temps de trajet, par la route à heure creuse. Ainsi, pour chaque commune et pour chaque équipement non présent sur la commune, on détermine la commune la plus proche proposant cet équipement. Les équipements intermédiaires, mais aussi les équipements de proximité sont pris en compte.



- **Zone d'emploi**
La zone d'emploi de Courçon et de Marans sont identique et déployée sur le territoire de la CDA de La Rochelle ainsi que sur l'île de Ré. **Les habitants de la CDC d'Aunis Atlantique ont tendance à se déplacer vers la CDA de La Rochelle pour travailler.**

Définition de la zone d'emploi issue de l'INSEE: un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main-d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts.



- **Aire d'attraction**
L'aire d'attraction de Marans et Courçon s'étend largement au sud jusqu'à la ville de Rochefort.

Définition de l'aire d'attraction issue de l'INSEE: L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

LA CDC Aunis Atlantique peine à fixer sa population sur son territoire.

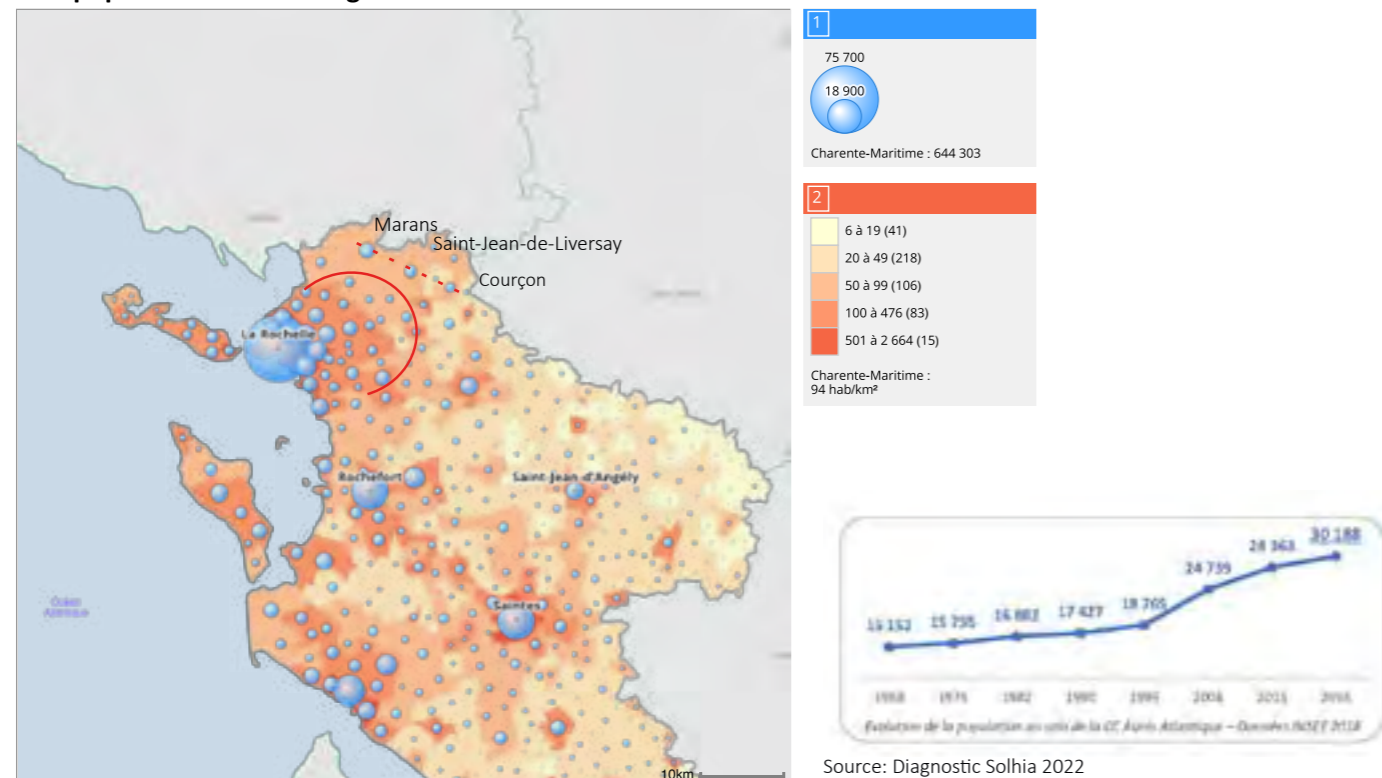
Le périmètre des espaces vécus nécessite une approche territoriale, la ville n'est plus l'unique échelle de réflexion face à un fonctionnement territorial multipolaire. La notion de ville diffuse de Bernardo Secchi ou encore de ville-territoire abordée notamment par Bernard Reichen ou encore d'hyperville d'André Corboz est à questionner.

Il conviendra pour cette prochaine partie de définir la place et le rôle de chaque polarité dans l'armature diffuse de cet espace habité.

-1.1/ DES DISPARITÉS SOCIODÉMOGRAPHIQUES LA ROCHELLE/ AUNIS ATLANTIQUE

-1.1.1/ LES PÔLES DÉMOGRAPHIQUES

Une population en forte augmentation autour de la couronne de la CDA de La Rochelle



© Géofla 2019

• Une croissance soutenue et hétérogène

La majeure partie de la population est concentrée autour de La Rochelle. La Rochelle dénombre 75 735 habitants avec une densité de 2664 hbt/km².

Au 1er janvier 2021, la population globale de la Communauté de Communes Aunis Atlantique est de 30 188 habitants passant à 30 683 en 2022. La croissance démographique reste soutenue, mais enregistre une augmentation annuelle beaucoup plus faible sur les 5 dernières années (+1,25% contre plus de 3% jusqu'en 2015).

Cette croissance est hétérogène sur l'ensemble des 20 communes. Un tiers des communes du territoire affiche une croissance démographique négative ou nulle entre 2020 et 2021. Les communes les plus touchées structurellement sont celles de l'est du territoire (Nuaille d'Aunis, La Ronde, Taugon, La Laigne). Marans connaît une perte d'habitants structurelle depuis de nombreuses années (-2.2% entre 2017 et 2021).

Les polarités à proximité directes de La Rochelle ne cessent de s'amplifier. Seule la frange sud de la CDC d'Aunis Atlantique connaît cette dynamique avec une forte augmentation de sa population ces dernières années sur les communes telles que **Villedoux, Saint-Ouen-d'Aunis et Ferrière d'Aunis**. *Saint-Ouen d'Aunis demeure la commune qui conserve le taux de croissance le plus fort (+ 19,84 % en 5 ans sur la période 2017/2021 et + 4,74 % entre 2020 et 2021).*

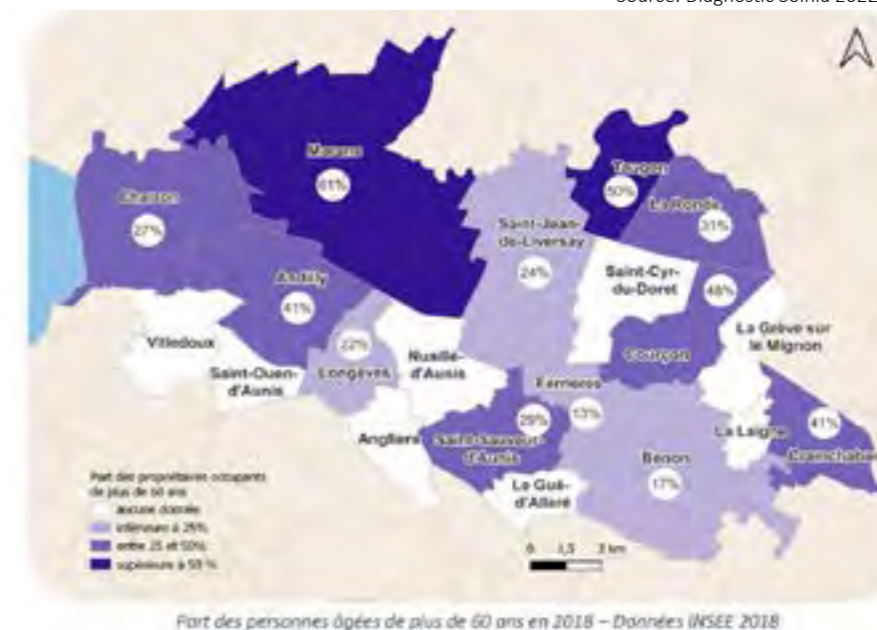
Parmi les communes les plus importantes au nord de la CDC, Marans regroupe le plus grand nombre d'habitants s'élevant à 4497 (55 hbt/km²), Saint Jean de Liversay a quant à elle 2891 habitants (70 hbt/km²) et Courçon 1740 (91hbt/km²). Le nombre d'habitants n'est pas le seul critère à prendre en compte dans la structuration des polarités du territoire. *Marans connaît une perte d'habitants depuis plusieurs années (-2.2% entre 2017 et 2021) et néanmoins la courbe s'inverse en 2022 avec plus de 70 habitants en plus.*

Les centralités historiques forment un ancrage et des repères sur le territoire, il convient de conserver leur caractère structurant.

- > Une couronne de population et de logement qui ne cessent de s'amplifier autour de la CDA de La Rochelle.
- > Une dynamique démographique à la répartition déséquilibrée au regard de la position des deux pôles structurants, une répartition territoriale à rééquilibrer.
- > des pôles structurants fragilisés par cette aspiration de la CDA de La Rochelle.
- > Une population jeune, mais vieillissante avec une part de personnes très âgées notable
- > Une augmentation de famille monoparentale



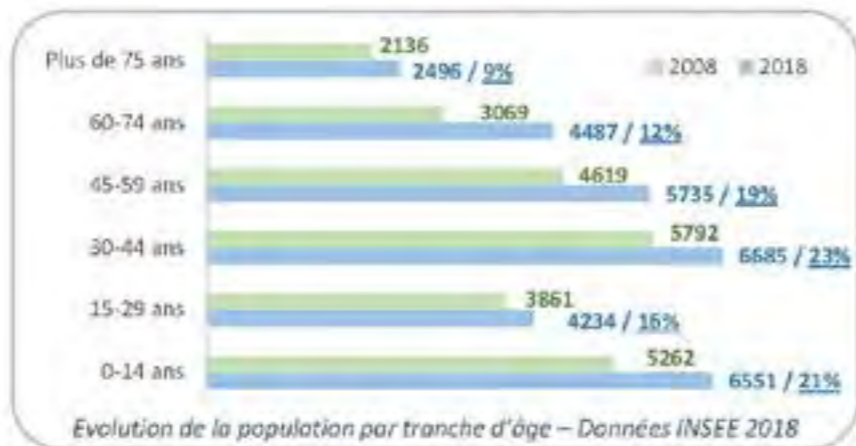
Source: Diagnostic Solhia 2022



Source: Diagnostic Solhia 2022

• **Une population jeune, mais un vieillissement notable**

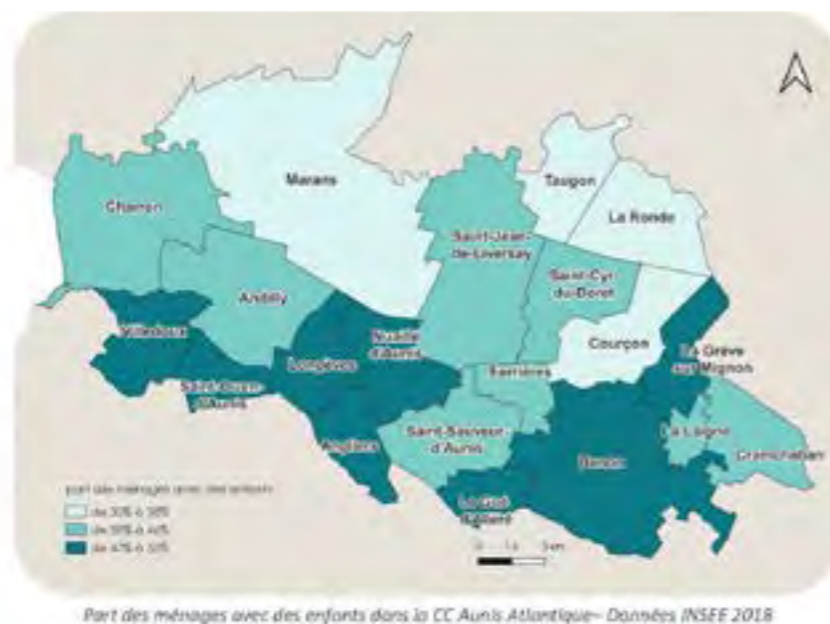
Seulement **23%** des habitants ont plus de 60 ans Cette part est la moins élevée parmi toutes les intercommunalités de la Charente-Maritime 35% de personnes ayant plus de 60 ans en moyenne) La part des plus de 60 ans est inférieure à 19% dans huit communes dont cinq communes de proximité situées au sud de la CC Aunis Atlantique, cela est en partie dû au phénomène de périurbanisation de la CDA de La Rochelle, où les prix du marché sont élevés, contraignant les jeunes ménages et les familles à s'éloigner et s'installer en périphérie, notamment sur le territoire d'Aunis Atlantique, où les prix du marché sont moins élevés. La moitié des habitants ayant emménagé en 2017 sur le territoire a entre 25 et 54 ans, étayant l'hypothèse précédente. La tranche d'âge des plus de 60 ans est cependant celle dont la population a le plus augmenté entre 2008 et 2018 34 contre 28 en Charente-Maritime)



Source: Diagnostic Solhia 2022

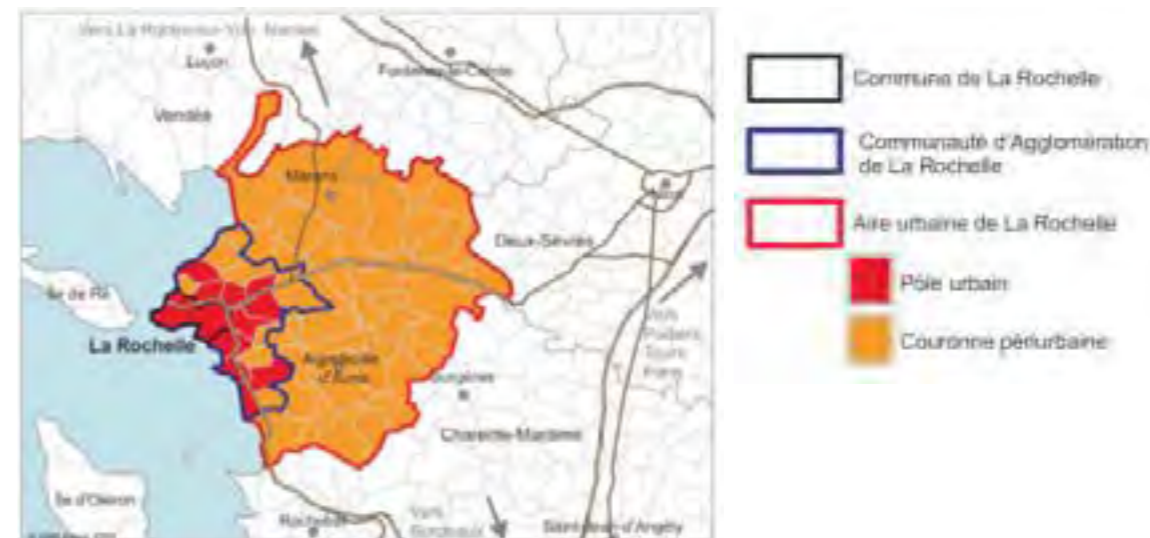
• **Un territoire propice à l'installation des familles**

Bien que les types de ménages soient relativement hétérogènes, ce sont les ménages sans enfants les plus représentés 56 % au sein de la CC Aunis Atlantique. Ils sont principalement présents dans les communes situées au nord de l'intercommunalité, ce qui est logique puisque ces communes accueillent davantage de personnes âgées de plus de 60 ans. Ce sont aussi ces catégories de ménages qui ont le plus augmenté entre 2008 et 2018 bien que les tendances soient restées similaires lors de cette période. Il s'agit toutefois d'un territoire avec une forte présence de ménages avec enfants 44 contre 29 en Charente-Maritime), s'expliquant par l'envie d'habiter un logement plus grand avec du terrain, dans des communes plus rurales, où les prix du marché sont davantage accessibles en raison d'une pression foncière moins importante que sur la CDA de La Rochelle. L'enquête auprès des agences immobilières montre que les jeunes couples recherchent surtout la proximité avec les écoles et des commerces et ont tendance à chercher en priorité au plus proche de La Rochelle.¹



Source: Diagnostic Solhia 2022

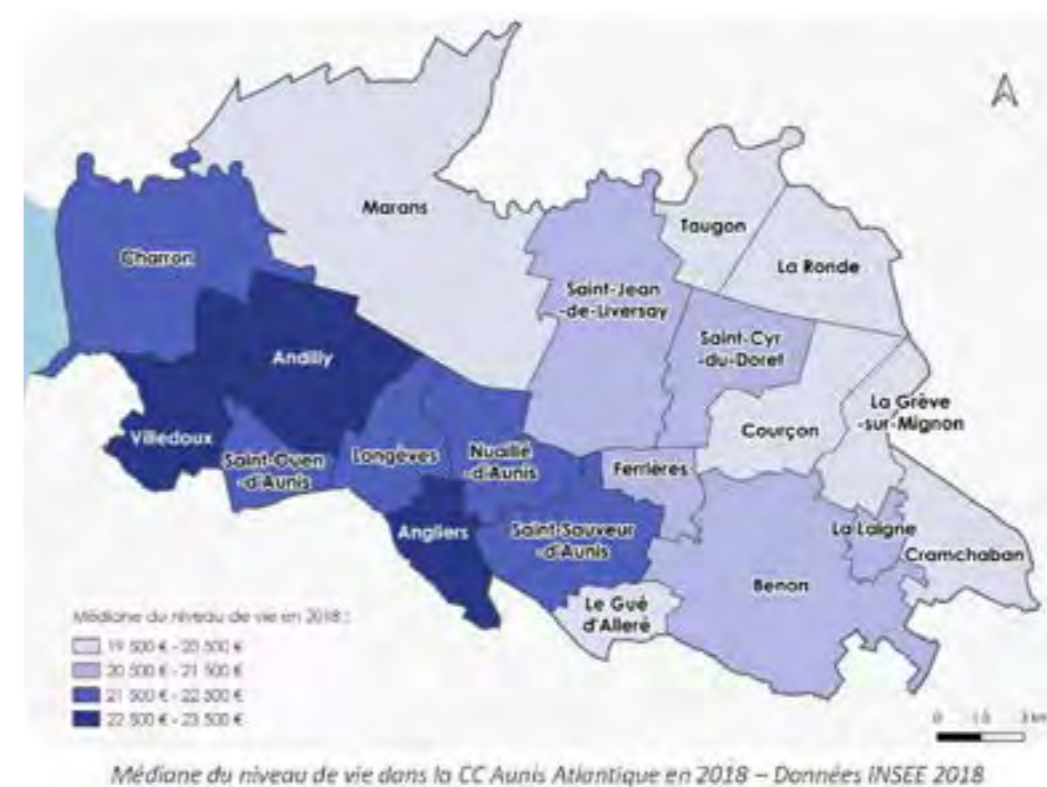
1. Issu du Diagnostic de Solhia 2022



Source : INSEE, Décimal n°319 – juin 2012- issu du Rapport de présentation du SCOT

• **Une consommation du foncier sans précédent**

La croissance démographique s'accompagne d'une consommation foncière importante. L'habitat individuel pavillonnaire domine sur le territoire. La période 2009-2018 a enregistré la consommation de 305 hectares de foncier. Le PLUi-H, approuvé en mai 2021, fixe à 275 hectares la consommation d'espace entre 2020 et 2030, dont 3,9% en zones urbaines et à urbaniser, 25% en zones naturelles et 70% en zones agricoles.



Lieu de travail des actifs de la CC Aunis Atlantique – Données INSEE 2018

Un territoire aux disparités sociales

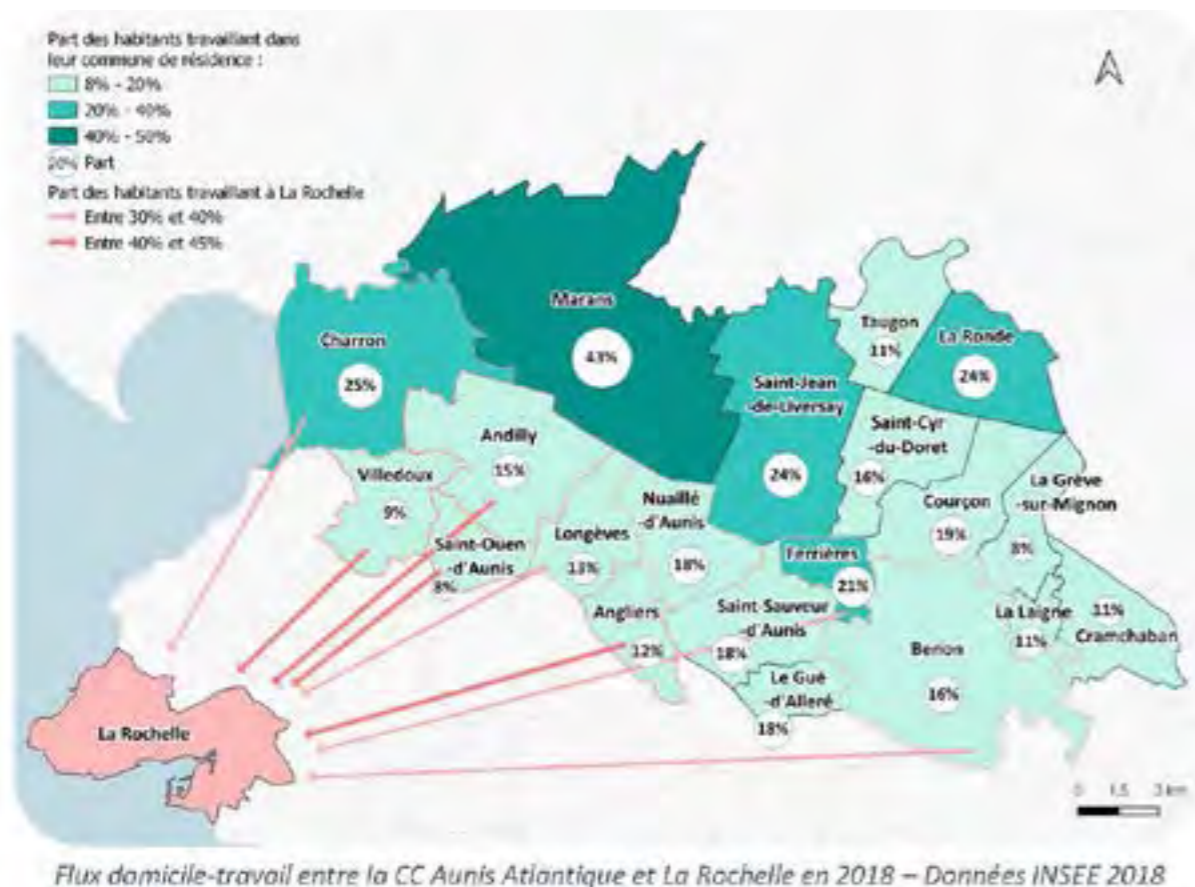
La profession et catégorie socio-professionnelle la plus représentée est celle des retraités, suivie de celle des employés en revanche, la PCS ayant le plus augmenté entre 2008 et 2018 est celle des artisans, commerçants et chefs d'entreprise 56% tandis que la part des agriculteurs exploitants a diminué de 33%.

Globalement, la CC Aunis Atlantique présente un niveau de vie médian 21 410 € légèrement supérieur à celui de la Charente-Maritime 21 280€. Cependant, des disparités sociales s'observent sur le territoire notamment entre les communes au contact de la CDA de La Rochelle et les autres communes de la CC Aunis Atlantique qui ont toutes un niveau de vie médian inférieur à la moyenne intercommunale

Le taux de pauvreté¹ en 2018 pour la CC Aunis Atlantique est de 8,7% soit beaucoup moins élevé que celui de la Charente-Maritime 12,8%. C'est l'intercommunalité avec le plus faible taux de pauvreté au sein du département, bien que les chiffres démontrent également des inégalités sociales en fonction de l'âge les moins de 30 ans présentent un taux de pauvreté plus important que les autres tranches d'âge Ce taux reste tout de même moins élevé que le taux moyen du département²

Une pression foncière qui pousse les ménages à s'installer plus loin

80% des actifs de la CC Aunis Atlantique travaillent en dehors de leur commune de résidence. Dans les communes d'Andilly et de Villedoux, plus de 400 habitants (soit plus de 800 sur les deux communes) travaillent à La Rochelle. Par rapport au nombre d'actifs de chaque commune, ce sont sur les communes d'Andilly, Angliers, Saint-Ouen d'Aunis et Villedoux que la part d'habitants travaillant à La Rochelle est la plus élevée (plus de 40 %). Ces mobilités domicile travail soulignent le phénomène de périurbanisation des ménages face à une pression foncière de la CDA de La Rochelle de plus en plus forte, notamment en direction des communes du sud de la CC Aunis Atlantique. La localisation de l'intercommunalité lui confère un positionnement stratégique, proche de la CDA de La Rochelle, mais aussi à proximité de la CA du Niortais et de la CC Aunis Sud, dans lesquelles travaillent également certains habitants de la CC Aunis Atlantique. Si la pression foncière pousse certains ménages à s'installer hors de la CDA de La Rochelle, la CC Aunis Atlantique offre également un cadre de vie attractif, notamment avec le Marais Poitevin.



¹ « Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée à un seuil, dénommé seuil de pauvreté. On privilégie en Europe le seuil de 60 du niveau de vie médian » Insee

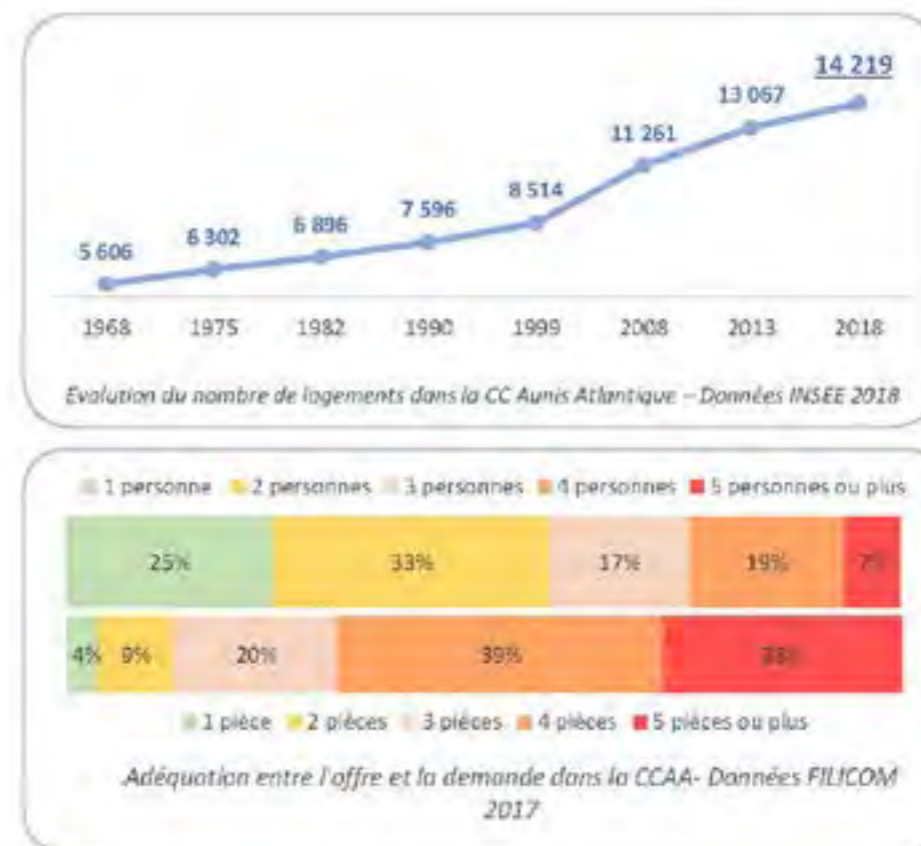
² Issu du Diagnostic de Soliha 2022

1.1.1.2 Analyse habitat

Une production de logements soutenue, mais consommatrice d'espaces

En 2018 l'INSEE dénombre **14 219 logements** au sein de la CC Aunis Atlantique, soit plus du double qu'en 1968. Une croissance significative s'observe à partir des années 2000 ce qui correspond à l'augmentation de la population lors de cette même période (cf cartographies page suivante)

La majorité des logements sont des maisons 92 % relativement grandes. En effet, deux tiers des logements sont des logements de 4 pièces ou plus et il y a peu de petits logements 23 d'une, deux et trois pièces). **Le profil des typologies de logements n'est donc pas toujours en accord avec la composition des ménages** puisqu'il y a 23% de petits logements alors que 58 % des ménages sont composés d'une ou deux personnes.



Entre 2009 et 2019, 2 021 logements ont été construits sur le territoire, soit 14 % des logements de la CC Aunis Atlantique et un rythme annuel moyen de **184 logements sur la dernière décennie**. En moyenne, ce sont les pôles émergents, suivis des communes relais sur lesquels le plus de logements ont été construits en cette

période. Ce sont sur les communes de proximité qu'il y a eu le moins de constructions. La structuration de l'offre nouvelle est majoritairement tournée vers les logements individuels et particulièrement en individuel pur 90 % puisque seulement **1 % de l'offre nouvelle concerne des logements collectifs**. Cette nouvelle offre principalement pavillonnaire est donc consommatrice d'espace et entraîne un étalement urbain important. Par exemple, cela s'observe particulièrement sur la commune de Villedoux qui a connu un fort étalement urbain peu dense.

Ce sont principalement sur les communes de Marans et Villedoux que les logements en collectif ont été



construits.

Caractéristiques du parc de logements et de son occupation

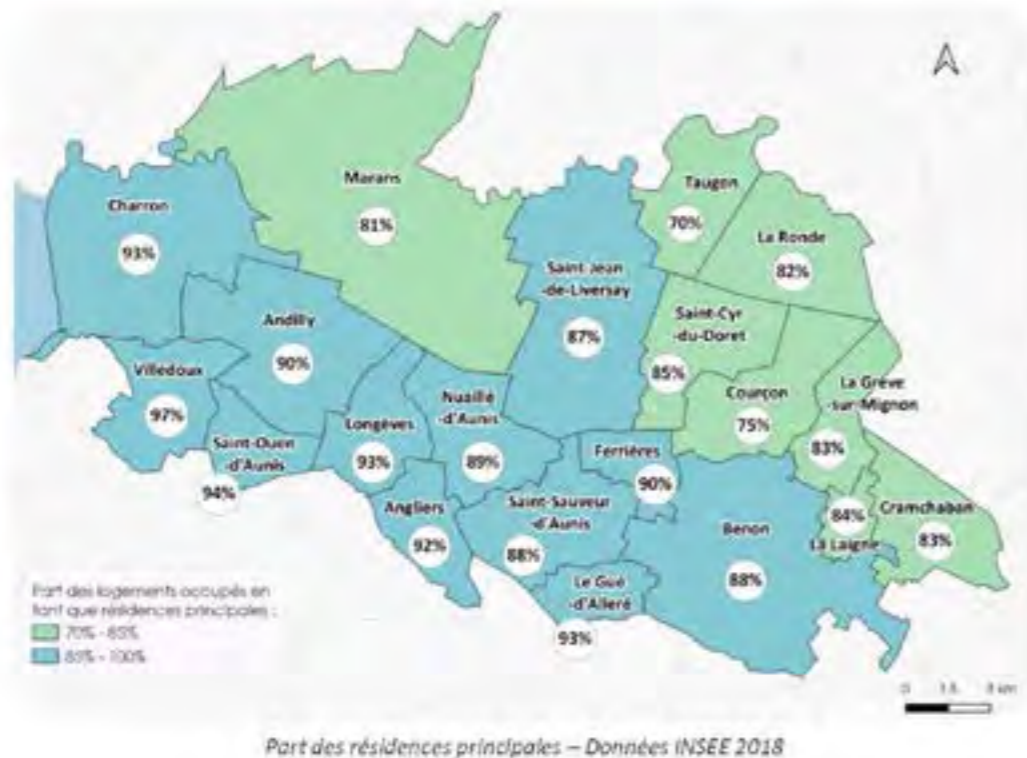
Profil type des propriétaires occupants

En 2018, selon l'Insee, 86% des logements sont occupés à titre de résidence principale part bien plus élevée qu'à l'échelle du département 71% bien qu'elle soit similaire à celles des EPCI voisins 87% dans la CC Aunis Sud, 89% dans la CA du Niortais). Une distinction s'observe toutefois entre les communes du sud où la part des résidences principales est plus élevée et les communes du nord, où elle est plus faible.

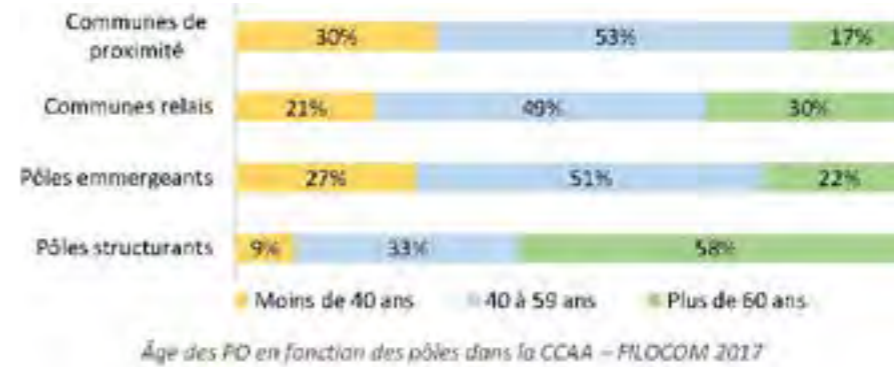
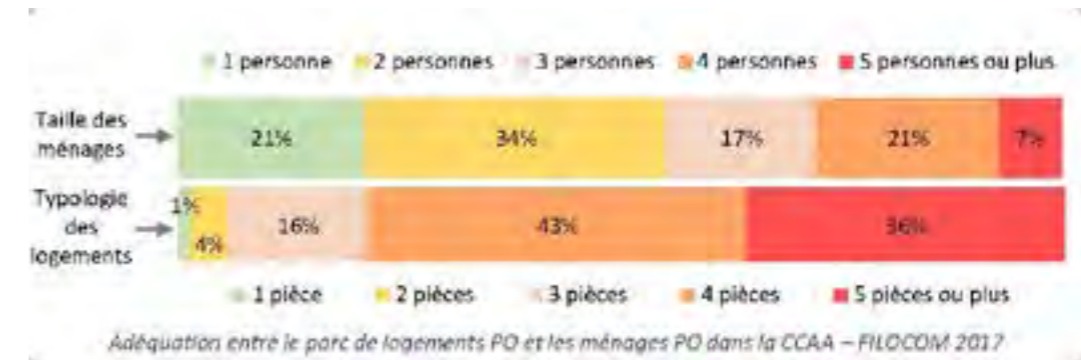
Ce constat confirme la dynamique résidentielle positive des communes du sud qui profitent du bassin d'emplois situé sur la CDA de La Rochelle et des prix du marché plus élevés qui incitent une partie des employés à aller s'installer en périphérie de l'agglomération Si le nombre de logements a fortement augmenté, la répartition du type d'occupation est restée sensiblement la même depuis 1968.

En 2018, 78% des résidences principales sont occupées par leur(s) propriétaire(s) et 19% par des locataires Cette répartition est moins homogène que dans le département où 65 sont des propriétaires occupants et 25% des locataires La part des locataires, notamment du parc HLM, est bien inférieure sur la CC Aunis Atlantique Cependant, ces tendances sont également observées dans les EPCI voisins plus ruraux comme la CC Aunis Sud et la CC Sud Vendée littoral.

Les résidences secondaires représentent 6% des logements, ce qui est très faible en comparaison à la moyenne départementale 22%, mais plus élevé que dans les EPCI voisins 3% dans la CAN, 4,5% dans la CC Aunis Sud) Ces résidences secondaires sont principalement situées dans les communes du Marais mouillé D'après l'Insee, 8% sont des logements vacants, part similaire aux EPCI voisins Au total, 14% des logements de la CDC sont inoccupés au moins une partie de l'année, soit 1 954 logements. Il semble toutefois important de souligner que cette part reste satisfaisante, d'autant plus que l'immobilier a été surévalué au regard de la réalité.¹



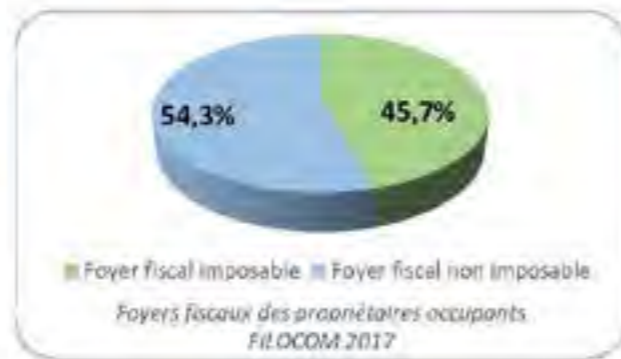
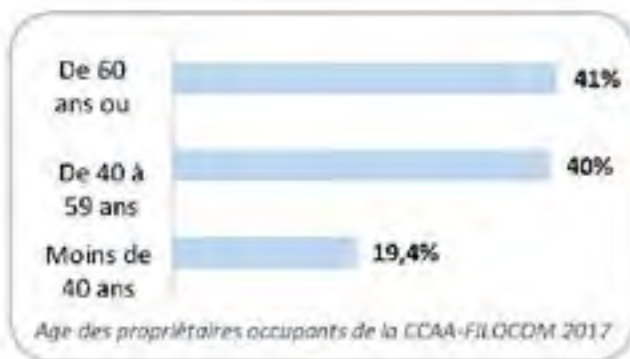
1 Source: Diagnostic Soliha 2022



Les propriétaires occupants sont majoritairement des personnes de plus de 40 ans. Cela s'explique par le fait que:

- Bien que la population soit relativement jeune dans la CC Aunis Atlantique 79 des habitants ont moins de 60 ans et 41% des propriétaires occupants ont plus de 60 ans, contre 60 en Charente-Maritime), la part des plus de 60 ans a augmenté de 34% entre 2008 et 2018.
- De nombreux propriétaires à la retraite ou en préparation de celle-ci viennent s'installer sur le territoire. En effet, les agences immobilières interrogées constatent que de nombreux retraités ayant vendu leur bien recherchent sur le territoire des biens de plain pied.
- Les prix du marché de l'accession sont plus élevés que sur d'autres territoires voisins (comme la CA du Niortais, la CC Aunis Sud, la CC Vendée Sèvre Autise, etc) et sont de moins en moins accessibles aux jeunes ménages et primo-accédants. Ces chiffres sont toutefois à relativiser puisqu'en Charente-Maritime, les propriétaires occupants ont majoritairement plus de 60 ans. 60% et la part de ceux ayant moins de 40 ans est bien moins élevée. En effet, si les prix sont élevés sur la CC Aunis Atlantique, ils restent bien moins chers que sur la CA de La Rochelle.

Le territoire offre donc une opportunité d'achat plus attractive pour des ménages qui travaillent sur la CA de La Rochelle Plus de la moitié des propriétaires occupants ne sont pas imposables et la part de ceux situés sous le seuil de pauvreté est similaire à celle de la Charente-Maritime Toutefois, nous observons une disparité en fonction des pôles En effet, les pôles structurants et les communes relais ont des parts de ménages propriétaires occupants sous le seuil de pauvreté bien supérieures à celles des pôles émergents et communes de proximité Enfin, plus de la moitié des propriétaires occupants ont des revenus inférieurs aux plafonds HLM.



Le questionnaire Habitants nous a apporté 166 contributions de personnes résidentes sur l'ensemble des communes de la CC Aunis Atlantique 91% d'entre eux sont propriétaires occupants de leur logement.

Plusieurs raisons ont justifié leur choix d'achat au sein de la CC Aunis Atlantique, mais certaines sont plus récurrentes, notamment le prix d'achat 28% et la proximité avec la campagne 22%.

62% des propriétaires occupants vivent dans des logements de plus de 100 m². Pour 40% leurs logements datent d'avant 1975 et seraient donc potentiellement intéressés par des travaux de rénovation énergétique, 37% d'entre eux soulèvent des problèmes d'isolation et 27 % une qualité moyenne, voire mauvaise, de leur logement.

Lorsqu'on leur demande aujourd'hui ce qu'ils aimeraient améliorer dans leur commune, une grande majorité souhaite davantage de commerces de proximité (boucherie, la création ou le maintien d'un marché, la conservation en centre bourg de pharmacie et de pouvoir bénéficier d'une réelle place de village).

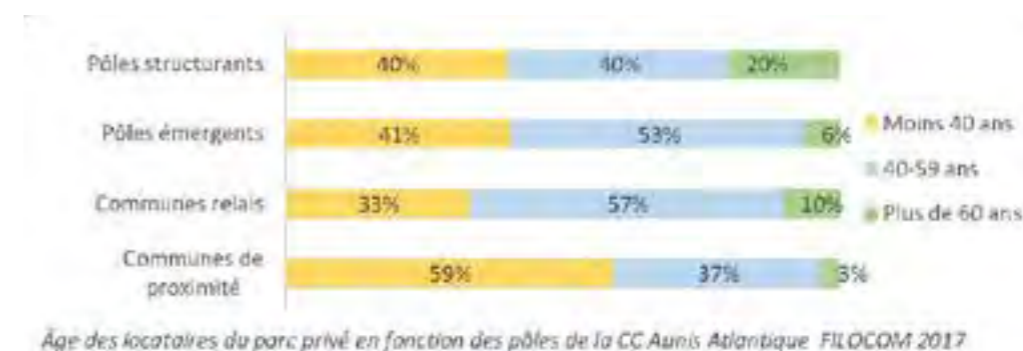
Les questionnaires soulignent donc un besoin au niveau des rénovations énergétiques des logements et d'un maintien ou d'une nouvelle dynamique à l'échelle des centralités, notamment à travers les commerces de proximité et la qualité des espaces publics.

Profil type des locataires du parc privé

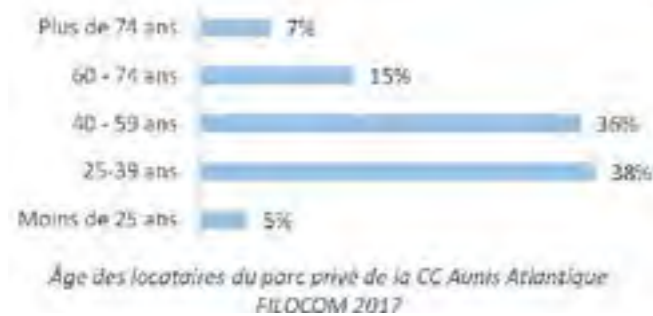
D'après les fichiers fonciers, il existe **2 934 logements locatifs privés occupés en tant que résidences principales** sur la CC Aunis Atlantique en 2021. Ils représentent 20 % du parc total de résidences principales. 37% des logements locatifs de la CC Aunis Atlantique ont été construits avant 1975 c'est à dire avant les premières réglementations thermiques, ce qui laisse supposer qu'une partie des logements aurait besoin de travaux énergétiques, notamment dans les pôles structurants 42% et communes de proximité 41%.

Les logements locatifs sont classés en majorité en catégorie 5, 46% et catégorie 6, 49% d'entretien, notamment pour les pôles structurants 65, 4 % en catégorie 6. **Cela confirme un besoin important en travaux d'amélioration**, comme pour les logements des PO (propriétaires occupants) 63% des logements locatifs sont occupés par des ménages d'une ou deux personnes tandis que les petits logements (T 1 et T 2) ne représentent que 23% du parc. Ce constat souligne **le manque de petits logements, notamment locatifs**, sur le territoire qui a également été mis en exergue par de nombreux acteurs du comme les CCAS qui accompagnent des personnes dans la recherche de logement et qui ne trouvent pas les typologies recherchées Ce manque de petites typologies est principalement localisé sur les communes relais, où pour 64% de ménages d'une ou deux personnes, il y a 6 % de logements d'une ou deux pièces.

En fonction des pôles, ce ne sont pas les mêmes profils de locataires, bien que les moins de 60 ans soient toujours majoritaires. **Cela met en évidence le besoin d'un parc locatif privé diversifié et capable d'accueillir des ménages à toutes les étapes de leur parcours résidentiel.**



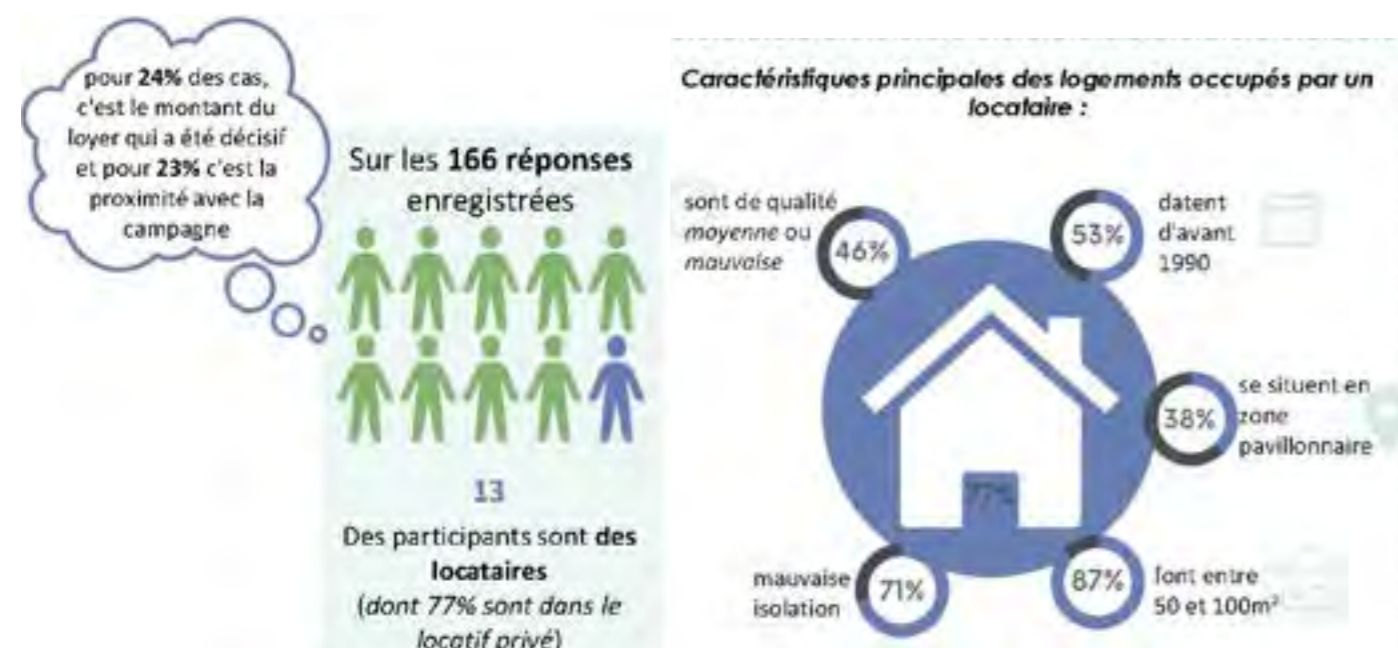
27% des locataires de la CC Aunis Atlantique vivent sous le seuil de pauvreté part similaire à celle du département. Cependant, nous remarquons, comme pour les propriétaires occupants, une disparité des niveaux de vie en fonction des communes. Effectivement, les pôles émergents et les communes de proximité ont une part bien plus faible de locataires vivant sous le seuil de pauvreté que dans les autres communes. Bien que la part des locataires vivant sous le seuil de pauvreté soit similaire à celle du département, la médiane de revenu brut imposable par UCM 4 est inférieure à celle de la Charente-Maritime. Ces observations interpellent sur la capacité des ménages du parc locatif à assumer les loyers et les charges souvent élevés. D'ailleurs, 78% des ménages locataires du parc privé sont éligibles à un logement social. De manière générale, les chiffres soulignent une pauvreté plus importante chez les locataires du parc privé que chez les propriétaires occupants. Cela pose la question de la possibilité pour les locataires d'accéder à la propriété. Pour une partie de ces ménages, la location reste la seule solution envisageable et ils deviennent ainsi captifs du parc locatif.



Profil type des locataires du parc privé > Questionnaire habitants

13 des 166 habitants ayant répondu au questionnaires sont locataires de leur logement, dont 77 dans le parc locatif privé et la moitié situés à Marans. 87% des locataires vivent dans des logements de plus de 100 m². Pour 53% leur logement date d'avant 1990 et auraient potentiellement besoin de travaux de rénovation énergétique, 71% des locataires ont des problèmes d'isolation et 46% estiment que leur logement est de qualité moyenne voir mauvaise.

Lorsqu'on leur demande aujourd'hui ce qu'ils aimeraient améliorer dans leur commune, une grande majorité souhaite davantage de commerces de proximité (boucherie, la création ou le maintien d'école maternelle et primaire ainsi que de crèches, la conservation en centre bourg de pharmacie). Comme pour les propriétaires occupants, les besoins pour les locataires sont principalement la rénovation énergétique de leur logement et un centre ville dynamique. La présence d'équipements pour enfants semble plus importante pour les locataires, qui ont peut être comme projet de fonder leur famille sur le territoire.



Synthèse des profils

La comparaison des statuts d'occupation du parc privé met en évidence des profils différents et donc des besoins différenciés.

- Des ménages modestes pour lesquels il est indispensable d'améliorer les conditions de vie, PO comme locataires.
- Une part de PO âgée dont les logements ont potentiellement besoin d'être adaptés
- Une majorité de petits ménages et peu de petits logements: il convient d'adapter l'offre à la demande et diversifier les statuts d'occupation.

Profil type par statut d'occupation



Constats :

- Un nombre de logements qui a plus que doublé entre 1968 et 2018, 8 613 logements en 50 ans
 - Des constructions entre 2009 et 2019 majoritairement tournées vers de l'individuel et du pavillonnaire, et situées sur les pôles émergents et communes relais
 - Une majorité de grands logements individuels
 - Un manque de petits logements de qualité, notamment dans le parc locatif
 - Une part élevée de résidences principales, notamment dans les communes du sud, plus proches de la CDA de La Rochelle
 - Une part insuffisante de logements locatifs Résidences principales occupées par des propriétaires occupants
 - Semblent nécessiter de travaux d'amélioration 41% construites avant 1975 et une majorité en catégorie 5
 - 41% occupées par un ménage de plus de 60 ans Résidences principales occupées par des locataires du parc privé
 - Nécessitent des travaux d'amélioration 1 084 construites avant 1975 et majoritairement en catégories 5 et 6
 - Manque de petits logements locatifs
 - La nécessité du parc locatif à toutes les étapes du parcours résidentiel
- Des propriétaires occupants et locataires modestes qui ont besoin d'aides pour améliorer leurs conditions de vie

Enjeux/ Orientations :

- Tendre vers une diversité de l'offre de logements et maintenir l'équilibre actuel des statuts d'occupation
- Faciliter l'accès à la propriété des jeunes ménages et primo-accédants dans l'enveloppe urbaine existante
- Développer une offre locative abordable publique et privée
- Accompagner la réhabilitation aidée des logements propriétaires occupants et des logements locatifs pour répondre aux besoins d'adaptation des logements liés au vieillissement de la population et aux besoins d'amélioration énergétique liés à l'âge du bâti

Marché de l'accession en évolution

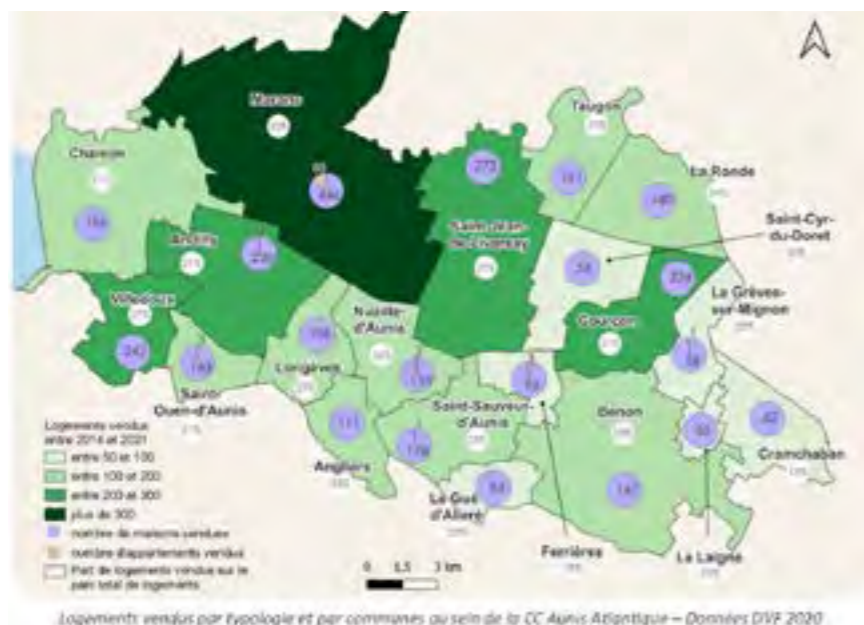
Une demande croissante

Les agences immobilières constatent une forte demande sur la CC Aunis Atlantique en accession. Les communes les plus demandées sont situées autour de l'axe routier qui relie La Rochelle à Niort. Elles remarquent également l'arrivée de ménages avec un pouvoir d'achat conséquent et de futurs acquéreurs qui recherchent généralement des biens à proximité des commerces et des écoles.

3 206 logements ont été vendus entre 2014 et 2021 soit 400 logements par an d'après les données DVF. Cela représente 22% du parc de logements existants. Entre 2014 et 2019 une augmentation de 79% des ventes a été observée, confirmant cette demande croissante sur le territoire.

89% des appartements vendus sont situés sur les pôles structurants et ils représentent 12% des ventes sur ces deux communes. Sur le reste du territoire, très peu, voire aucun appartement, n'a été vendu.

Tous logements confondus, maisons et appartements, c'est sur Marans qu'il y a eu le plus de ventes.



Constats :

- Des prix qui augmentent et qui sont particulièrement élevés dans les communes du sud de la CC Aunis Atlantique;
- Des prix intermédiaires par rapport aux territoires voisins plus accessibles qu'à la CDA de La Rochelle, mais plus chers que sur la CA du Niortais ou la CC Aunis Sud
- Une demande croissante
- Des nouveaux acquéreurs avec un pouvoir d'achat plus conséquent qui font davantage concurrence aux ménages locaux et notamment aux primo-accédants
- 30 des annonces sur Le Bon Coin concernent des nouvelles constructions (vefa ou terrains à bâtir) venant accroître l'étalement urbain.

Enjeux Orientations :

- Réinvestir le bâti déjà existant pour lutter contre l'étalement urbain
- Valoriser le marché de l'accession dans l'ancien, notamment dans les centralités
- Permettre aux ménages locaux d'accéder à la propriété

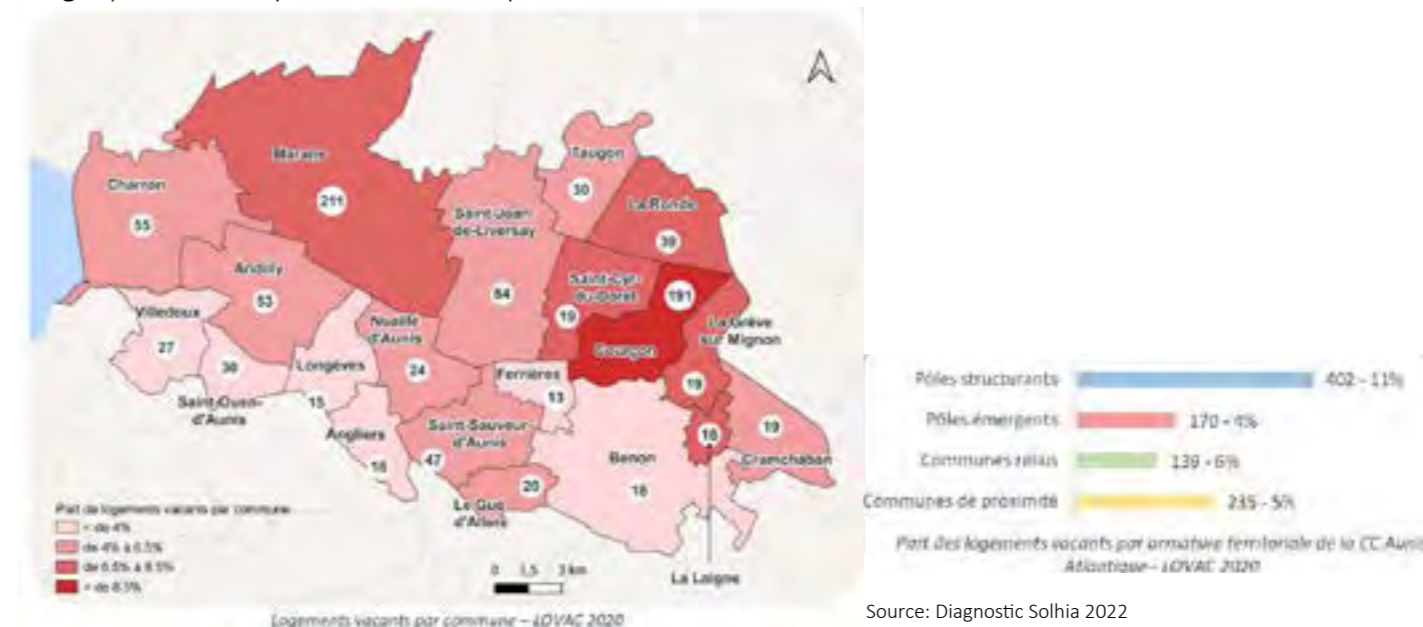
Une vacance modérée

Des communes du nord plus impactées par la vacance

Le taux de logements vacants dans la CC Aunis Atlantique est de 8% selon l'Insee en 2018 il est donc similaire à celui de la France 8% et un peu plus élevé que celui de la Charente-Maritime 7%. Le nombre de logements vacants a augmenté depuis 1968 surtout à partir de 2008 bien qu'il ait légèrement reculé entre 2013 et 2018. En 2018 1 110 logements sont vacants sur le territoire selon l'Insee et 946 selon les fichiers fonciers en 2020 faisant ainsi baisser le taux à 6,4%.

La vacance de logements au sein de l'intercommunalité varie beaucoup d'une commune à une autre. En effet, le taux de vacance est relativement bas dans les communes relais et les pôles émergents. En revanche, il est plus important dans la frange nord du territoire et notamment dans les pôles structurants. C'est d'ailleurs dans la commune de Courçon que la part de logements vacants est la plus importante (17,7% selon les données LOVAC.) Le taux de vacance à Courçon est fortement influencé par la part de logements vacants dans la Vallée d'Aulnes. En effet, 58 des logements vacants à Courçon sont situés dans ce quartier. Il nous semble important de souligner que les rythmes de constructions de logements neufs sur les communes au contact de la CDA de La Rochelle sont tels, qu'ils viennent diminuer drastiquement la proportion des logements vacants.

De plus, en additionnant les logements vacants et les résidences secondaires, on constate que 21 des logements dans les pôles structurants (25% à Courçon) et 16 dans les communes de proximité (30% à Taugon) sont inoccupés au moins une partie de l'année selon l'Insee



Une vacance liée à l'état du bâti...

Parmi les logements vacants

- 77% sont des maisons (données LOVAC)
- Une observation des typologies des logements vacants d'après les données LOVAC indique que les typologies les plus touchées par la vacance sont celles des logements de 2, 3 et 4 pièces. Pourtant, ces typologies correspondent à la taille des ménages du territoire. On peut donc supposer que la vacance de ces logements est due entre autres à l'état du bâti.
- 38% le sont depuis plus de 2 ans correspondant davantage à une vacance structurelle
- Plus de la moitié des logements vacants ont été construits avant 1975 c'est à dire avant les premières réglementations thermiques. Ces logements ont donc potentiellement besoin de travaux de rénovation énergétique
- Plus de la moitié des logements vacants sont en catégorie 6 ce qui vient confirmer le besoin de rénovation pour une partie d'entre eux, comme dit précédemment 9 % des logements vacants, soit 79 logements, sont classés en catégories 7 et 8 ils sont donc considérés comme très dégradés, voire insalubres.

La vacance structurelle

Il est nécessaire de différencier deux types de vacance de logements

o Celle dite « de rotation » ou « conjoncturelle » concernant des logements vacants

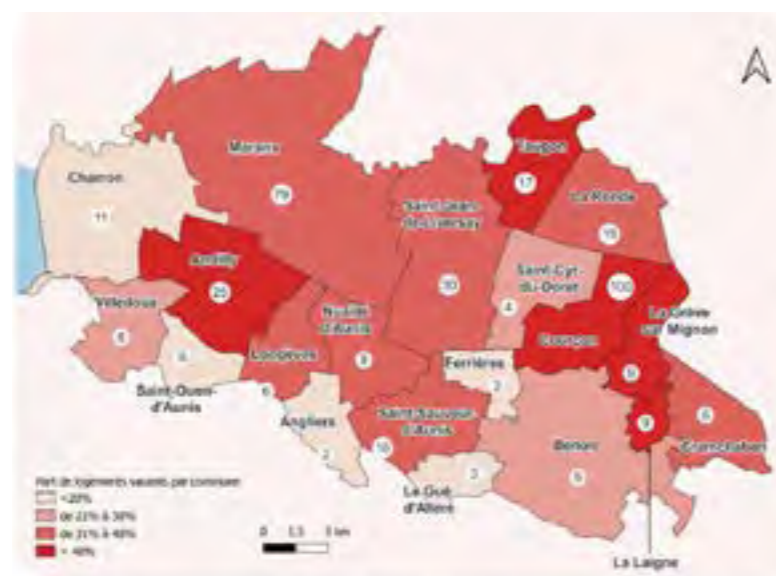
avant une mise en vente ou relocation,

o Celle dite « structurelle » pour laquelle des freins multiples ne permettent pas à certains logements d'être occupés

- La vacance structurelle est liée à plusieurs paramètres
 - o La localisation du bien et l'attractivité de son environnement,
 - o Le produit logement inadapté à la demande,
 - o L'état du bien et les travaux nécessaires,
 - o Les freins liés à la propriété du bien (stratégie patrimoniale)

La vacance structurelle concerne 359 logements, soit 38 % du parc de logements vacants dans la CC Aunis Atlantique. Cependant, au regard du nombre de logements de la CC Aunis Atlantique, le taux de vacance structurelle représente 2 ce qui est relativement bas. Cette vacance a été repérée de manière diffuse sur la plupart des communes et ne constitue pas de poche de vacance structurelle à proprement parler, sauf à Courçon où le taux de vacance structurelle parmi tous les logements est bien supérieur aux autres communes (9 à Courçon et 2 dans la CC Aunis Atlantique).

Malgré la part de vacance relativement faible dans la plupart des communes, on remarque que dans certaines d'entre elles, la vacance est de longue durée et plus difficile à contrer à Taugon, La Laigne et Courçon plus de la moitié des logements vacants le sont depuis plus de 2 ans à Andilly et La Grève sur Mignon ce sont 47 des logements vacants qui le sont depuis plus de 2 ans.



Part de logements vacants depuis plus de 2 ans parmi les logements vacants – LDVAC 2020

Synthèse des constats et enjeux liés à la vacance des logements

Constats :

- Une vacance modérée, mais en augmentation
- Un taux de vacance relativement bas dans les communes relais et les pôles émergents, mais beaucoup plus important dans les communes du nord de la CC Aunis Atlantique et notamment dans les pôles structurants
- Une vacance structurelle importante qui concerne 38 des logements vacants Cette vacance participe à la dévitalisation et la dégradation des centres-ville et centres bourgs
- Des freins multiples à la remise sur le marché
- Des coûts de travaux élevés liés à l'état du bâti et à l'inadaptation des logements (attentes des ménages, etc.)
- Un manque de moyens financiers des propriétaires pour réaliser des travaux
- Des besoins en accompagnement technique et financier

Enjeux/Orientations :

- Prêter une attention particulière à l'évolution de la vacance, notamment dans les communes les plus impactées
- Inciter, voire contraindre dans certaines situations, les propriétaires à remettre les logements vacants sur le marché de l'accession ou du locatif
- Accompagner, optimiser et sécuriser l'investissement locatif
- Miser sur le réemploi du tissu existant et vacant, notamment en centre ancien
- Mener une réflexion sur les biens qui semblent bloqués ou situés en secteur stratégique qui dégradent l'image de la commune

Des situations d'habitat indigne présentes sur le territoire

Une situation préoccupante dans certaines communes

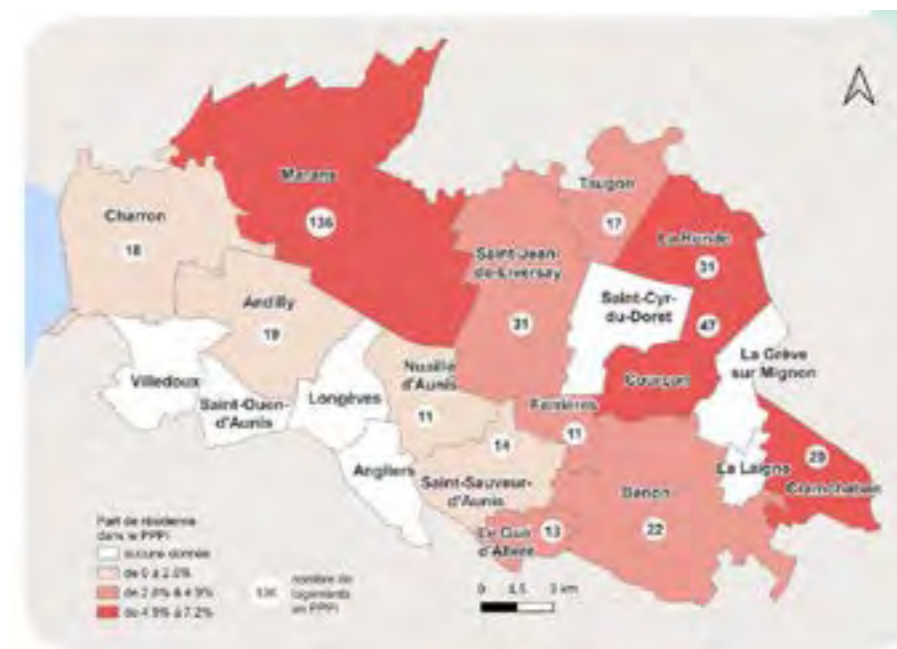
390 résidences principales sont comptabilisées dans le Parc Privé Potentiellement Indigne soit 4 % des résidences principales, représentant environ 470 personnes, sachant que nous n'avons pas pu obtenir les données sur toutes les communes afin de garantir le secret statistique. Cela permet toutefois de mettre en exergue certaines tendances et notamment un nombre de résidences principales dans le PPPI particulièrement élevé à Marans et des parts également élevées dans les communes de La Ronde Courçon et Cramchaban. La part du PPPI intercommunale est plus faible que sur le département 6,1%.

Là encore nous remarquons une proportion de l'habitat potentiellement indigne plus importante dans les communes du nord de la CC Aunis Atlantique. De la même manière que pour la vacance, il nous semble important de souligner que les rythmes de construction de logements neufs sur les communes au contact de la CDA de La Rochelle sont tels, qu'ils viennent diminuer drastiquement la proportion des logements potentiellement dégradés.

D'après les fichiers fonciers, 287 immeubles sont en catégories 7 et 8 c'est-à-dire que le logement est en mauvais état, voire insalubre, 69% d'entre eux ont été construits avant 1949 et 60% sont occupés par leur propriétaire, 12% par des locataires et 28% sont vacants.

Il est important de préciser que les données utilisées pour les catégories cadastrales ne sont pas régulièrement mises à jour, altérant leur fiabilité. Cependant, elles nous permettent d'observer des tendances et de réaliser un repérage terrain plus précis. Les communes de Marans et Courçon étant particulièrement mises en évidence par ces données, et faisant également l'objet de fiches communales approfondies, le repérage est présenté dans le document Fiches communales.

Dans le cadre du PIG départemental de la Charente-Maritime, deux dossiers Habitat Indigne ont été agréés sur la CC Aunis Atlantique entre 2018 et 2021. Les deux dossiers ont été réalisés sur les communes de La Ronde et de Le Gué d'Alleré.



Part des résidences principales dans le PPPI – Filocom 2020



Part des logements en catégorie 7 et 8 – Fichiers Fonciers 2020

Source: Diagnostic Solhia 2022

Constats liés à l’habitat indigne:

- Une part majoritaire du PPPI dans les pôles structurants et communes du nord
- Des situations de mal logement qui touchent à la fois les propriétaires occupants et les locataires
- Une difficulté à repérer les situations de mal-logement
- Un frein financier à la lutte contre l’habitat dégradé
- Des situations d’habitat dégradé qui nécessitent un accompagnement renforcé
- De nombreux acteurs engagés dans la lutte contre l’habitat indigne

Enjeux/Orientations :

- Faciliter le repérage des situations de mal-logement et la transmission des informations entre les différents partenaires et auprès des ménages
- Accompagner les propriétaires et les locataires de manière administrative, technique et financière
- Inciter, voire contraindre les propriétaires bailleurs à remettre en état les logements dégradés
- Assurer un suivi des situations
- Permettre la remise en état des logements signalés par le soutien financier à des travaux importants

La lutte contre la précarité énergétique

Un enjeu majeur sur le territoire

64% de la consommation d’électricité et de gaz sur le territoire de la CC Aunis Atlantique est induite par le secteur résidentiel selon l’AREC* 55 en Charente-Maritime) et d’après les Fichiers Fonciers, 40 des résidences principales de la CC Aunis Atlantique ont été construites avant 1975 c’est-à-dire avant les premières réglementations thermiques, soit 5 596 résidences principales. Les communes situées au nord et à l’est de la communauté de communes ont une part plus importante de résidences principales construites avant 1975.

À supposer que 60 des logements construits avant les premières réglementations thermiques aient été rénovés énergétiquement depuis, il resterait 2 238 résidences principales qui auraient potentiellement besoin d’une rénovation thermique sur l’ensemble de la CC Aunis Atlantique. Généralement, ce sont les logements de centres bourgs et centres-ville, ou les pavillons des années 1960 1970 qui sont les plus susceptibles de présenter des besoins de rénovation thermique

* Agence régionale d’Evaluation Environnement et Climat.

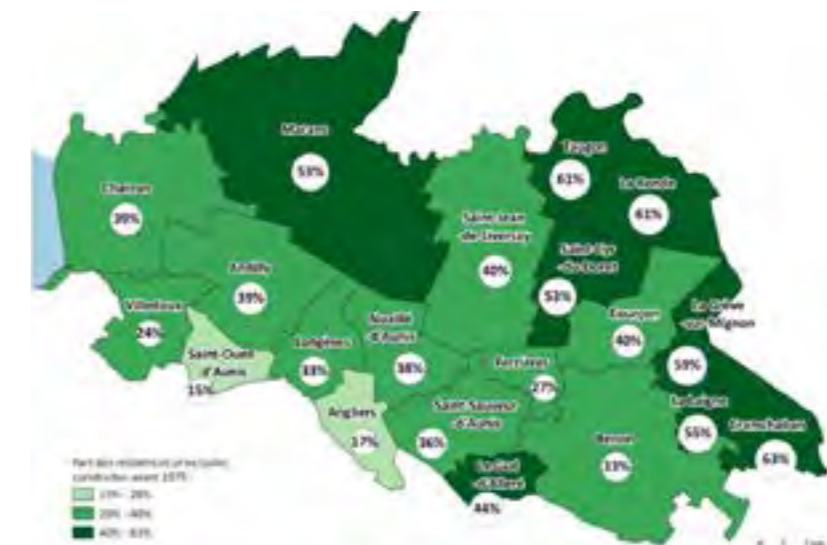
D’après l’Observatoire National de la Précarité énergétique 13, 10% des ménages de la CC Aunis Atlantique, soit 1 590 ménages sont en situation de précarité énergétique (part des ménages sous le 3ème décile de revenu, dont les dépenses énergétiques pour le logement chauffage, eau chaude, électricité sont supérieures à 8 des revenus totaux)

Le Fond de Solidarité pour le Logement (concernant les dossiers énergie représente 1 169 demandes depuis 2018 soit plus de 292 par an sur l’ensemble de la CC Aunis Atlantique. En tout, ce sont 332 143 d’aides qui ont été accordées dans le cadre du FSL énergie, soit environ 284 par logement aidé.

La majorité des ménages chauffent leur logement grâce à l’électricité et au bois et encore 1 699 logements sont chauffés au fioul d’après l’ONPE.

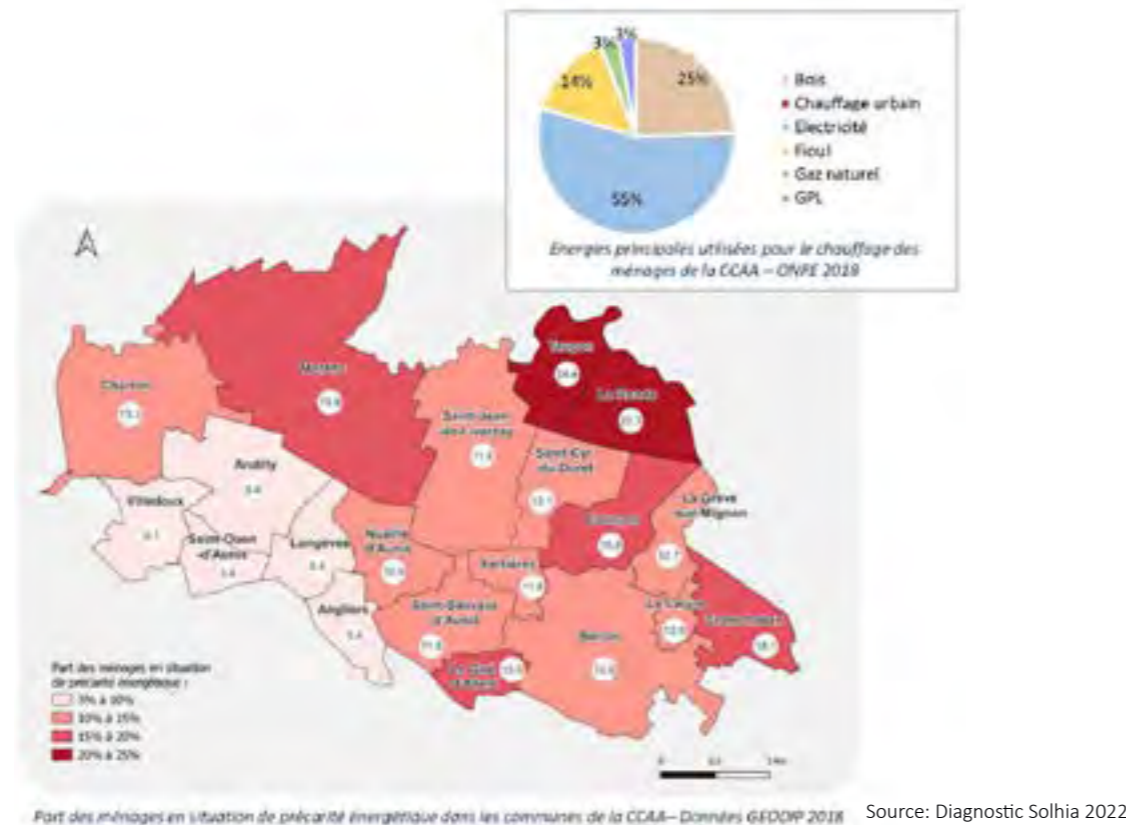
Cependant, les techniciens qui réalisent les Diagnostics de Performance énergétique interrogés soulignent que de nombreuses installations de système de chauffage ne sont pas adaptées au logement. Selon eux, il s’agirait de valoriser le chauffage au bois ou bien solaire, plus adapté à la région et qui permettrait de réduire les dépendances énergétiques.

La requalification énergétique est un enjeu majeur qui nécessite un accompagnement financier et technique pour la réalisation de travaux pertinents ayant un réel impact sur les économies d’énergie.



Part des logements construits avant 1975 dans les communes de la CCAA – Fichiers Fonciers 2021

Source: Diagnostic Solhia 2022



Un territoire déjà engagé dans la lutte contre la précarité énergétique

La CC Aunis Atlantique est un territoire qui est déjà engagé dans la transition énergétique, notamment à travers:

- o L'élaboration de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)
- o Son ambition à l'horizon 2050 de devenir un Territoire à Énergie Positive (TEPOS)
- o Le PLUi dont le Programme d'Orientations et d'Actions (prévoit, entre autres, de mettre en place un dispositif d'intervention renforcé concernant le parc privé du territoire, en faveur de la rénovation et de l'adaptation du parc privé pour une durée de trois ans, ou encore, de remettre les logements vacants sur le marché de l'habitat,
- o La mise en place de la Plateforme territoriale de la Rénovation énergétique Aunis Saintonge en 2018. Elle s'organise en collaboration avec les CC Aunis Sud et Vals de Saintonge. Une permanence a lieu deux fois par mois à Marans pour conseiller les ménages en termes de rénovation de l'habitat.
- o La CC Aunis Atlantique a également pour projet la création d'une Maison de l'Habitat qui constituerait un lieu d'accueil pour conseiller et accompagner les particuliers en matière d'habitat.

Constats :

- Un enjeu majeur sur le territoire: 13 % des ménages en situation de précarité énergétique et 60 % des logements construits avant les premières réglementations thermiques
- Une priorité au niveau national et local
- Un territoire déjà engagé
- Un contexte économiquement moins favorable pour les propriétaires (coûts des travaux qui augmentent et baissent des aides)

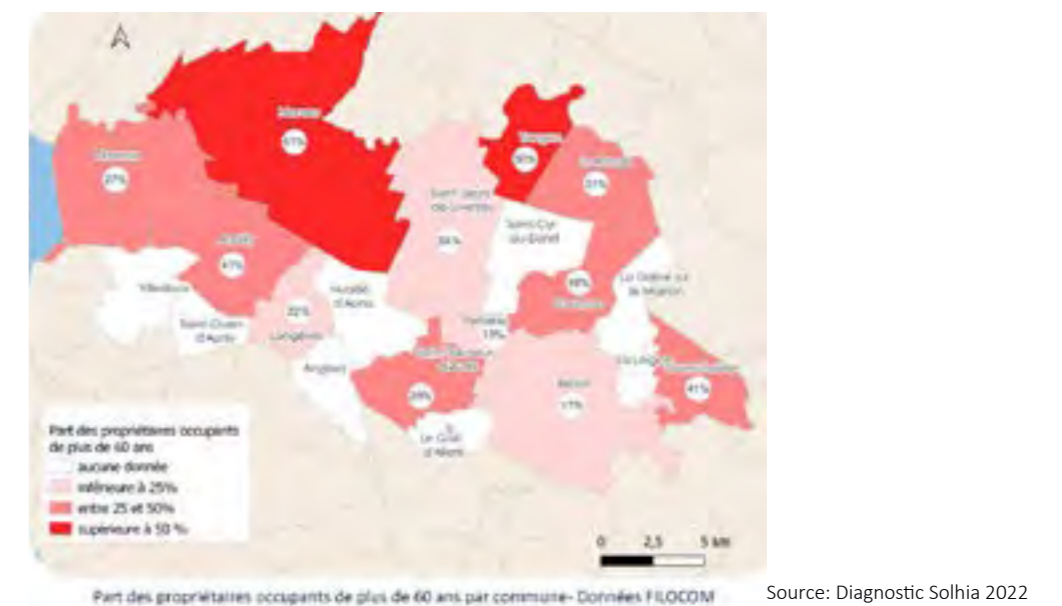
Enjeux/ Orientations :

- Faciliter le repérage des situations de précarité énergétique et la transmission des informations entre les différents partenaires
- Inciter et accompagner les propriétaires modestes dans la rénovation thermique de leur logement
- Compenser économiquement le contexte défavorable de la rénovation énergétique
- Répondre à la priorité nationale et locale donnée à la rénovation thermique des logements
- S'appuyer sur les acteurs déjà présents sur le territoire pour renforcer la lutte contre la précarité énergétique

L'aide au maintien à domicile

Des besoins grandissants en matière d'adaptation des logements

23% des habitants de la CC Aunis Atlantique ont plus de 60 ans (35% en Charente-Maritime) et 36% des résidences principales sont occupées par des ménages dont la personne de référence a plus de 60 ans (50% en Charente-Maritime). Parmi les propriétaires occupants, 41% ont plus de 60 ans représentant presque 3 780 logements. Ce sont dans les communes de Marans et Taugon que les parts des propriétaires occupants de plus de 60 ans sont les plus importants, 47% des résidences principales ont une surface supérieure à 94 m². Souvent, les grands logements sont mal adaptés à une population vieillissante grandes surfaces, étages, éloignés des services et transports, plus difficiles à entretenir, etc. Ces travaux nécessitent un accompagnement financier, technique et surtout administratif des propriétaires. Effectivement, les personnes âgées peuvent être freinées par toutes les démarches administratives et informatiques, et par la méfiance créée autour du démarchage téléphonique et par le manque d'information. Il est donc fondamental d'informer le maximum de personnes, et notamment les partenaires sociaux et médicaux, comme les CCAS, infirmiers, médecins, aides à domicile, etc.



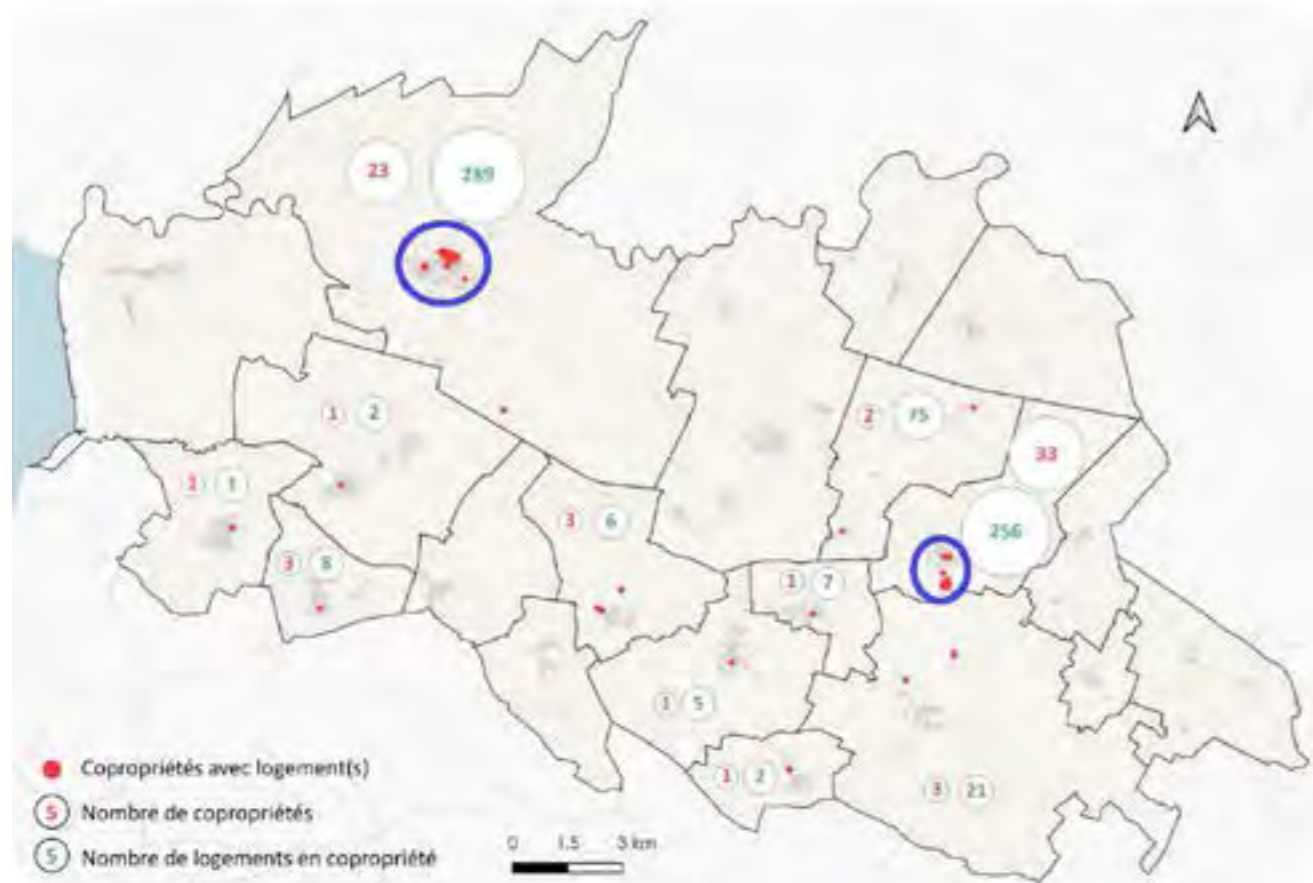
Constats :

- 41% des propriétaires occupants ont plus de 60 ans
- Des maisons qui ne sont plus adaptées à la perte d'autonomie (étage, etc.)
- Un financement assuré envers les publics très modestes, mais une incertitude quant à la poursuite de dispositif à partir de 2023;
- Pas de financement pour les propriétaires modestes, autres que les caisses de retraite
- Un public qui nécessite une mise en confiance et un accompagnement.

Enjeux/ Orientations :

- Faciliter le repérage des situations de perte d'autonomie et la transmission des informations entre les différents partenaires
- Compenser l'absence d'aide envers les publics modestes et l'éventuel arrêt du PIG vers les publics très modestes sur cette thématique à partir de 2023;
- Se saisir des différents outils, notamment de la Maison de l'habitat comme guichet unique

La lutte contre les copropriétés potentiellement fragiles et dégradées



Nombre de copropriétés et de logements en copropriété dans la CC Aunis Atlantique – Fichiers fonciers 2021

Source: Diagnostic Solhia 2022

Grâce au croisement des données du RNC et des fichiers fonciers, nous avons pu identifier certaines copropriétés potentiellement fragiles grâce à un système de notation basé sur plusieurs éléments de fragilité

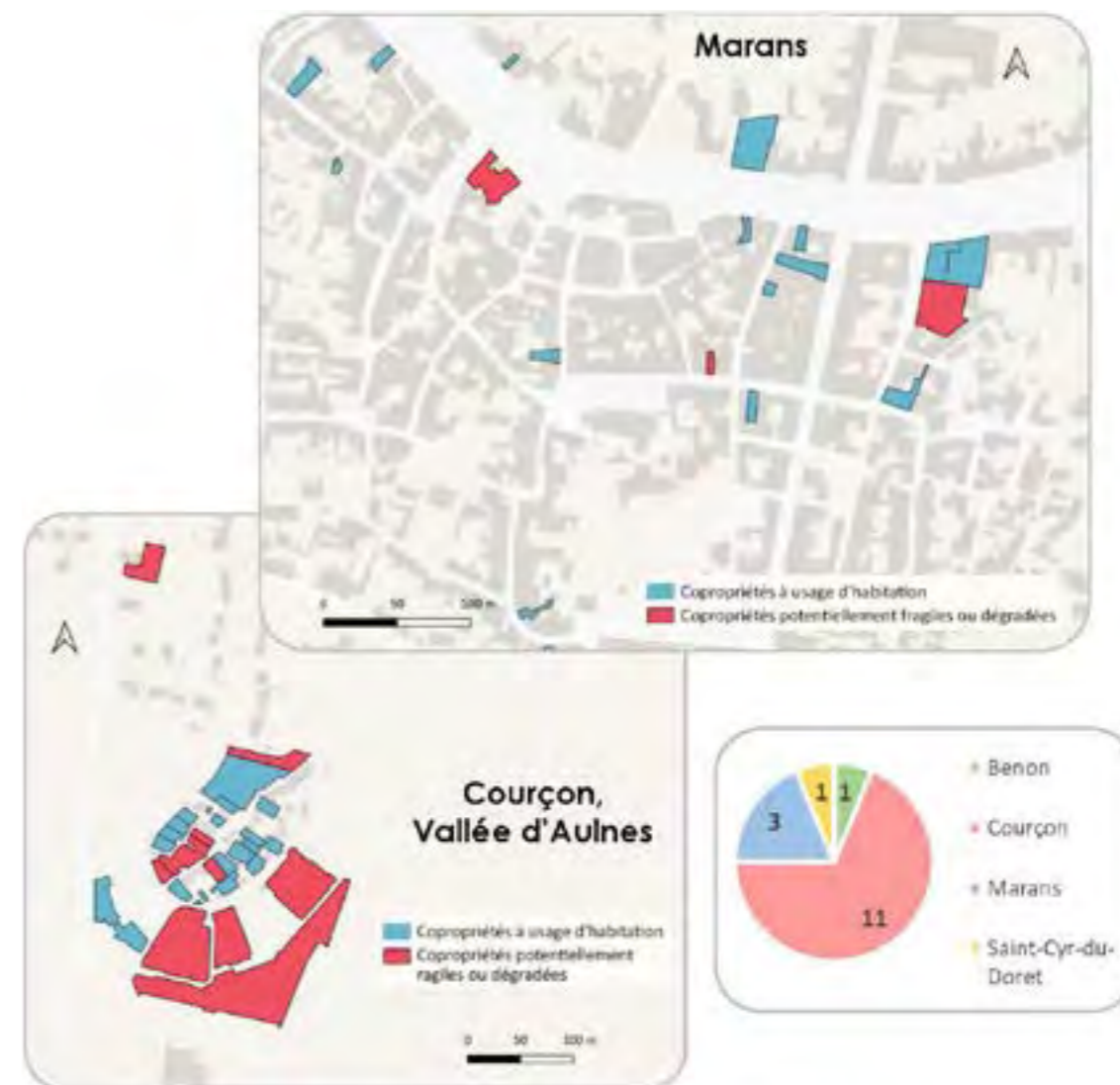
- Période de construction
- Part de logements vacants
- Durée de la vacance
- Part de logements en catégorie 6
- Absence de syndic de copropriété
- Taux d'impayés de la copropriété

Cependant, pour les copropriétés n'étant pas enregistrées sur le RNC, nous n'avons pas toutes les données comme le type de gestion ou le taux d'impayés. Ce manque d'information peut ainsi sous-évaluer la fragilité de certaines d'entre elles.

L'analyse a mis en exergue 16 copropriétés qui semblent être potentiellement fragiles ou dégradées. Parmi elles, 11 sont situées à Courçon, dont 9 sur la Vallée d'Aulnes.

Le quartier de la Vallée d'Aulnes est effectivement un lieu d'habitat qui pose problème. En effet, lors des entretiens auprès des acteurs du territoire, de nombreuses problématiques sont remontées:

- Une organisation juridique incomplète;
- Une situation financière très préoccupante avec des impayés de charges élevés;
- Des logements et des parties communes mal entretenus;
- Une vacance importante et certains logements qui n'ont jamais été habités;



Copropriétés potentiellement en difficultés dans la CC Aunis Atlantique

Source: Diagnostic Solhia 2022

Constats:

62 copropriétés composées d'au moins un logement, principalement petites et situées à Courçon et Marans d'Aulnes (Courçon d'Aunis)

- Une situation particulièrement préoccupante à la Vallée d'Aulnes (Courçon d'Aunis)
- Les copropriétés qui ne sont pas encore dégradées, mais dont la situation est préoccupante, fragilisées par:
 - o Des besoins de rénovation 16 d'entre elles ont été construits avant les premières réglementations thermiques,
 - o La présence de logements vacants 103 logements situés en copropriété sont vacants et 23 copropriétés ont des logements vacants depuis plus de 2 ans,
 - o L'absence de syndic pour 14 copropriétés,
 - o Des impayés particulièrement élevés pour 12 copropriétés (plus de 50 de taux d'impayés)

Enjeux/Orientations :

- Approfondir le repérage précis des copropriétés potentiellement fragiles ou dégradées
- Accompagner les copropriétés repérées pour une meilleure gestion
- Soutenir l'amélioration de l'habitat et accompagner les projets travaux des syndics de copropriétaires
- Traiter les situations d'habitat indigne ou insalubre dans les copropriétés

-1.1.2/ LES PÔLES D'EMPLOI



En Aunis Atlantique, on recense 14 537 actifs, un chiffre en croissance de 8,2 % entre 2012 et 2017. **Plus de la moitié des actifs du territoire travaille à l'extérieur, le bassin d'emploi se trouvant sous forte influence de La Rochelle.**

Marans compte le plus grand nombre d'emplois au lieu de travail avec **1867 emplois cumulés en 2017** (source geo17, Observatoire de la Charente-Maritime). Néanmoins, le principal bassin d'emploi reste la CDA de La Rochelle induisant des flux pendulaires.

Si le taux de chômage reste faible (7,8 % au quatrième trimestre 2020, en baisse de 0,2 point par an), on ne dénombre que **peu d'emplois sur le territoire** (5588 en 2017, dont 69,1 % dans le secteur tertiaire) et le taux de concentration d'emploi (nombre d'emplois pour 100 actifs occupés), établi à 42,5 %, **diminue**. (Source INSEE).

En 2015, 71,2 % des actifs de 15 à 64 ans occupent un emploi (contre 62 % sur le département de Charente-Maritime).

Le nombre de demandeurs d'emploi (2565 en avril 2021), toutes catégories confondues, connaît une croissance de 1,9 % par an, accusant une hausse constante sur les dix dernières années. 20,6 % des demandeurs d'emploi déclarent au moins un frein périphérique à l'emploi, l'exclusion numérique arrivant en tête (11,1 %). Le chômage des 15-25 ans connaît cependant une forte hausse entre 2012 et 2017, supérieure à celle constatée à l'échelle du département.

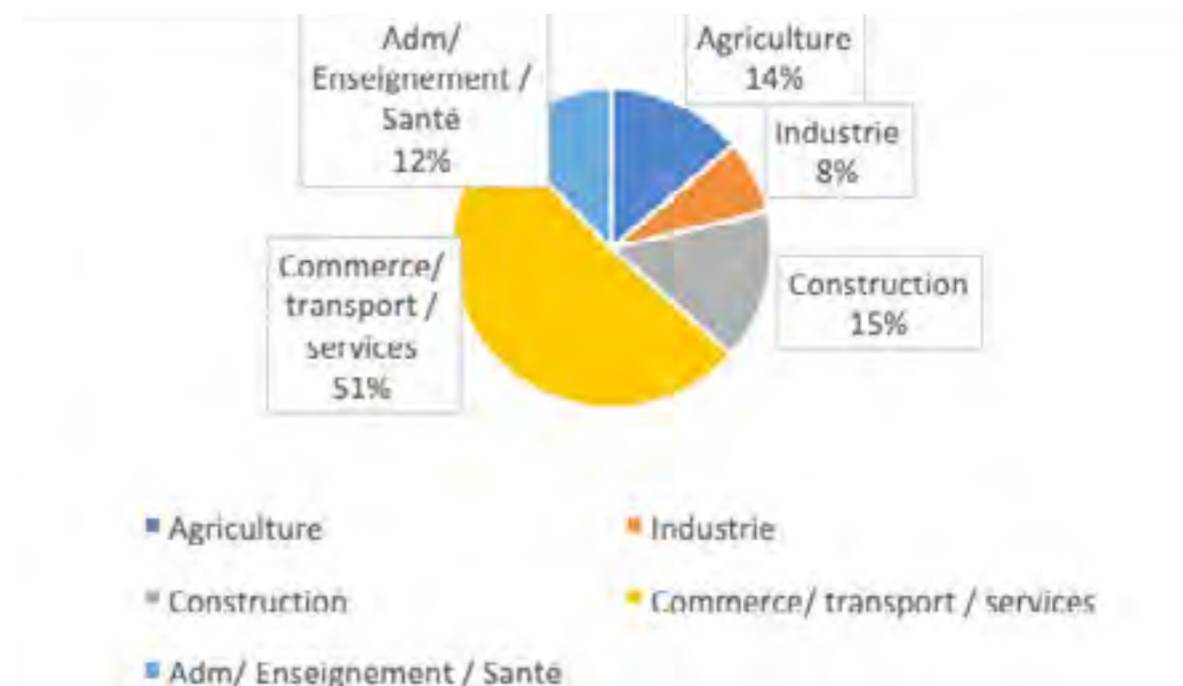
À noter que la Communauté de Communes a mis en ligne une plateforme dédiée, regroupant toutes les offres d'emplois et de stages sur les 20 communes du territoire.

Sur le territoire, la répartition des actifs par catégorie socioprofessionnelle révèle une forte proportion d'ouvriers (24 %) par rapport aux cadres (10 %) en regard des autres échelons géographiques. Aussi, le ratio ouvriers/cadres est plus élevé qu'ailleurs (2,4 contre 1,9 en Charente-Maritime). De même, les employés sont davantage représentés (32 %), à l'inverse des artisans-commerçants (6,5 %).

Avec 63 % des foyers fiscaux non imposés en 2015, le territoire d'Aunis Atlantique se situe 3 points au-

- > La CDA de La Rochelle est le principal bassin d'emploi
- > un renforcement des différents secteurs d'emploi est nécessaire pour garantir la cristallisation de la population sur le territoire et éviter les flux pendulaires.
- > Peu d'emploi sur le territoire avec une diminution en cours
- > Une forte hausse de demandeur d'emploi

Synthèse des différents secteurs d'activité du territoire : l'emploi généré sur Aunis Atlantique



Source : Insee, RP – 2017, issu du projet de territoire

dessus des moyennes départementale et régionale. Toutefois, le niveau de revenu annuel médian (20 085 euros) reste comparable aux autres échelons géographiques, même s'il est plus élevé pour les communes de l'est, les plus proches de l'agglomération rochelaise.

Les parts peu élevées d'allocataires très dépendants des prestations sociales en 2016 confirment la situation relativement favorable observée d'après les indicateurs de niveau de vie. Ainsi, 6,8 % des allocataires dépendent à 100 % des prestations, soit deux fois moins qu'ailleurs. À noter, **un tiers des bénéficiaires des minima sociaux réside à Marans.**

Source : Insee, RP – 2017

- > Un territoire avec davantage de professions secondaires composées principalement d'employés et d'ouvriers.
- > Peu de cadre et en majeure partie répartis dans la proche couronne de la CDA de La Rochelle
- > 63% des foyers non imposés
- > Un tiers des bénéficiaires des minima sociaux se concentre pour un tiers sur Marans.

Le territoire Aunis Atlantique est sous forte influence de la CDA de LA Rochelle. L'emploi et les pôles résidentiels sont les plus actifs et attractifs autour de sa couronne. Il conviendra dans cette prochaine partie de comprendre l'équilibre des polarités en jeu sur le territoire d'Aunis Atlantique.

CONSTATS

Atouts:

- Une population jeune, mais vieillissante avec une part de personnes très âgées notable.

Opportunités:

- Une population jeune, principalement composée de ménages avec enfants.
- Une croissance démographique soutenue aux portes de La Rochelle
- Développer des services spécifiques pour les seniors dont la part augmente sur le territoire.
- Des postes à pourvoir sur le territoire

Faiblesses:

- Une population qui a du mal à se fixer sur le territoire, des habitants privilégiant des activités et une consommation à l'extérieur du territoire.
- > Une spécialisation résidentielle à rééquilibrer, une approche de ville durable à trouver.
- la démographie s'accroît sur la frange sud du territoire bénéficiant des services et commerce de la CDA de La Rochelle.
- > la démographie est à renforcer autour des pôles structurants offrant les services et commerces afin de limiter sa dévitalisation.
- Une augmentation de famille monoparentale
- Une diminution de l'emploi, mais des postes non pourvus
- Une forte hausse de demandeur d'emploi
- Un territoire avec davantage de professions secondaires composées principalement d'employés et d'ouvriers.
- Peu de cadre et en majeure partie répartis dans la proche couronne de la CDA de La Rochelle
- 63% des foyers non imposés
- Un tiers des bénéficiaires des minima sociaux se concentre sur Marans.

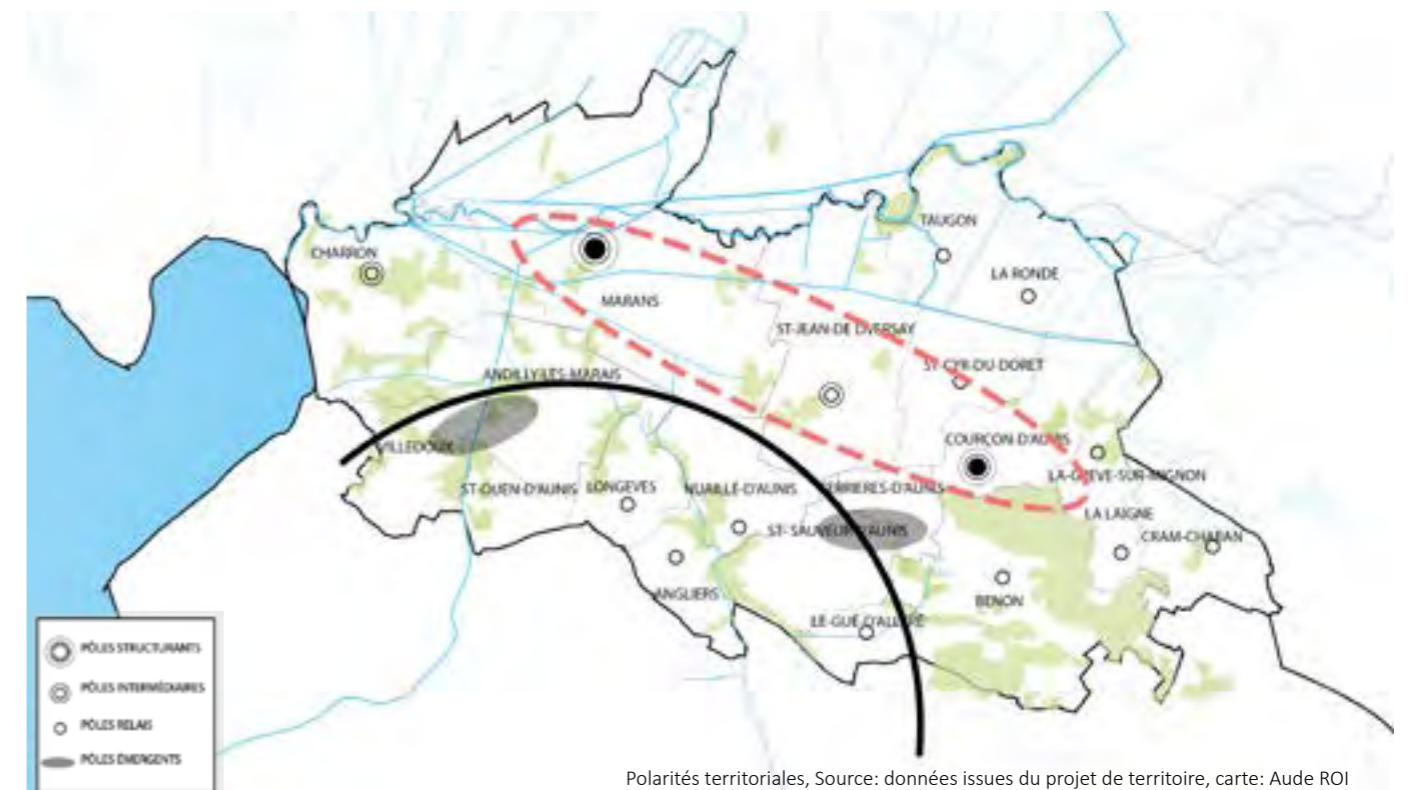
Menaces:

- Dégradation de la situation économique, des conditions d'accès à l'emploi pour les personnes les plus fragiles
- Un certain vieillissement de la population constaté nécessitant de développer une offre de services spécifiques.
- Des pôles structurants fragilisés par l'offre économique, de service et d'emploi sur la CDA de La Rochelle
- Dispersion des pôles résidentiels, économique et de services fragilisant la place des communes structurantes.

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE, UNE VILLE DURABLE

- > Lutter contre le phénomène d'étalement urbain,
- > Densifier l'habitat autour des pôles structurants offrant les services et commerces afin de limiter leur dévitalisation. Lutter contre le phénomène d'**étalement urbain**,
- > Répondre aux **besoins des nouveaux arrivants**, jeunes ménages, jeunes seniors, populations vieillissantes, des familles
- > Rendre les logements **accessibles** aux ménages modestes et aux jeunes ménages, en location et en accession
- > Renforcer la démographie des **pôles structurants**
- > Permettre une **densification et une diversification du tissu urbain** gage d'une urbanité plus durable
- > Favoriser l'inclusion des populations les plus fragiles
- > Développer des **services spécifiques pour les seniors** dont la part augmente sur le territoire



- Renforcer les pôles concentrant les populations et l'emploi
- Limiter le développement démographique des communes périphériques à la CDA. Afin de limiter les déséquilibres.

-1.2/ LES POLARITÉS TERRITORIALES D'AUNIS ATLANTIQUE

De la Polarité à la centralité

Les polarités sont définies par le regroupement de grandes fonctions, à l'échelle territoriale elles revêtent un caractère qu'il convient de qualifier.

L'armature territoriale validée dans le PLUI fait apparaître quatre types de « pôles » :

- **Les pôles « structurants ».** Ce sont des communes majeures pour le territoire, où se concentrent l'emploi, les équipements structurants, les services et les commerces exceptionnels. **Marans et Courçon, sont les deux pôles structurants de la CDC Aunis Atlantique, car elles ont su conjuguer l'ensemble des fonctions urbaines au fil du temps.** Certaines fonctions urbaines ont été externalisées, fragilisant leur structuration autour d'un cœur urbain. Le développement de l'habitat est également à redynamiser. Ces deux communes ont été retenues dans le programme « Petites villes de Demain » piloté par l'Agence Nationale des Territoires en 2020.
- **Les pôles « émergents », d'une part Andilly/Villedoux/Saint-Ouen, d'autres parts Ferrières d'Aunis/Saint-Sauveur d'Aunis,** où le développement de l'habitat est à organiser. Ce sont des ensembles de deux ou trois communes particulièrement attractives, **car proches des grands axes routiers et des bassins d'emploi** (La Rochelle, Niort). Ils bénéficient ainsi d'un fort développement de l'habitat et / ou commercial. Les services et commerces de proximité y sont présents.



Polarités territoriales, Source: données issues du Projet de territoire, carte: Aude ROI

- **Les communes « relais », polarité intermédiaire,** Charron et Saint-Jean-de-Liversay, où le développement de l'habitat est à maintenir. Les communes « relais » sont significativement pourvoyeuses d'emplois et **disposent d'un nombre de commerces et d'équipements de proximité attractifs pour la population. Les services sont diversifiés, avec une présence notable de l'offre médicale.**
- **Les communes « de proximité » ou locales,** les onze autres communes du territoire (Longèves, Angliers, Nuillé d'Aunis, Le Gué d'Alleré, Taugon, La Ronde, Saint-Cyr du Doret, La Grève sur Mignon, Benon, La Laigne, Cram-Chaban), où le développement de l'habitat est à assurer en tenant compte de l'évolution possible des équipements et infrastructures. **Les communes « de proximité » sont périurbaines ou rurales, assurant à la population un lieu de vie essentiellement résidentiel.** Elles disposent, à la marge, de quelques équipements scolaires et de loisirs. Les commerces, l'offre

médicale et les services sont quasi-inexistants pour les deux tiers de ces communes.

La notion de polarité est définie par le regroupement de grandes fonctions, il conviendra dans cette prochaine partie d'analyser les différents types de polarités présentes sur le territoire afin de comprendre l'équilibre de ces différents pôles et d'identifier les besoins, les faiblesses, les risques ainsi que les opportunités et atouts s'en dégageant.

-1.2.1/ LES POLARITÉS ÉCONOMIQUES

Les polarités commerciales

Les pôles commerciaux constituent l'une des clefs de voute de l'attractivité des communes. Chacune des 20 communes à un petit pôle commercial basé sur sa centralité et on dénombre 5 pôles de « périphérie » (21 unités sur 3 communes, pour 99 M€ de chiffre d'affaires au total).

Pour être défini en pôle commercial, il regroupe 3 types de magasin proche les uns des autres: commerce de détail (librairie, magasin d'habillement...), d'artisanat commercial (boulangerie, boucherie,...) ou de service à la personne (coiffeurs...).

Les pôles marchands majeurs, à **Marans, Andilly et Ferrières d'Aunis,** se situent le long des deux axes prédominants : la D137 et la RN11.

Ainsi, Aunis Atlantique compte 135 commerces au total, sans compter l'offre en « diffus » (unités isolées non intégrées à une polarité).

L'analyse de la zone de chalandise (+/-50 000 habitants) met en exergue un bassin de consommation caractérisé par le desserrement de la métropole rochelaise avec une forte croissance démographique et une croissance notable des revenus moyens.

L'évasion commerciale du territoire est évaluée à 77 M€. Ainsi, à titre d'exemple, le marché de l'équipement de la personne n'est couvert qu'à hauteur de 6 % et si la couverture du marché de la culture et des loisirs est identifiée comme suffisante en volume, elle n'est pour autant pas de qualité suffisante.

Source : Schéma de développement économique et commercial Aunis Atlantique – 2016

La commercialisation en circuits courts sur le territoire se fait principalement en vente directe à la ferme et au sein du magasin de producteurs (point de vente collectif) « les fermiers du marais poitevin situé à Ferrières d'Aunis dans la zone commerciale. Le bâtiment a été construit par la Communauté de Communes en 2017 pour favoriser les conditions de distribution de producteurs locaux.

Les marchés de plein air se développent sur les communes d'Aunis Atlantique : le marché de Marans dispose d'une **halle couverte**, Courçon, Saint-Sauveur d'Aunis, Nuillé d'Aunis, Saint-Ouen d'Aunis et Villedoux accueillent également un marché hebdomadaire.

Le tissu économique local

Aunis Atlantique comptabilise 2656 entreprises. Si le tissu industriel se trouve relativement limité, l'artisanat est performant, affichant compétences et savoir-faire. Plus de 96 % des établissements sont des TPE avec un effectif de 0 à 9 salariés.

Le taux de création d'entreprises est de 15,9 % en 2019. Cette même année, sur les 273 créations



Polarités économiques, Source: données issues du territoire, carte: Aude ROI

Le foncier / l'immobilier d'entreprises

La Communauté de Communes assure la gestion de 8 zones d'activités économiques (ZAE), réparties comme suit :

- Zone d'activités de Bel Air à Andilly (artisanale) : 4,16 hectares- 24 entreprises
- Zone d'activités Les Cerisiers à Villedoux (artisanale et de services) : 2,54 hectares- 11 entreprises
- Zone d'activités de Saint François à Marans (commerciale et artisanale) : 2,4 hectares- 5 entreprises
- Espace commercial et de services Les Morines à Charron : 0,7 hectares- 8 entreprises
- Zone d'activités de Beaux Vallons à Saint-Sauveur d'Aunis (artisanale et industrielle) : 30,84 hectares- 42 entreprises
- Zone d'activités au Gué d'Alléré (artisanale) : 3,04 hectares- 6 entreprises
- Zone d'activités de Luché à Saint-Jean-de-Liversay (artisanale et industrielle) : 7,87 hectares- 6 entreprises
- Zone de l'Aunis à cheval sur les communes de Ferrières d'Aunis et Saint-Sauveur d'Aunis (commerciale et de services) : 8,68 hectares- 40 entreprises.

L'offre économique est implantée le long des axes routiers, sans réelle hiérarchisation. La consommation foncière reste à équilibrer entre les ZAE et l'agriculture, tout comme l'équipement commercial entre les centres-bourgs, les ZAE et les axes de flux.

L'immobilier d'entreprises

Pour encourager et soutenir l'entrepreneuriat, la Communauté de Communes est propriétaire de bâtiments et locaux professionnels qu'elle loue sur l'ensemble du territoire :

- L'espace commercial et de services « Les Morines » à CHARRON est ensemble immobilier construit en 2014, composé de 11 locaux répartis dans 3 bâtiments (Pharmacie, cabinet dentaire, espace bien-être, banque, salon de coiffure, boucherie, boulangerie et supérette).
- Les ateliers relais à Villedoux, datant de 2014, se composent de 3 bureaux de 86 m² et 3 ateliers de 181 m² proposés à la location.
- Un bâtiment artisanal et de service situé sur la ZAE de Ferrières d'Aunis, composé d'un bureau de 70 m² (bail commercial) et d'un atelier de 130 m² (bail dérogatoire).
- Le magasin « Les fermiers du marais poitevin », point de vente collectif de produits issus des exploitations agricoles du territoire, d'une superficie de 400 m², construit en 2018 (bail commercial jusqu'en 2027).
- La CAALE, tiers lieu hybride à Marans, d'une superficie de plus de 400 m², proposant une mixité des usages et des occupations (hôtel d'entreprises et espaces de travail partagés).

enregistrées, 22 % concernent les secteurs du commerce, du transport, de l'hébergement et de la restauration, 16,8 % celui des activités scientifiques/technologiques et des services administratifs et 14,6 % d'autres activités de services.



Source : Insee, Répertoire des Etablissements et des Entreprises (REE) - 2019

Source: données issues du Projet de territoire,

À noter, ces données de 2019 ne tiennent pas compte de la crise économique, dont les effets négatifs sur le tissu économique local sont à anticiper.

(Source : Insee, Répertoire des Établissements et des Entreprises (REE) – 2019)

Des entreprises historiques sont implantées sur le territoire (Soufflet Atlantique, Minoterie de Courçon, Scierie de Luché, JP3, Harmony Yacht ...) et un club d'entreprise, l'Union des Clubs Entreprises d'Aunis Atlantique (UC2A), assure la liaison entre les responsables d'entreprises, la Communauté de Communes et les autres organismes extérieurs. (Source : Base SIRENE, 2019)

- > Réinventer le modèle commercial de centre-ville afin de freiner leur externalisation,
- > Hiérarchiser les priorités de développement entre les centres et les zones commerciales extérieures
- > marché de l'équipement à la personne à développer,
- > la qualité du marché de la culture et des loisirs est à améliorer en qualité,
- > Encourager l'installation et le développement des industries créatrices d'emploi sur territoire.

Le tourisme

Confié à l'Office de Tourisme Aunis Marais-Poitevin (renommé « Le Comptoir local » en 2021) la filière touristique est à développer.

La Vélodyssée qui longe la côte et la Vélo Francette, sur les bords de Sèvre deux portes d'entrée au vélotourisme et tourisme vert.

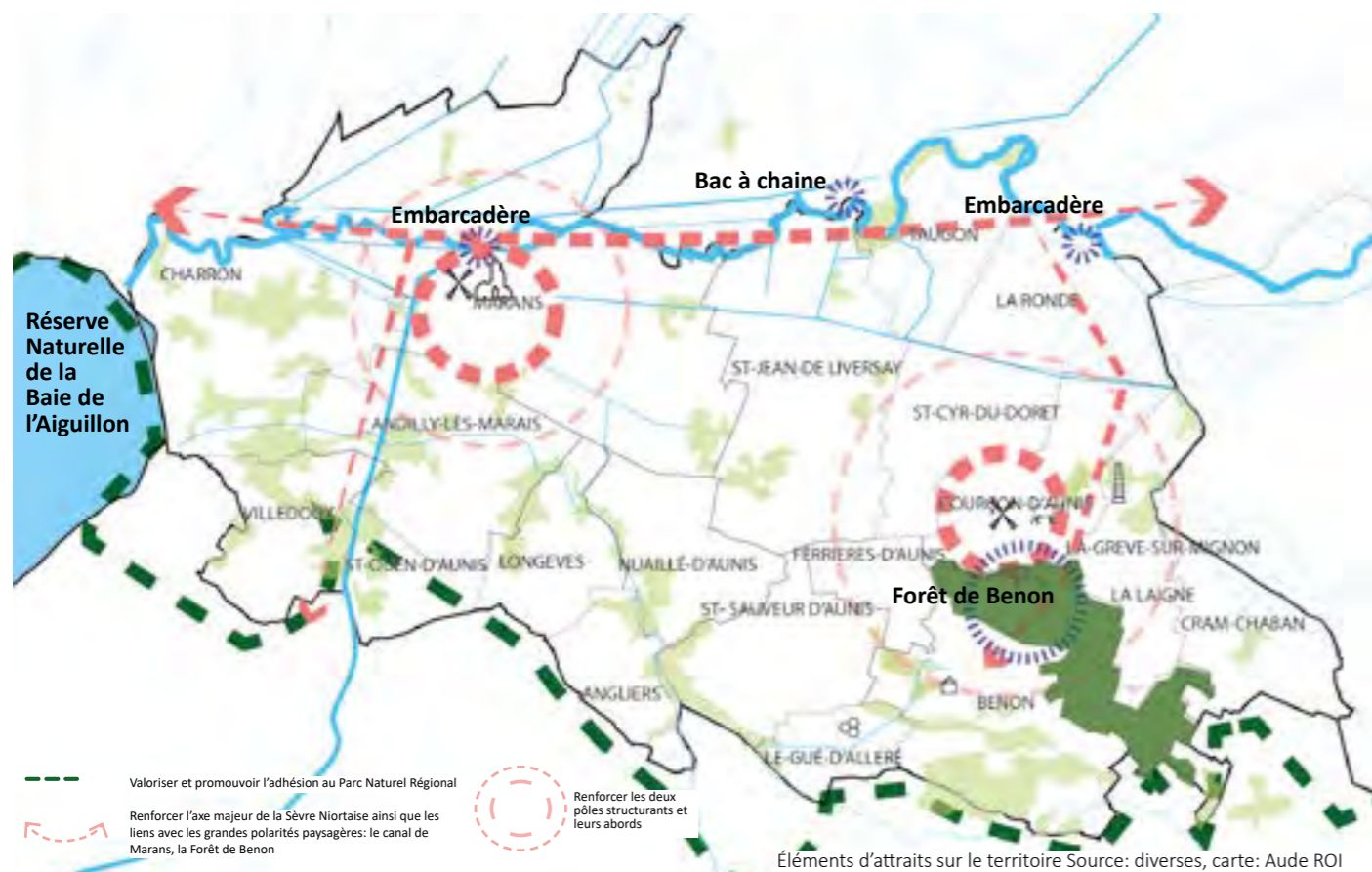
Le bac à chaîne à Saint-Jean-de-Liversay, les sites naturels remarquables (la Baie de l'Aiguillon, la Forêt de Benon, le Marais poitevin, le canal de Marans La Rochelle, le port de Marans...) sont autant de sites à faire vivre et valoriser.

Le potentiel de développement touristique est donc avéré, mais on note un déficit d'offres en matière d'hébergements. L'offre reste en effet peu qualifiée (entrée de gamme), le nombre de lits touristiques (hébergements marchands et non marchands) est en baisse. Par ailleurs, le territoire accuse une pénurie d'hôtels, cette offre semble être absorbée par l'attractivité de La Rochelle.

Les chiffres de l'hébergement touristique :

Type d'hébergement	Nombre de lits
Hébergements non marchands	4425
Hébergements marchands, dont :	3580
-Hôtellerie classée et non classée	18
-Hôtellerie de plein air	1200
-Chambres d'hôtes	268
-Meublés classés	228
-Meublés non classés	1146
-Ports de plaisance	720

(Source : étude Charente-tourisme, Positionnement stratégique 2020)



> Les points d'intérêt touristiques sont à développer et à connecter afin de renforcer ce maillage et créer des parcours.

ÉTUDES ET ORIENTATIONS

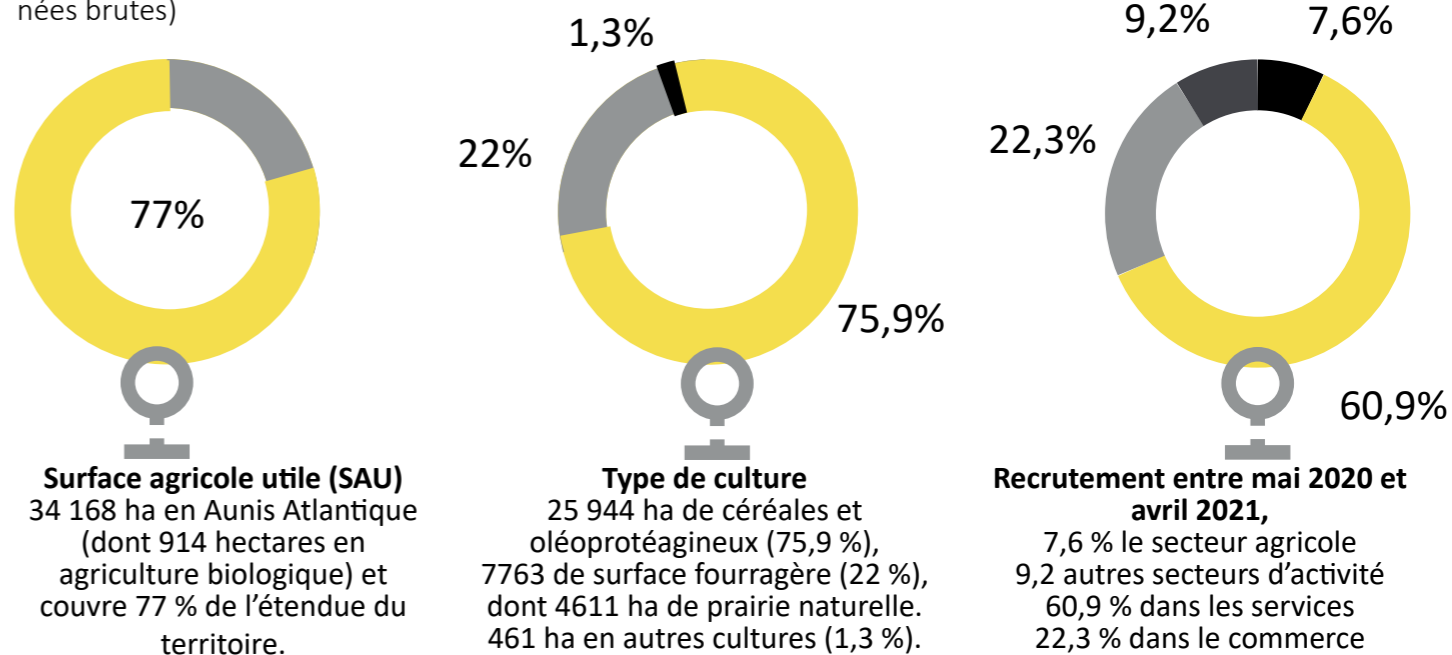
L'agriculture

En Aunis Atlantique, la Surface agricole utile (SAU) s'élève à 34 168 ha (dont 914 hectares en agriculture biologique) et couvre 77 % de l'étendue du territoire. La culture de céréales et oléoprotéagineux occupe 25 944 hectares (75,9 %), quand la surface fourragère s'étend sur 7763 hectares (22 %), dont 4611 ha de prairie naturelle. Les autres types de cultures se partagent les 461 hectares restants (1,3 %).

On dénombre 297 exploitations agricoles sur le territoire. Parmi elles, 43 % constituent des élevages de ruminants et 3 % sont installées en agriculture biologique. 16 % des exploitations pratiquent en circuits courts. (Source : RPG 2019/BDNI/ CA17 et 79)

On note par ailleurs une émergence des marchés de producteurs sur l'ensemble du territoire.

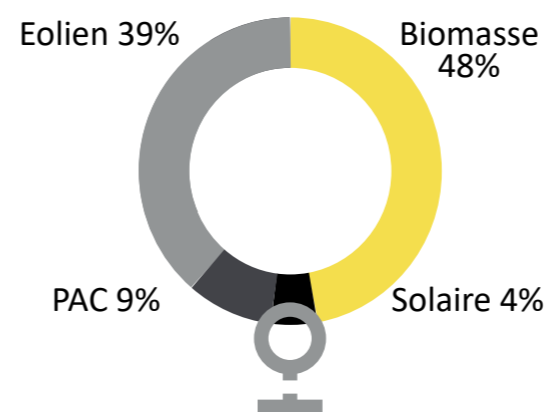
À noter, entre mai 2020 et avril 2021, le secteur de l'agriculture, ne représente que 7,6 % des recrutements sur le territoire (contre 60,9 % dans les services ou 22,3 % dans le commerce). (Source : Urssaf/MSA - données brutes)



(Source : Urssaf/MSA - données brutes)

La Communauté de Communes a accompagné en 2018 la création d'un magasin de producteurs à Saint-Sauveur d'Aunis.

Les énergies renouvelables



Production d'énergie renouvelable 2015 sur le territoire

Aunis Atlantique « Territoire à Énergie positive » (TEPOS), à l'horizon 2050, et s'engage à produire plus d'énergies renouvelables qu'il n'en consomme.

Engagée aux côtés de l'ADEME et de la Région Nouvelle-Aquitaine pour arriver à un mix énergétique local conforme aux objectifs TEPOS et accéder à l'indépendance énergétique.

430 GWh d'énergie renouvelable sont nécessaires pour couvrir entièrement les consommations locales.

Estimée en 2018 à 140 GWh (en intégrant les parcs éoliens), la production d'ENR est en progression sur le territoire, mais ne couvre qu'une part modeste de la consommation énergétique (9,1%).

> Le secteur agricole constitue une ressource de Biogaz (par le processus de méthanisation) par ailleurs la filière est en capacité de libérer moins de carbone (labour) et de le stocker notamment avec la plantation de haies

ÉTUDES ET ORIENTATIONS

Les connexions réseau

Le monde du numérique prend de plus en plus de place dans notre quotidien: l'information, les modes de consommation et le télétravail font partis des nouveaux modes de comportement sur lesquels un territoire se doit d'être compétitif. Le déploiement de la fibre optique est d'ores et déjà en cours sur le territoire avec une fin du déploiement prévue en juin 2023. 3 centraux NRO desserviront les 3 communes: Marans 2020, Saint Sauveur d'Aunis 2021, Courçon : 2020.



La couverture mobile (internet mobile, voix et SMS) s'appuie sur 9 antennes 4G déployées sur le territoire. Selon les données de l'ARCEP, la couverture est globalement satisfaisante en 4G à l'exception de la partie sud-est du territoire. Dans les faits, elle est largement insuffisante sur toute une partie du territoire et notamment sur un triangle La Grève sur Mignon, Cram Chaban et Benon à l'intérieur des bâtiments comme à l'extérieur.

Les nouveaux modes de comportements de l'information et de la consommation sont dépendants des canaux internet et mobiles. Les commerces vont devoir s'adapter à plus de lisibilité et permettre de répondre à cette nouvelle manière de consommer. La crise sanitaire du COVID 19 a montré l'importance d'avoir un réseau opérationnel avec suffisamment de capacité pour permettre l'adaptabilité des comportements à tout moment. Les territoires ruraux se sont vus remis au centre des besoins de chacun au regard des aménités qu'ils peuvent apporter, pour autant ceux-ci doivent garantir une connectivité suffisante sur les réseaux mobiles et internet.

L'économie circulaire

Comment faire du déchet une ressource et garantir une gestion vertueuse au sein des territoires, autant de défis à mener pour garantir au programme Petite Ville de Demain une démarche intégrée. Portée par CYCLAD (syndicat mixte chargé de la collecte, du traitement et de la valorisation des déchets produits par les ménages) l'économie circulaire a été reconnue en 2020 par le Ministère de la Transition écologique, l'ADEME et la Région Nouvelle-Aquitaine.

L'Atelier CyclaB (laboratoire d'économie circulaire développé par CYCLAD) a ouvert en 2021 un tiers lieu d'économie circulaire et zéro déchet dans un espace de 1500m2 à Surgères.

Le club d'entreprises local, l'UC2A est lauréat depuis janvier 2021 de l'appel à projet «Écologie Industrielle et territoriale en Nouvelle-Aquitaine» soutenu par la Région et l'ADEME. L'association a pour objectif de créer un « écoréseau d'Aunis » afin d'optimiser et réduire les consommations de ressources par les entreprises adhérentes.

Suite à la fermeture de la chinerie, un appel à projets pour une recyclerie a été lancé, l'ancienne laiterie de Saint-Jean-de-Liversay accueillera



La production d'énergie renouvelable

La Communauté de Communes porte l'ambition de devenir, à l'horizon 2050, un « Territoire à Énergie positive » (TEPOS), qui produit plus d'énergies renouvelables qu'il n'en consomme, et s'est engagée dans cette démarche avec le soutien de l'ADEME et de la Région Nouvelle-Aquitaine. Pour parvenir à un mix énergétique local conforme aux objectifs TEPOS et accéder à l'indépendance énergétique, elle devra atteindre une capacité de production d'ENR de 430 GWh et ainsi couvrir entièrement les consommations locales.

Estimée en 2018 à 140 GWh (en intégrant les parcs éoliens), la production d'ENR est en progression sur le territoire, mais ne couvre qu'une part modeste de la consommation énergétique (9,1%).

Basée sur un mode de consommation responsable et une économie décarbonée, la transition énergétique constitue une opportunité gage de valeur ajoutée pour le territoire.

L'éolien, le solaire photovoltaïque et la méthanisation (biogaz) sont autant d'énergies renouvelables pourvoyeuses de projets potentiellement dynamisants pour le territoire.

Le fort ancrage agricole du territoire constitue une opportunité de développement pour la méthanisation.

Autant d'objectifs et de moyen à ne pas occulter lors de la mise en œuvre des projets PVD. Le domaine de la construction qu'elle soit dirigé vers de la rénovation ou de la construction neuve constitue un sujet de valorisation des énergies renouvelables ainsi que la mobilité.

Production d'énergie renouvelable

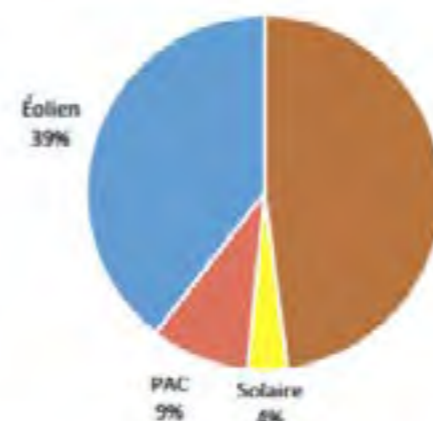
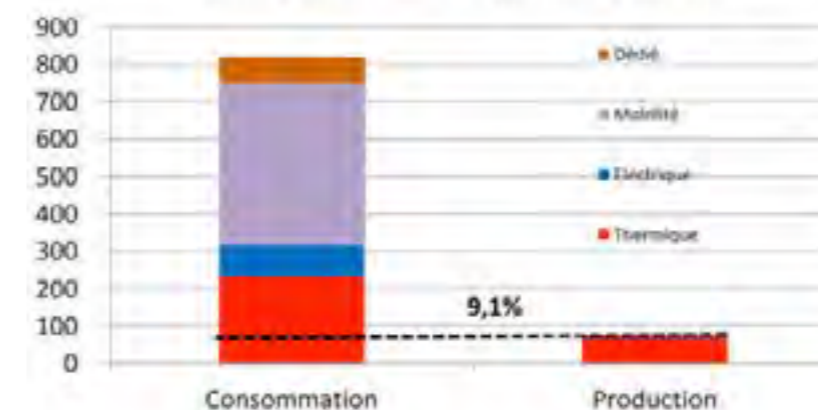


Figure 34 - Production d'énergie renouvelable en 2015 sur le territoire

Répartition de la consommation énergétique et de la production d'énergie renouvelable en GWh par usage du territoire



Source : Diagnostic énergétique multi secteur CC Aunis Atlantique – 2016 (données hors éolien).

CONSTATS

Atouts:

- Des entreprises historiques implantées sur le territoire (Soufflet, Minoterie de Courçon, JP3 ...).
- Un bassin de consommation jeune adepte des nouveaux modes de consommation
- Un faible taux de chômage (7,8%).
- Une plateforme web territorialisée dédiée à l'emploi.
- Un club d'entreprises dynamique constitué à l'échelle d'AA.
- Une surface agricole utile (SAU) en augmentation et un magasin de producteurs actif à Ferrières.
- Renommer nationale les moules de bouchot « La Charron ».
- Un territoire labellisé TEPOS engagé en matière d'économie circulaire et d'écologie industrielle territoriale (Cyclab, Chinetterie...).
- 6 communes proposent des marchés de plein vent hebdomadaires sur le territoire.

Opportunités:

- Déploiement de la fibre optique
- Optimisation foncière des zones d'activités.
- Une économie sociale et solidaire potentiellement pourvoyeuse d'emplois.
- Ouverture d'un espace de co-working à Marans
- Accompagner la (Re)Création d'une filière nautique historique à Marans.
- Développer des filières alimentaires locales (PAT), durable et bas carbone
- Un potentiel de développement d'ENR locale identifié pour répondre à l'objectif TEPOS.
- Projet tourisme fluvial à l'échelle du PNR
- La CdC lauréate d'un AAP « Réinventons le patrimoine », pour valoriser le site de la Briqueterie et créer une « locomotive touristique ».

Faiblesses:

- Un tissu économique de TPE vulnérables.
- Peu d'emplois sur le territoire (5 588).
- La moitié des actifs travaillent hors du territoire.
- Une inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi.
- Peu d'offres d'immobiliers d'entreprises.
- Peu de diversité des exploitations agricoles (grandes cultures).
- Une importance toute relative des circuits courts et des productions diversifiées.
- Des exploitations agricoles peu pourvoyeuses d'emploi.
- Une production d'ENR qui ne représente que 9% de la consommation énergétique du territoire.
- Fermeture d'hébergements structurants (hôtels et RT de Marans).
- Une offre de commerces en centres-bourgs en perte de vitesse et un manque d'équipements commerciaux sur certaines typologies d'achat (forte évasion commerciale).
- Couverture réseau mobile limitée notamment sur l'axe nord-est du territoire.

Menaces:

- Accroissement du déséquilibre entre le développement de commerces et services de périphérie et de centres bourgs.
- Risque de vieillissement des ZA et de l'équipement commercial.
- Forte pression foncière pour le développement économique.
- Risque de ne pas afficher une identité économique attractive, territoire perçu que comme une réserve foncière, accueillant des activités peu créatrices de valeur.
- Difficultés liées à la transmission des entreprises (exploitations agricoles principalement)
- Du point de vue touristique : risque de demeurer un territoire d'excursion et d'itinérance.
- Risque de modification du paysage lié au changement climatique, notamment Marais poitevin en tant que principal attrait). Les assècs sont un frein au développement du tourisme fluvial.
- Risque que l'offre en hébergement ne réponde plus aux exigences des clientèles.

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

- > Garantir la pérennité des entreprises présentes et favoriser l'attractivité du territoire
- > Favoriser la création d'emplois et d'entreprises
- > Développer la filière nautique et industrielle, le marché de l'équipement à la personne à développer,
- > Équilibrer l'offre économique entre les différents secteurs d'activités en favorisant la création d'emploi et une économie durable
- > Développer une offre touristique respectueuse de l'environnement et promouvoir l'identité locale

UNE VILLE DURABLE ET UNE QUALITÉ DE VIE,

- > Limiter l'étalement urbain
- > Promouvoir les circuits courts et l'économie circulaire
- > Favoriser la ville de la proximité et une urbanité plus durable avec des commerces et une animation de cœur de ville
- > Limiter l'externalisation des commerces de proximité, établir une hiérarchisation et des fonctions à ne pas externaliser.

FAIRE DU PATRIMOINE NATUREL ET ARCHITECTURAL UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ, PROMOUVOIR L'IDENTITÉ LOCALE

- > Lutter contre la banalisation du territoire notamment sur les franges urbaines et les ZA



Encadrer l'expansion des zones économiques externalisées des centres bourg



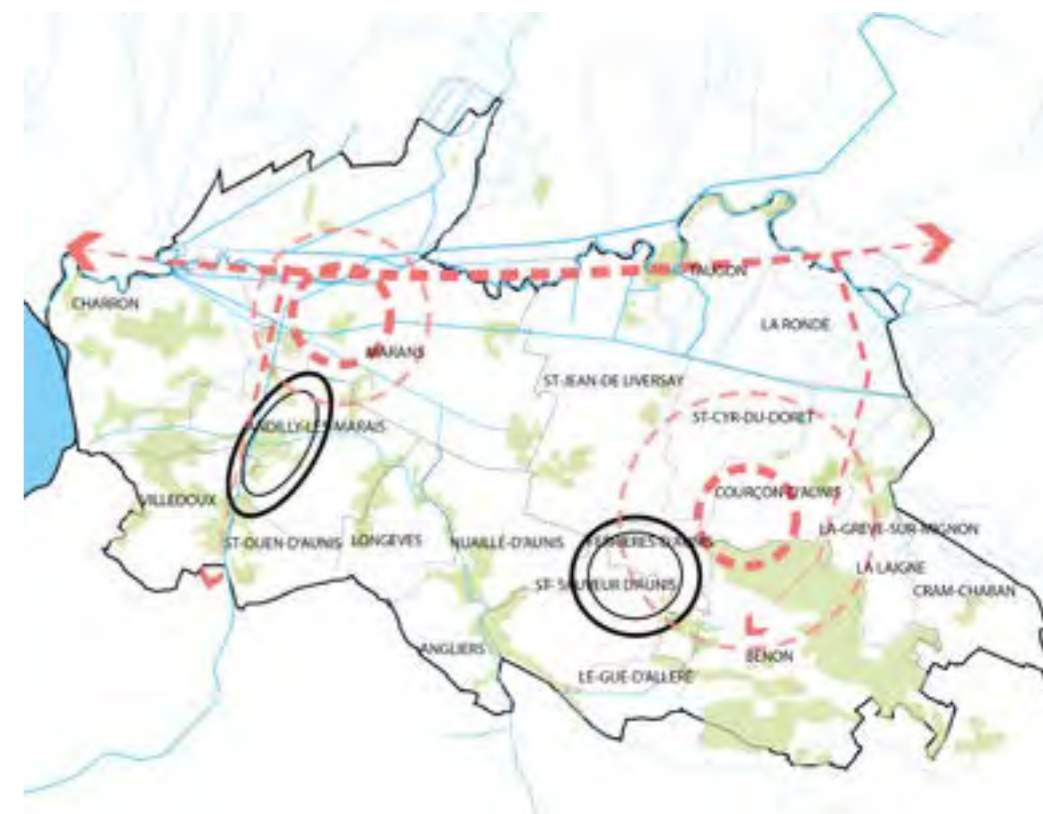
Renforcer l'attractivité économique des centres bourg



Renforcer les polarités touristiques



Renforcer les liens entre les différentes polarités touristiques



Polarités économiques, Source: données issues du territoire, carte: Aude ROI

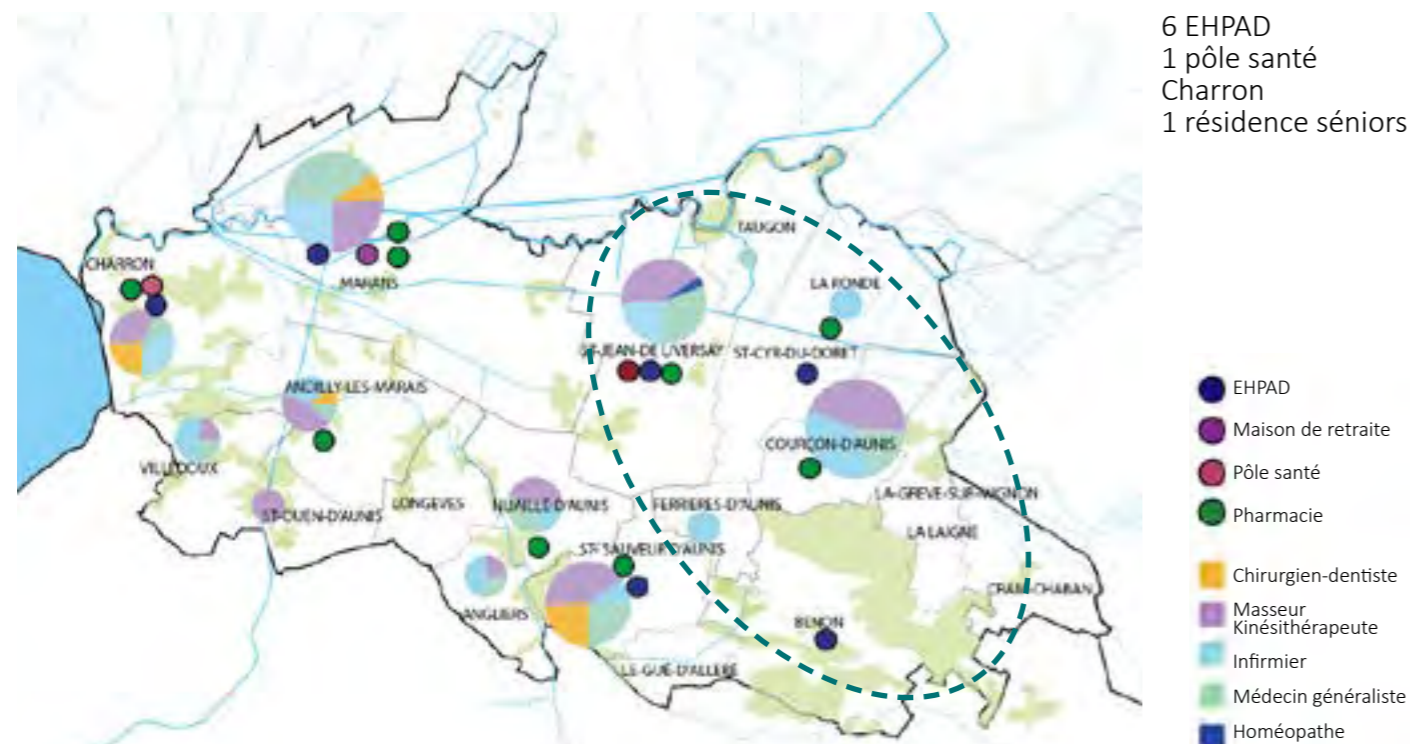
-1.2.2/ LES PÔLE DE SANTÉ, EHPAD, RESIDENCE SNIOR, MAISON DE RETRAITE

L'offre de santé et accueil des personnes âgées

Avec 30 médecins généralistes, la communauté de communes Aunis Atlantique est globalement bien pourvue en offre de soins libérale, même si la répartition des professionnels de santé observée en 2019 met en évidence une situation moins favorable au Nord et au sud-est du territoire.

En revanche, au 1er janvier 2018, les densités observées pour les chirurgiens-dentistes (8), les sages-femmes (1), les infirmiers (29) et les psychologues (4) sont inférieures aux moyennes départementale et régionale. La densité de pharmacies d'officine se montre aussi moins élevée qu'ailleurs. Seule la densité d'orthophonistes (12) se révèle nettement supérieure. À noter, il n'y a aucun médecin spécialiste sur le territoire (cardiologue, dermatologue, ophtalmologue, gynécologue, pédiatre, psychiatre).

Enfin, si très peu de structures sanitaires sont localisées au sein du territoire, la proximité du Groupe Hospitalier de La Rochelle- Ré- Aunis assure une réponse aux besoins de santé des habitants.



Sources: ASIP RPPS Extraction le 25-02-2019, annuaire, Améli, FNORS, Janvier 2018; données issues du Projet de Territoire, cartographie: Aude ROI

Fig 11. Nombre et densités de professionnels de santé libéraux (pour 100 000 habitants)

	Aunis Atlantique		Charente-Maritime	Nouvelle-Aquitaine	France hexagonale
	nombre	taux	taux	taux	taux
Médecins généralistes	30	102,4	107,2	100,3	91,6
Chirurgiens-dentistes	8	27,3	54,4	55,2	56,1
Sages-femmes	1	15,4	42,9	41,0	Nd
Infirmiers	29	99,0	141,0	176,5	179,8
Psychologues	4	13,7	22,8	28,3	Nd
Orthophonistes	12	41,0	23,9	25,1	31,0
Pharmacies	8	27,3	39,7	39,6	34,2

Sources : ARS NA, RPPS, Insee (RP 2015)

- > Le nord-est de la commune est à équiper de dentistes et spécialistes
- > De nombreux départs en retraite sont à anticiper notamment en termes de généralistes
- > encourager l'installation des professions médicales, les intégrer aux pôles de services centraux afin de renforcer l'attractivité et l'armature de services
- > Prévoir une offre en logements adaptés pour les personnes vieillissantes ou en situation de handicap

L'action sociale :

Deux centres socioculturels interviennent sur La Communauté de Communes Aunis Atlantique : Les Pictons à Marans et l'Espace Mosaïque à Courçon. 16 CCAS (Centre Communal d'Action Social) jalonnent le territoire : toutes les communes en sont dotées, à l'exception de Ferrières d'Aunis, Saint-Cyr du Doret, La Laigne et Le Gué d'Alléré. Un CIAS (Centre Intercommunal d'Action Social) a vu le jour le 1er janvier 2017 dans le but de développer une politique d'action sociale intercommunale, complémentaire des CCAS existants.

Deux logements d'urgence sont actuellement en place sur le territoire, dont un dédié aux victimes de violences.

En outre, des réseaux d'action sociale œuvrent conjointement : le réseau de lutte contre les violences conjugales et intrafamiliales, le réseau Santé mentale labellisé « Conseil local en santé mentale » et le réseau familles et handicaps.

En matière d'accès aux droits, les habitants peuvent se rendre aux permanences des institutions (Caisse d'allocation familiales, Caisse primaire d'assurance maladie, Mission locale) basées sur la commune de Marans. De même, 3 points numériques accompagnés CAF assurent l'accueil des bénéficiaires aux centres sociaux de Marans et Courçon et au multiaccueil de Ferrières d'Aunis.

Une Maison de service au public, gérée par La Poste, se situe en outre sur la commune de Saint-Jean de Liversay.

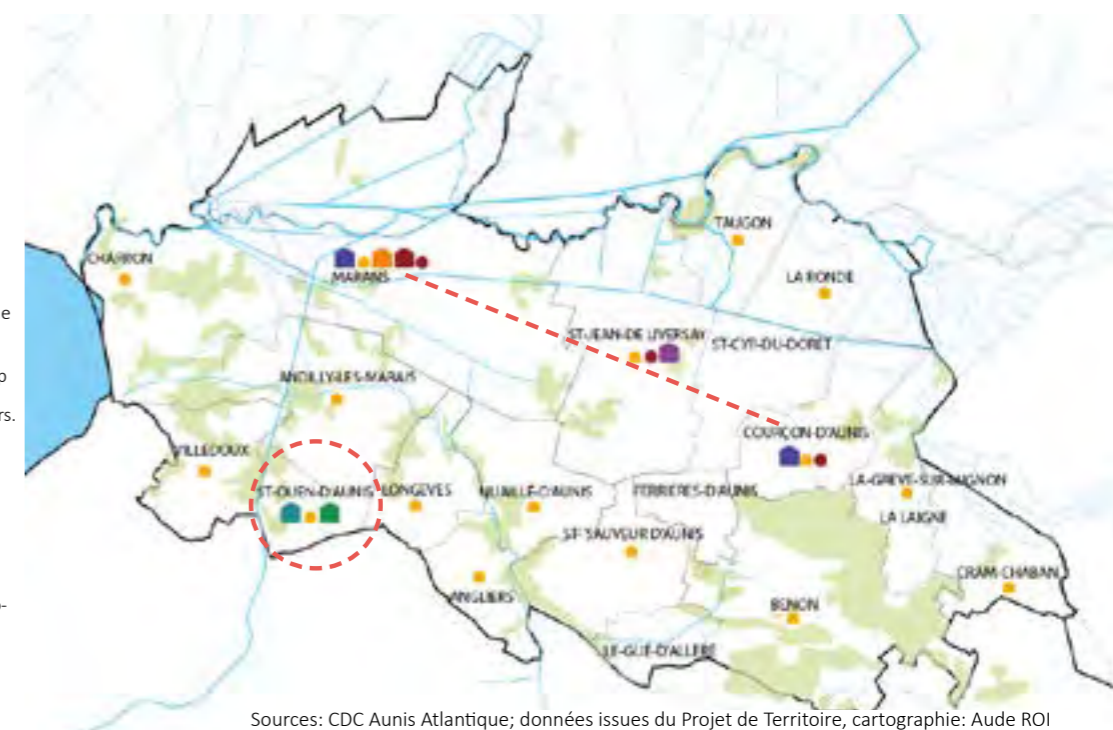
En Aunis Atlantique, le domaine de l'action sociale est également fortement porté par le bénévolat de nombreuses associations caritatives ou d'aide à la personne. Parmi les 350 associations actives sur le territoire, on en dénombre 25 dans le champ de l'action sociale et 30 destinées à l'accompagnement des séniors.

L'accueil des personnes âgées est assuré par 6 EHPAD (Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) sur les communes de Benon, Saint-Sauveur d'Aunis, Saint-Jean de Liversay, Saint-Cyr du Doret, Marans et Charron, ainsi qu'une Résidence autonomie à Saint-Jean de Liversay.

En 2017, on comptait ainsi 591 places en hébergement permanent, 15 places en hébergement temporaire et 16 places en accueil de jour. À fin 2017, 189 personnes âgées de 75 ans ou plus percevaient une allocation personnalisée d'autonomie (APA) à domicile, soit 7,8 % des habitants de cette tranche d'âge (contre 9,5% en Charente-Maritime).

Le territoire dispose également de structures d'accueil des populations en situation de handicap, avec 58 places en Établissement et service d'aide par le travail (ESAT) et 87 places en Institut médico-éducatif (IME).

- Deux centres socioculturels
- 16 CCAS, 1 CIAS
- Deux logements d'urgence
- 1 CAF, CPAM, Mission locale
- 3 points numériques accompagnés CAF
- Une Maison de service au public, gérée par La Poste, se situe en outre sur la commune de Saint-Jean de Liversay.
- 25 associations dans le champ de l'action sociale et 30 à l'accompagnement des séniors.
- Accueil des populations en situation de handicap:
 - 58 places en Établissement et service d'aide par le travail (ESAT) et
 - 87 places en Institut médico-éducatif (IME).



Sources: CDC Aunis Atlantique; données issues du Projet de Territoire, cartographie: Aude ROI

-1.2.3/ LES PÔLES DE VIE SOCIALE, LOISIR ET SPORT

Lieux d'accueil Petite enfance, scolaire et associatif

Le territoire Aunis Atlantique accueille 4 Lieux dédiés à la petite enfance avec 73 places en structure collective.

Ferrière, 20 places

Saint-Jean de Liversay: 20 places

Andilly: 20 places

Marans: 13 places

Les structures se répartissent entre des lieux multiaccueil, RAM, service halte, garderie itinérante et garderie périscolaire. Ces structures proposent de l'accueil régulier, occasionnel et d'urgence pour les enfants âgés de 2 mois et demi à 4 ans.

On recense 233 assistants maternels en activité sur le territoire (275 sont agréés) et 2 Relais Assistants maternels (RAM) gérés par la Communauté de Communes. À cela s'ajoute une microcrèche qui a ouvert à Benon en 2020. Trois nouveaux projets de MAM sont en cours en 2021.

Aunis Atlantique propose aux parents et futurs parents résidant sur le territoire un accompagnement individualisé tout au long de la recherche d'un mode de garde et de l'accueil du jeune enfant. À cet effet, elle a créé en 2018 le Point Information, un guichet unique pour simplifier les démarches et répondre aux questions liées à la petite enfance.

Malgré les projets renforçant cette offre, les modes de gardes restent insuffisants en termes de capacité des structures existantes et d'équilibre dans leur répartition géographique.

Les équipements scolaires:

Le territoire compte 26 écoles de proximité et 3 collèges.

Les écoles primaires accueillent 3565 élèves à la rentrée 2020. Parmi elles, une est privée sous contrat d'association avec l'État (à Marans) et 3 sont constituées en Regroupements pédagogiques intercommunaux (RPI), gérés par des Syndicats intercommunaux à Vocation scolaire (SIVOS). C'est le cas de Cram Chaban/La Laigne/La Grève sur Mignon, Benon/Ferrières d'Aunis, Saint-Cyr du Doret/La Ronde.

Deux collèges se trouvent sur la commune de Marans : le collège public Maurice Calmel accueille 584 élèves en 2021 (dépassant sa capacité maximale d'accueil de 550 élèves) et le collège privé sous contrat Marie-Eustelle comptabilise 780 élèves inscrits (pour une capacité maximale d'accueil de 750 élèves après travaux d'extension).

Le collège public Jean Monnet de Courçon scolarise, quant à lui, 642 élèves en 2021.

À noter, les collégiens de Nuillé d'Aunis et d'Angliers sont rattachés au collège Marc Chagall de Dompierre-sur-Mer (Communauté d'Agglomération de La Rochelle).

Il n'existe pas de lycée sur Aunis Atlantique : pour 15 des 20 communes du territoire, les lycées de rattachement se situent sur l'agglomération rochelaise. Le rattachement de 5 communes du territoire (Benon, La Laigne, Saint-Sauveur, Le Gué d'Alléré, Cram-Chaban) au lycée de Surgères (Communauté de Communes Aunis Sud) sera effectif à la rentrée de septembre 2021.

Avec la forte évolution démographique constatée, certaines communes qui avaient fermé des classes d'enseignement primaire faute d'élèves se placent en situation inverse actuellement. D'autres construisent une nouvelle école ou ouvrent de nouvelles classes.

En effet, les nouveaux ménages qui s'installent sont plutôt des jeunes couples avec des enfants en âge d'aller à l'école maternelle et/ou primaire.

Les collèges sont en nombre suffisant (8 dont 5 publics et 3 privés), répartis dans chaque chef-lieu de canton. En revanche, un seul lycée est implanté sur le territoire : le Lycée du Pays d'Aunis à Surgères (lycée professionnel des Métiers du bois).

Il n'y a pas de lycée d'enseignement général malgré le potentiel actuel et à venir. De plus, les internats des lycées de La Rochelle et de Rochefort disposent de peu de places. Les lycéens d'Aunis se déplacent sur La Rochelle ou Rochefort.

> Les 2 pôles structurants nécessitent des espaces d'accueil scolaires supplémentaires dans les collèges ainsi que des infrastructures sportives diversifiées et adaptées



Source: extrait du guide famille 2021 d'Aunis Atlantique

• L'accueil de loisirs

Aunis Atlantique compte 15 structures d'accueils de loisirs intercommunaux, municipaux et associatifs pour les 3-11 ans, soit 20 sites d'accueils périscolaires et 14 sites d'accueils extrascolaires. En parallèle, 9 accueils de loisirs jeunesse proposent des activités éducatives dédiées aux 11 / 17 ans.

À noter, une maison des jeunes autogérée sous le régime associatif se situe sur la commune de Cram-Chaban.

• Les autres structures dédiées à l'enfance jeunesse

L'école du Bois Marais de Saint-Ouen d'Aunis accueille dans ses locaux une unité d'enseignement de l'IME Le Breuil (Institut Médico Educatif) où sont scolarisés 87 enfants et jeunes âgés de 3 à 20 ans.

Le centre socioculturel des Pictons à Marans propose deux Points d'Accueil écoute Jeune (PAEJ) animé par la Maison des Adolescents et des Jeunes Adultes (MJADA).

Le Centre nature du Marais poitevin, situé à Taugon et labellisé « Échappées nature », est un équipement dédié à l'éducation à l'environnement des jeunes publics. Il est soutenu par le Département dans le cadre de sa politique de valorisation des espaces naturels sensibles. Les agents du Centre nature interviennent dans les écoles, pendant le temps scolaire, et auprès des Accueils collectifs de Mineurs (ACM) du territoire. L'ensemble du site est géré par la Communauté de Communes Aunis Atlantique, bien que le bâtiment soit propriété du Département et que les 10 hectares d'espaces naturels appartiennent à la commune de Taugon.

La Mission locale tient par ailleurs deux permanences pour l'accompagnement des 16-25 ans dans leurs recherches d'emplois ou de formation, au centre socioculturel des Pictons à Marans et à la Mairie de Courçon.

CONSTATS

Atouts:

- Présence de deux centres sociaux
- Un CIAS créé dès 2017 et 16 CCAS
- Un point d'information unique petite enfance
- 7 nouvelles structures de loisirs depuis 2018.
- Politique volontariste à destination de l'éducation sportive et l'environnement pour les jeunes.
- Un nouveau parcours d'éducation artistique et culturelle (convention CTEAC).
- Un nouveau gymnase à Marans depuis 2020.
- Un territoire globalement bien pourvu en offre de soins libérale avec 30 médecins généralistes.
- Un tissu associatif dynamique.
- Une programmation culturelle riche, 4 compagnies et des actions à l'année.
- Des festivals associatifs et une labellisation sites en scène du département pour le festival Briqueterie.
- 17 bibliothèques sur le territoire
- Développement de tiers lieux sur le territoire.

Opportunités:

- Développer une offre de santé attractive pour les 60 / 74 ans en augmentation sur le territoire.
- Une population jeune avec enfants.
- Collèges: anticiper la démographie et le dimensionnement des structures.
- Création d'un Pôle social à Saint Jean de Liversay.
- Développer des services spécifiques pour les seniors dont la part augmente sur le territoire.
- Une Communauté Professionnelle territoriale de Santé englobant les structures de La Rochelle.
- Coordination et animation du réseau des bibliothèques par la CDC et conventionnement avec la Région « Scènes de territoire » pour le développement de la programmation culturelle.

Faiblesses:

- Accession aux crèches difficiles avec une offre principalement individuelle.
- Saturation des collèges (nombre d'élèves supérieur aux capacités d'accueil actuelles).
- Pas de lycée ni d'établissement d'enseignement supérieur générant des inégalités sociales.
- Manque d'activités de loisirs pour les jeunes et problèmes de mobilité qui entraînent le départ de certaines familles.
- Pas de possibilité pour la pratique théâtrale.
- Pas de piscine couverte sur le territoire (forte demande des populations).
- **Déficits d'équipements sportifs structurants en extérieur.**
- **Déficit d'aménagements de loisirs extérieurs et d'activités de loisirs en intérieur.**
- Pas d'équipement culturel professionnel (théâtre, cinéma...).
- Aucun médecin spécialiste sur le territoire (cardiologue, ophtalmologue...)
- Une absence d'offre médicale d'urgence (astreintes nuit et week-end)

Menaces:

- Renforcement de l'image de « territoire dortoir », si les services et offre de loisirs attendus par la population ne sont pas développés.
- Dématérialisation des démarches administratives, risque d'augmentation de la fracture numérique.
- Renouvellement du bénévolat pour toutes les associations œuvrant dans le champ du social et de l'aide à la personne.
- Renouvellement du bénévolat pour les associations d'animation de la vie locale.
- La viabilité économique des structures associatives en particulier sportives
- Appauvrissement de l'offre médicale (attractivité du territoire pour les professionnels de santé).
- Fragilité des écoles de musique associatives.
- Vulnérabilité des bibliothèques / médiathèques du territoire.

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

L'ACCESSIBILITÉ AUX SOINS, À LA CULTURE ET AUX LOISIRS POUR TOUS

- > Favoriser l'installation de spécialistes de soin et garantir le renouvellement des généralistes
- > Garantir l'accès au soin d'urgence sur le territoire
- > Développer une offre de service et logements adaptés aux personnes âgées et en situation de handicap
- > Favoriser le regroupement des assistantes maternelles
- > Permettre l'apprentissage de la nage tout au long de l'année
- > Structurer l'offre des bibliothèques autour d'un pôle structurant de type médiathèque
- > la qualité de l'offre culturelle et de loisir est à améliorer
- > Animer et promouvoir l'offre culturelle sur le territoire
- > Développer l'offre culturelle professionnelle: en théâtre, cinéma et les cours de théâtre



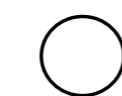
Développer l'offre en spécialiste de santé sur le territoire et garantir le renouvellement des médecins généralistes



Conforter les pôles scolaires



Conforter l'offre sociale sur les polarités existantes



Développer les sports et loisirs en intérieur sur les deux axes structurants



carte de synthèse Sources: CDC Aunis Atlantique; données issues du Projet de Territoire, cartographie: Aude ROI

Conclusion

L'hypermobilité, la déconnexion entre lieux de vie et de travail, ainsi que l'évolution des modes de vie et de consommation (société des loisirs, individualisation des pratiques, etc.) ont favorisé l'émergence de polarités telles que les centres commerciaux ou les gares. Ces polarités concentrent des flux et exercent un effet d'entraînement sur d'autres activités. A l'échelle d'un territoire, elles remettent en question la centralité souvent exercée par un centre-ville historique sur sa périphérie. La question de l'emplacement de ces pôles d'attraction dans la ville sont déterminants pour l'évolution futur de la ville.

Dès lors, le centre-ville qui concentrait les fonctions de centralité n'est plus le seul nœud de flux du territoire. Cette notion invite à dépasser le modèle centre/périphérie et à privilégier la polycentralité.

le concept de reterritorialisation repose sur un système urbain multipolaire, réticulaire, non hiérarchisé. Les relations entre campagne habitée, villages, villes et réseaux de villes petites et moyennes sont fondées sur la réciprocité.

Ces relations de réciprocité renforcent d'autant plus chaque centralité.

La « reterritorialisation » consiste à reconstruire des relations de synergie entre les installations humaines et leur environnement. La « biorégion urbaine » permet de traduire cette approche. Elle repose sur un système urbain multipolaire, réticulaire, non hiérarchisé. Les relations entre campagne habitée, villages, villes et réseaux de villes petites et moyennes sont fondées sur la réciprocité. Ces relations de réciprocité renforcent d'autant plus chaque centralité que sa fonction et son identité sont singulières et distinctes.

Il s'agit ainsi de conforter une territorialité élargie en organisant les complémentarités, notamment en assurant l'accessibilité aux services par des actions différenciées sur différents bourgs et petites villes, en restaurant des formes de proximité dans la distribution spatiale des services et des activités, en permettant la valorisation des ressources, en travaillant sur les échelles multiples et en intégrant les projets de restructuration/revitalisation dans le paysage. Une forte coopération entre les collectivités garantit la mise en cohérence de l'ensemble. répondre à la diversité des situations et des enjeux tels que :

- la déprise : petites centralités connaissant des enjeux en termes de décroissance démographique, de paupérisation, de vacance commerciale et de logement... Il s'agit par exemple d'assurer un socle de biens premiers non négociables (accès aux droits sociaux, numérique...) aux habitants ;
- la maîtrise : petites centralités attractives, notamment dans le périurbain, où il s'agit notamment de maîtriser l'étalement urbain et d'organiser des modes de transport propres et connectés aux autres pôles de flux tout en répondant de façon durable aux besoins de logements et de services ;
- la polarité : petites centralités situées dans les marges ou en lisière de départements pour lesquelles l'action visera par exemple à renforcer leurs rôles de traits d'union en termes d'offre de services, de santé... ;
- la transition : petites centralités touristiques, en littoral ou en montagne, qui doivent d'une part faire face aux enjeux liés à la saisonnalité de l'activité, d'autre part sont particulièrement vulnérable au regard du changement climatique ;
- la coopération : entre les centres et les périphéries des petites centralités, et entre les villes, quelle que soit leur taille, pour s'inscrire dans des systèmes urbains et organiser des complémentarités

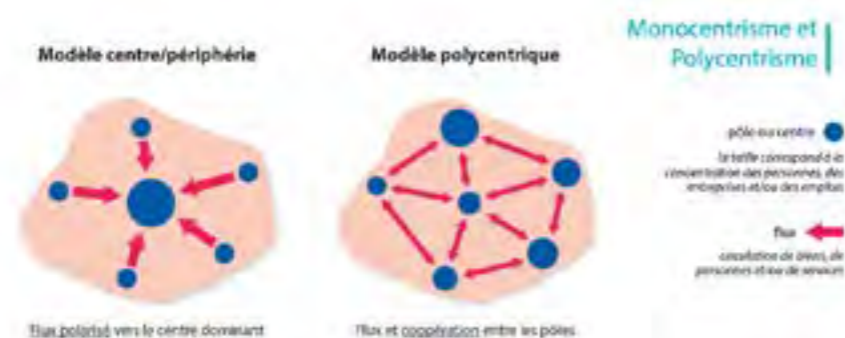


Schéma de fonctionnement des polarités Source: Burger & Knapp & Wall, 2014: CGET service cartographie

-1.3/ UN TERRITOIRE TRAVERSÉ, UN ANCRAGE TERRITORIAL À CONTEXTUALISER

-1.3.1/ AIRE D'ATTRACTION DES VILLES

(données INSEE 2020)

> Étendue de l'influence des pôles de population et d'emploi sur les communes environnantes

- Une aire= pôle+ couronne;
- Mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

> Les communes qui envoient au moins au moins 15% de leurs actifs travailler dans le pôle constituent la couronne de l'aire.

> Plusieurs aires d'attraction existent à proximité du territoire, la plus attractive est La Rochelle.

- La Rochelle ; La-Roche-sur-Yon ; Luçon ; Fontenay-le-Comte

-1.3.2/ DES FLUX, PENDULAIRES, OCCASIONNELS ET SAISONNIERS

Corridor, flux domicile-travail

> Importance des flux internes à la zone :

- 76 % des navettes quotidiennes en lien avec le secteur.

> La zone attire plus de navettes qu'elle n'en émet :

- 41 600 flux entrants contre 27 700 sortants.

> Parmi les principaux flux entrants :

- 38 % viennent du corridor nantais ;
- 20 % viennent du corridor Niort/Poitiers.

> Agglomération bordelaise :

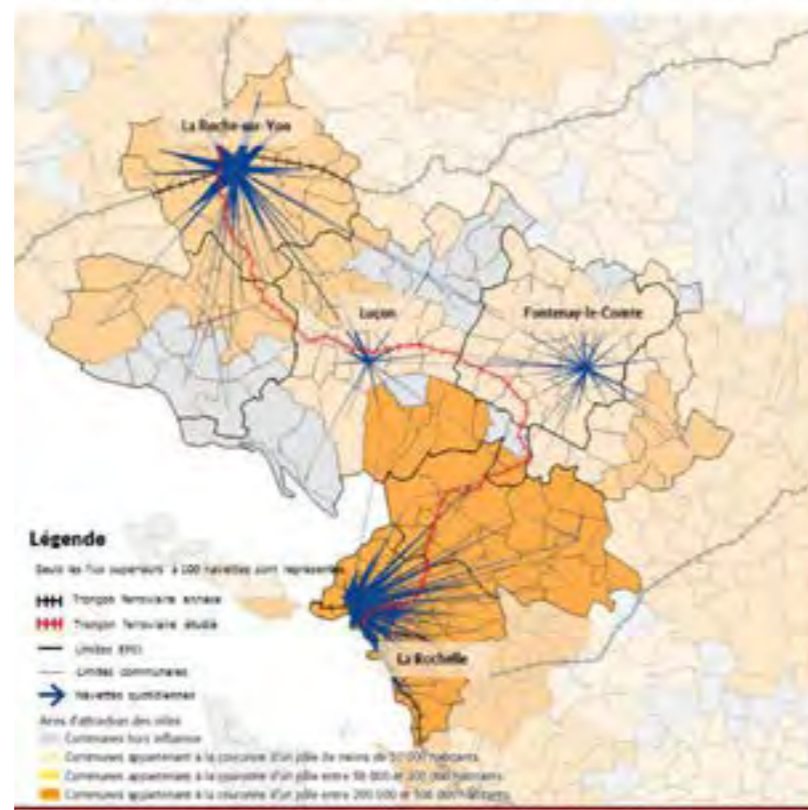
- Ensemble des flux (Origine et Destination) = 600 navettes cumulées

> Corridor sud :

- 95 % des flux sont en lien avec Rochefort.

Un corridor nord/ sud se dessine faisant d'Aunis Atlantique un territoire traversé par des flux de transit.

Navettes quotidiennes suivant les aires d'attraction



Seuls les flux supérieurs à 100 navettes sont représentés

Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La Roche-sur-Yon établie par SYSTRA

Navettes quotidiennes suivant les couloirs d'étude



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La Roche-sur-Yon établie par SYSTRA

Corridors - Flux occasionnels

• Le fuseau Nord concentre plus de flux occasionnels

• La zone d'étude concentre plus de déplacements contraints

• La zone attire 44 000 déplacements occasionnels par jour depuis les fuseaux (soit 88 000 avec les déplacements retour)

• La zone attire 35 000 déplacements occasionnels par jour depuis des zones plus lointaines (jour ouvré hors vacances), dont :

- La Roche-sur-Yon <> Noirmoutier: 13 000/j
- La Rochelle <> Sud Charente-Maritime: 27 000/j

Forte saisonnalité des flux

• Zone Nord (venant principalement de Paris) : pic sur les mois de juillet et août et dans une moindre mesure pour les vacances de Pâques

• Bretagne : flux plus lissé sur la période estivale

• Autres zones de Nouvelle-Aquitaine (y compris le reste des deux Sèvres) : effet de la saisonnalité moins fort

Part des non-résidents dans les flux internes :

• Pour les zones littorales, en été, 60 % des déplacements sont dus aux non-résidents ;

• Pour La Rochelle, en été, 40 % des déplacements sont dus aux non-résidents ;

• En hiver, ce chiffre est entre 15 et 20%.

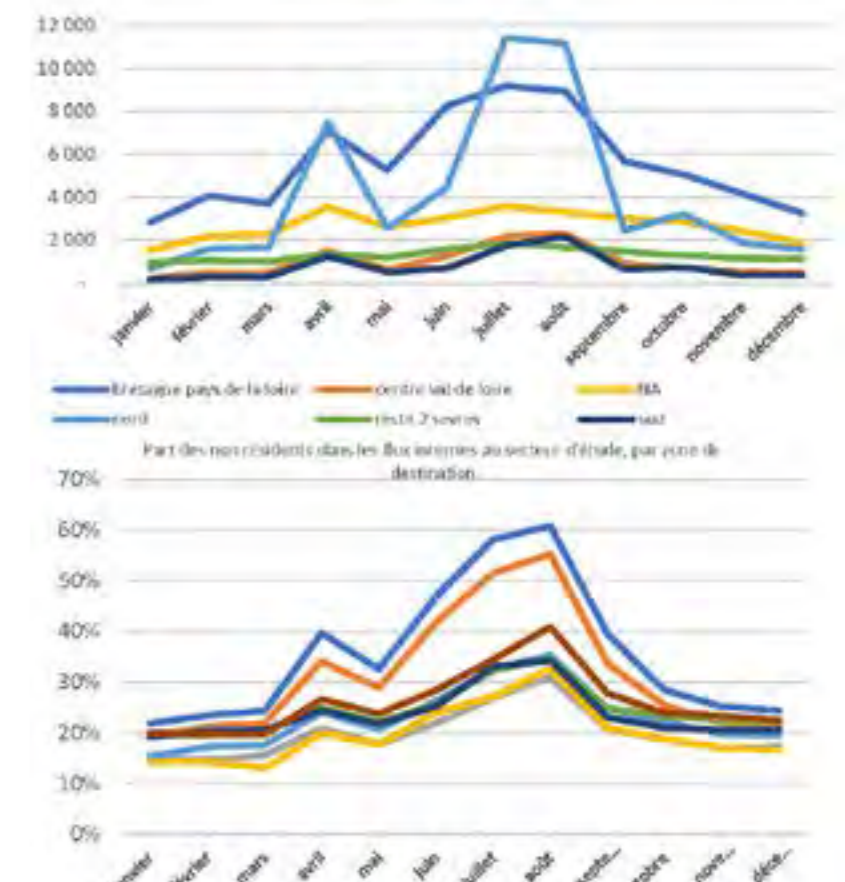
Flux occasionnels suivant les corridors d'étude (hors intra-EPCI)



Seuls les flux supérieurs à 5000 navettes sont représentés

Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La Roche-sur-Yon établie par SYSTRA

Tourisme à destination de la zone d'étude par les résidents de zones extérieures (flux journalier un samedi)



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La Roche-sur-Yon établie par SYSTRA

Détails des flux touristiques

Le plus grand nombre de flux viennent du nord du département confortant les précédentes observations.

	Flux mensuel en août	Ecart entre août et février
Bretagne - pays de la Loire	164 000	2.41
Dont		
Maine et Loire > Vendée Grand Littoral	20 000	
Maine et Loire > la Tranche sur Mer	13 000	
Bretagne > Vendée Grand Littoral	12 000	
Bretagne > La Rochelle	12 000	
Loire Atlantique hors Nantes > Vendée Grand Littoral	11 000	
Centre Val de Loire	42 000	3.8
Dont		
Indre > La Rochelle	13 000	
Indre > Vendée Grand Littoral	7 500	
Indre > la Tranche sur Mer	7 000	
NA	70 000	1.8
Dont		
Reste de la Nouvelle Aquitaine > La Rochelle	14 000	
Charente > La Rochelle	12 000	
Bordeaux > La Rochelle	10 000	
Nord	162 000	4.6
Dont		
Paris > La Rochelle	32 000	
Paris > Vendée Grand Littoral	21 000	
Paris > la Tranche sur Mer	15 000	
Normandie > Vendée Grand Littoral	10 000	
Hauts de France > Vendée Grand Littoral	8 000	
Sud	42 000	4.2
Dont		
Auvergne Rhône Alpes > La Rochelle	9 000	
Occitanie > La Rochelle	9 000	

Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La Roche-sur-Yon établie par SYSTRA

- > Les motifs contraints (travail/études) représentent 41 % de l'ensemble des flux totaux :
 - Ces flux sont les plus aisément captables par les offres de mobilité collectives, car concentrés aux heures de pointe et souvent soumis à de la congestion en entrée/sortie de ville
 - Ceux-ci sont effectués en grande partie en interne au territoire donc captables par une offre de mobilité locale
- > 60 % des flux sont occasionnels et plus difficiles à attirer dans les transports collectifs
 - Besoin d'une offre flexible et adaptée en termes d'horaires et de souplesse dans la destination
 - Principalement sur les espaces touristiques côtiers : intermodalité fer/route indispensable
- > Adapter les solutions mobilités aux motifs et aux territoires :
 - Axe La Rochelle – Marans : flux pendulaires et occasionnels importants
 - Autres secteurs fonctionnent principalement en interne EPCI sauf
 - Besoins saisonniers sur la côte

-1.3.3/ UN MAILLAGE PERMETTANT UNE BONNE DESERTE DU TERRITOIRE

Un maillage routier permettant une bonne desserte du territoire, une diversité des modes de déplacements à développer

Ce territoire multipolaire est animé par des flux quotidiens très étendus qui en font «une ville territoire» à considérer dans son ensemble à travers ces différentes fonctions.

Le maillage routier du territoire

Le maillage routier permet une bonne desserte du territoire.

Un corridor nord-sud se dessine entre les deux métropoles: Nantes et Bordeaux.

Entre ces deux grandes polarités, le trajet entre La Rochelle et Nantes conserve une section non adaptée aux grands flux de transit sur la D9 et D137.

La D9, D137 et la RN 11 sont les trois axes majeurs de l'Aunis Atlantique, ces axes sont de bonne qualité, mais peu adaptés à autant de flux notamment de poids lourds.

- RN11 : 38 961 véhicules / jour en moyenne par an dont 7,7% de poids lourds
- D9 : 12 051 véhicules / jour en moyenne par an dont 12,7 % de poids lourds
- D137 : 11 710 véhicules / jour en moyenne par an dont 10 % de poids lourds



Voies principales du maillage routier, source: géoportail, cartographie: Aude ROI



Voies principales du maillage routier, source: géoportail, cartographie: Aude ROI

-1.3.4/ UN TERRITOIRE AU TRAFIC ROUTIER SOUTENU

Trafic routier

> Les axes autour de la Rochelle sont très fréquentés :

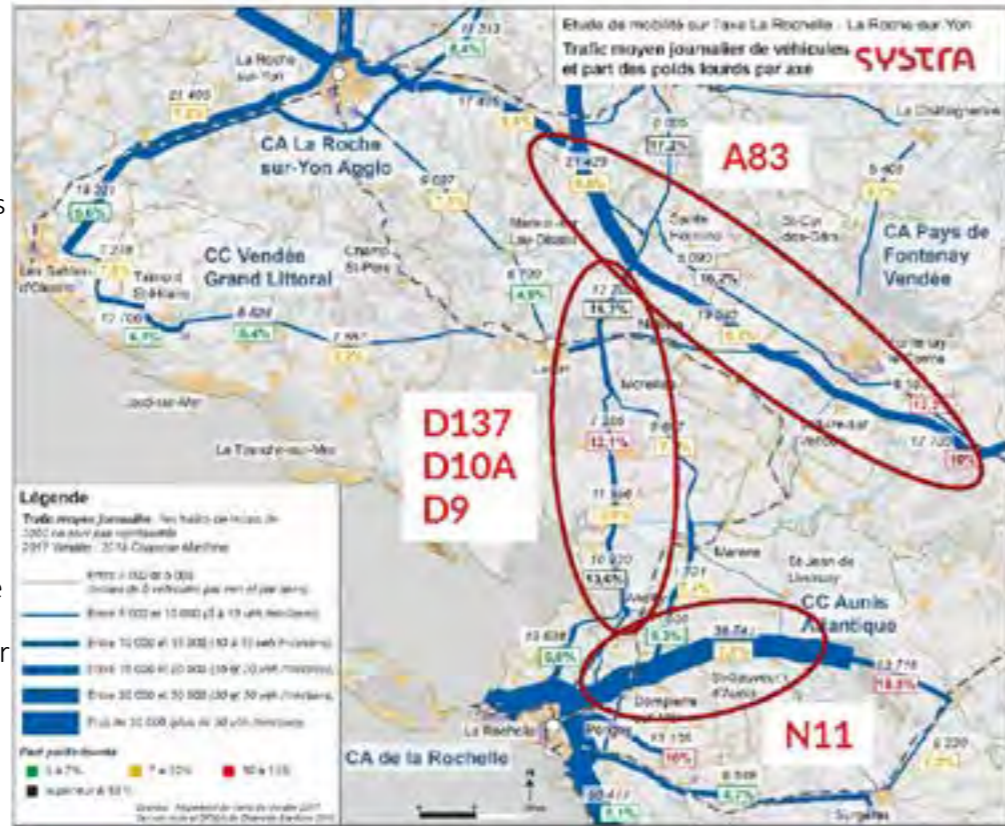
- N137/D109 (nord-sud vers Rochefort) avec 50 000 véhicules par jour et par sens ;
- N11 (est-ouest) avec plus de 36 000 véhicules par jour et par sens.

> L'A83 accueille près de 20 000 véhicules par jour et par sens :

- Part des poids-lourds ~10 %

> D137, D10A et D9 à l'est de Luçon :

- Plus de 10 000 véhicules par jour et par sens
- Part importante de poids-lourds



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021

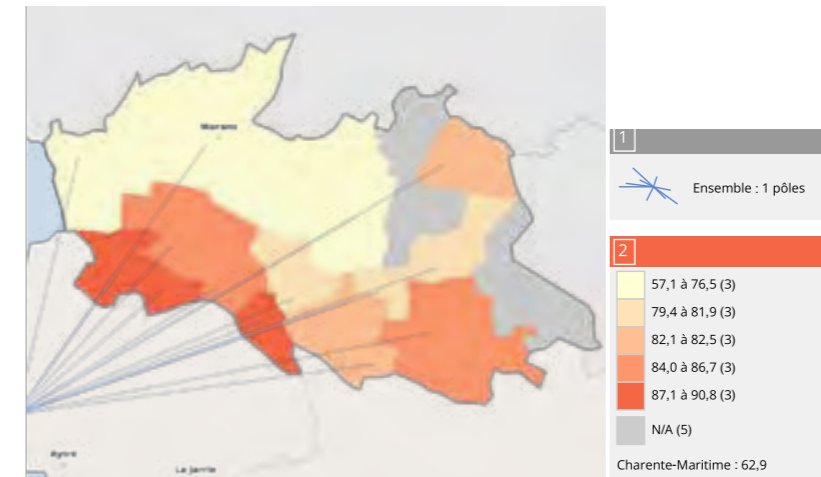
Les flux de transit

Les grands axes présents sont orientés nord/sud et concentrés sur la frange littorale avec la D137 traversant Marans et constituant une rupture importante. (fonctionnement et paysage)
La façade littorale et l'attractivité de La Rochelle et l'Île de Ré drainent beaucoup de flux notamment estivaux. La plupart des flux venant de Paris et Bordeaux arrivent de la A10 et rejoignent La Rochelle par Rochefort. Néanmoins, les flux venant de la Métropole de Nantes sont concentrés sur la D9 et la D137. Ces voies sont peu adaptées à de tels flux notamment de poids lourds. La D137 passe en plein cœur urbain de Marans ce qui cause de nombreuses problématiques de sécurité, nuisances et pollution peu compatible avec une urbanité de centre-ville. De plus, l'ensemble des flux vers Nantes, La Roche-Sur-Yon, Angers sont dirigés vers la D137 et passent par conséquent sur Marans alors que ceux-ci pourraient emprunter la D9 et D105 moins impactant pour les milieux urbains. Néanmoins, un contournement de la ville de Marans est programmé et sera pris en considération pour toute la suite de cette étude.

Les flux de transit du quotidien

Le territoire est doté d'un maillage routier permettant une bonne desserte et ne dissuadant pas à l'usage de l'automobile. Ce comportement pose la question d'une gestion durable de ces flux toujours de plus en plus intense au fur et à mesure du peuplement de ses pôles et de leurs manques d'emploi. Il convient de repenser la structuration de l'offre en transport en passant du mode de déplacement individuel contraignant pour les centres urbains vers un mode de déplacement plus durable, en commun connectant les centres urbains denses sur des points charnières permettant le report modal. Par ailleurs, l'offre en transport en commun n'est ni suffisante ni adaptée pour répondre aux besoins de la population.

Par ailleurs, le projet de contournement de la ville de Marans constitue une vraie opportunité pour rendre plus efficaces et moins nuisibles les flux de transit traversant le territoire. Marans pourra ainsi retrouver un caractère plus urbain et apaisé et développer ainsi son urbanité mal menée dans ses dernières décennies.



Source: cartographie issue de la plateforme Geo17, 2021

-1.3.5/ UNE OFFRE EN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LIMITÉE

La faiblesse de l'offre et la faible densité du territoire favorisent l'usage de l'automobile.

Le territoire affiche un fort taux de motorisation 93% des ménages possèdent au moins une voiture

Des polarités concentrant les flux:

Les principaux pôles attractifs concentrent les flux, il s'agit des pôles résidentiels, scolaires, les structures pour l'emploi, la culture ou encore les équipements sportifs. La carte ci-dessous rend compte du maillage en transport collectif routier. Il s'agit du réseau de transport de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Sur Aunis Atlantique on identifie 2 principales lignes L1 et L2 de bus convergeant vers La Rochelle. Leur terminus se situe sur les deux pôles structurants de la CDC: Marans et Courçon d'Aunis. Surgère apparaît comme un pôle intermodal alliant le passage du TER au TGV et ligne et bus. Cette intermodalité renforce le caractère structurant de ce pôle urbain.

> Les enjeux du développement durable nécessitent le développement de transport collectif permettant une réelle alternative à la voiture.

Les anciennes liaisons ferroviaires sont une piste de réflexion.

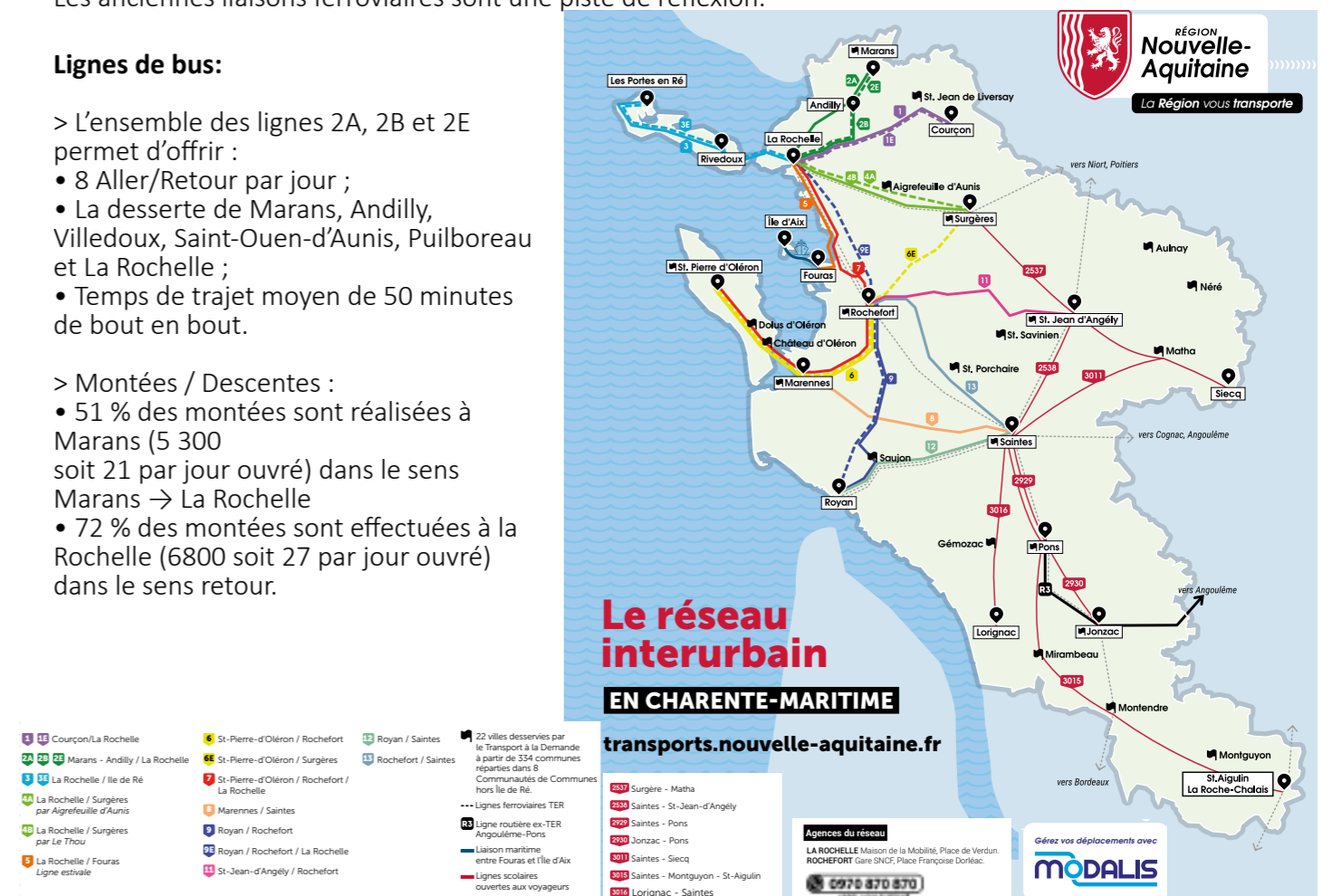
Lignes de bus:

> L'ensemble des lignes 2A, 2B et 2E permet d'offrir :

- 8 Aller/Retour par jour ;
- La desserte de Marans, Andilly, Villedoux, Saint-Ouen-d'Aunis, Puilboreau et La Rochelle ;
- Temps de trajet moyen de 50 minutes de bout en bout.

> Montées / Descentes :

- 51 % des montées sont réalisées à Marans (5 300 soit 21 par jour ouvré) dans le sens Marans → La Rochelle
- 72 % des montées sont effectuées à la Rochelle (6800 soit 27 par jour ouvré) dans le sens retour.



Source: site internet de la Région Nouvelle-Aquitaine

Le covoiturage

> Dans les EPCI de Vendée :

- Une trentaine d'aires de covoiturage
- Partenariat entre Aleop et Karos :
- Conducteur perçoit 2,50 € par passager et par trajet (puis au-delà de 20 km, 0,10 €/km) ;
- Passager paye 0,50 € pour 30 km (puis 0,10 €/km).
- Certaines CC sont adhérentes de la plateforme OuestGo :
- Animation du covoiturage à l'échelle des Régions Bretagne et Pays de la Loire

> Dans les EPCI de Charente-Maritime :

- Une quinzaine d'aires de covoiturage
- Le site MODALIS recense les offres de covoiturage disponibles sur Karos, puis l'utilisateur doit télécharger l'appli Karos LR-LRY COTECH- 15/09/2021
- Solution de mobilité qui pourrait compléter l'offre de transport interrégionale, mais qui pâtit d'un manque de visibilité

La Communauté de Communes a mis en place le réseau solidaire: Rézo Pouce, pour partager ses trajets au quotidien. Ce réseau fonctionne en mode Stop, les passagers se rendent à un arrêt Rézo Pouce avec leur pancarte destination. Les passagers et conducteurs doivent au préalable s'inscrire sur rezopouce.fr ou sur l'application, dans leur mairie ou en point relais et reçoivent une carte de membre et un macaron (pour les conducteurs). Il existe un mode « Instantané » où les utilisateurs peuvent partager leur destination en temps réel et visionner les conducteurs et passagers autour d'eux, et un mode « Programmé » où ils peuvent proposer leur trajet en voiture ou trouver un trajet à l'avance. (source : Étude mobilité)

Conclusion

- > Des axes routiers très fréquentés
- > Une offre en transport en commun limitée et qui ne permet pas des temps de parcours concurrentiels à l'usage de la voiture
- > L'abandon du projet d'autoroute A831 a marqué les acteurs
- > L'usage des mobilités partagées reste peu développé

Des potentialités à développer

Ligne TER

Le territoire est traversé par des lignes ferroviaires avec une desserte de type TER et intercity. Cette desserte permet les trajets réguliers domicile travail. L'ensemble du territoire est relativement bien maillé, hormis le nord du Département alors qu'une ligne la traverse. La ligne La Rochelle en direction de La Roche-Sur-Yon est fonctionnelle et traverse la ville de Marans sans s'y arrêter. Cette ligne constitue une réelle opportunité notamment pour la ville qui pourrait voir se développer sa fonction urbaine structurante.

Ligne intercity

La ligne intercity suit le même tracé que le TER et son ouverture sur Marans pourrait participer à son attractivité et à la desserte de l'ensemble du territoire Aunis Atlantique et des environs.

Ligne TGV

La ligne TGV Paris- La Rochelle traverse le territoire. Cette ligne est un atout important notamment pour la ville de Surgère qui dessert ainsi tout les alentours et notamment le territoire de Marennes d'Oléron déchargeant ainsi le Pôle rochelais d'affluence supplémentaire.

Les pôles de report modaux devront allier leurs usages de déplacement aux fonctions urbaines afin de jouer au maximum sur le temps substantiel des déplacements des usagers. En effet, afin d'optimiser les trajets et les usages du quotidien, il conviendra d'étudier les possibilités d'agrégation de fonction sur ces pôles. Une halte-garderie à proximité de la gare permettant aux parents partant sur La Rochelle de déposer leurs enfants sans trajet supplémentaire et sans perte de temps? Une boulangerie ou une petite épicerie permettant d'optimiser le temps d'attente en gare et les besoins?

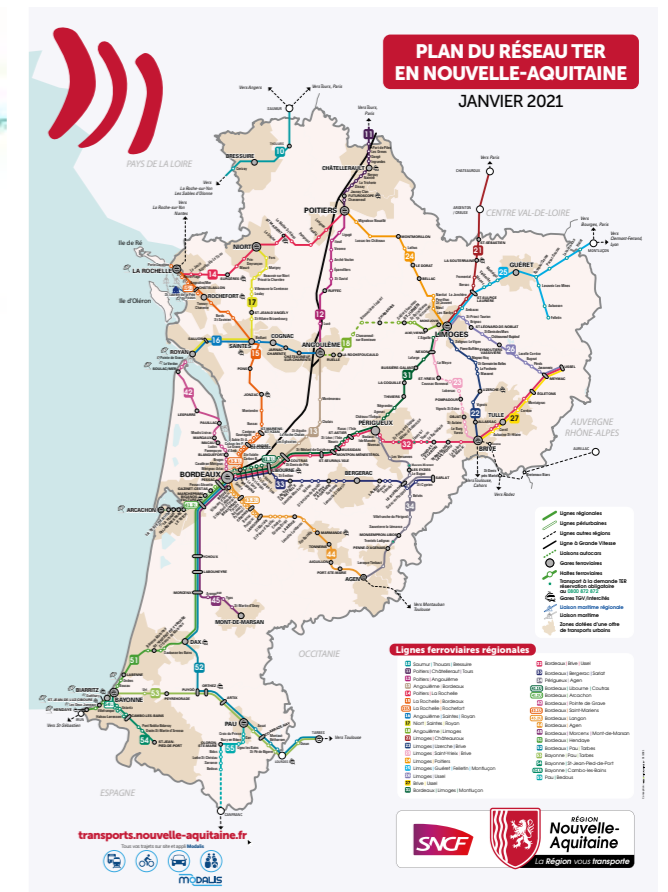


Arrêt REZO POUCE. Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021



Voies ferrées. Source: Géoportail, cartographie: Aude ROI

Notons que le territoire est par ailleurs traversé par la ligne ferroviaire La Rochelle / La Roche-sur-Yon, proposant quatre allers-retours par jour (3 Intercités et 1 TER), et desservant La Rochelle, Luçon et La Roche-sur-Yon. Deux gares sont présentes sur le territoire, à Marans et à Saint-Ouen d'Aunis où passe les trains sans s'y arrêter. Les gares les plus proches pour les habitants sont celles de La Rochelle et de Surgères.

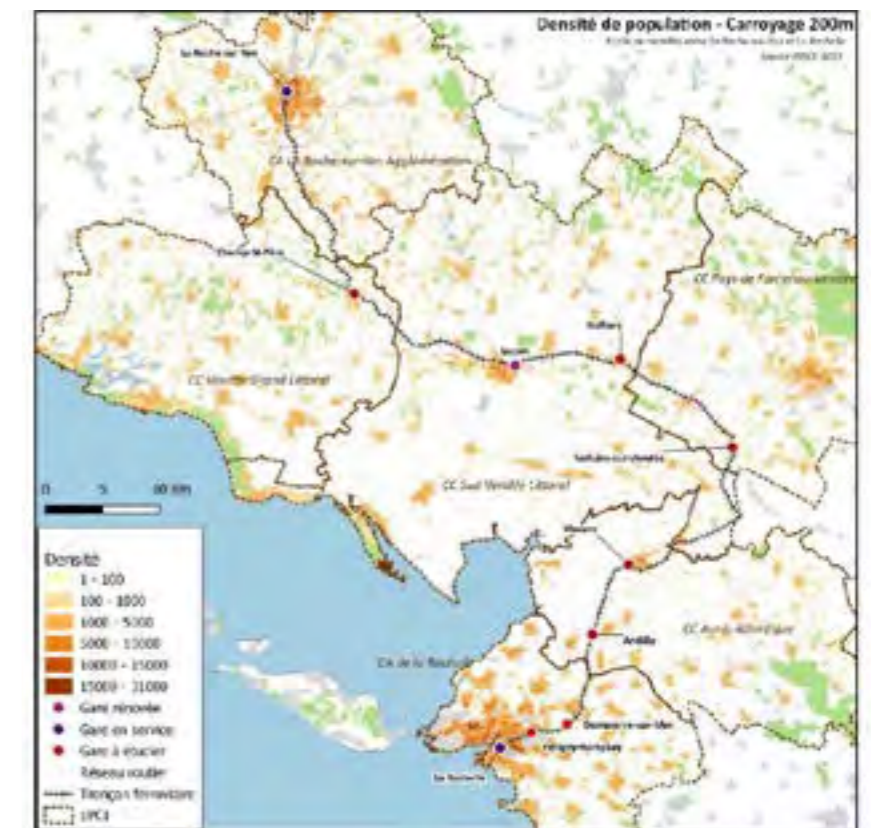


Source: site internet de la Région Nouvelle-Aquitaine

La population

- 6 EPCI = 425 000 habitants ;
- Densité relativement faible ;
- Population répartie de manière diffuse en dehors des grands pôles urbains.

	Population en 2018	Densité en 2018
La Roche-sur-Yon	54 770	620
Champ-Saint-Père	1 840	75
Luçon	9 575	300
Nalliers	2 310	70
Veuilaine-sur-Vendée	1 380	50
Marans	4 490	55
Auxilly	2 255	80
Donges-sur-Mer	4 300	300
Périgny-Rompsay	8 575	1000
La Rochelle	76 115	2 700



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021

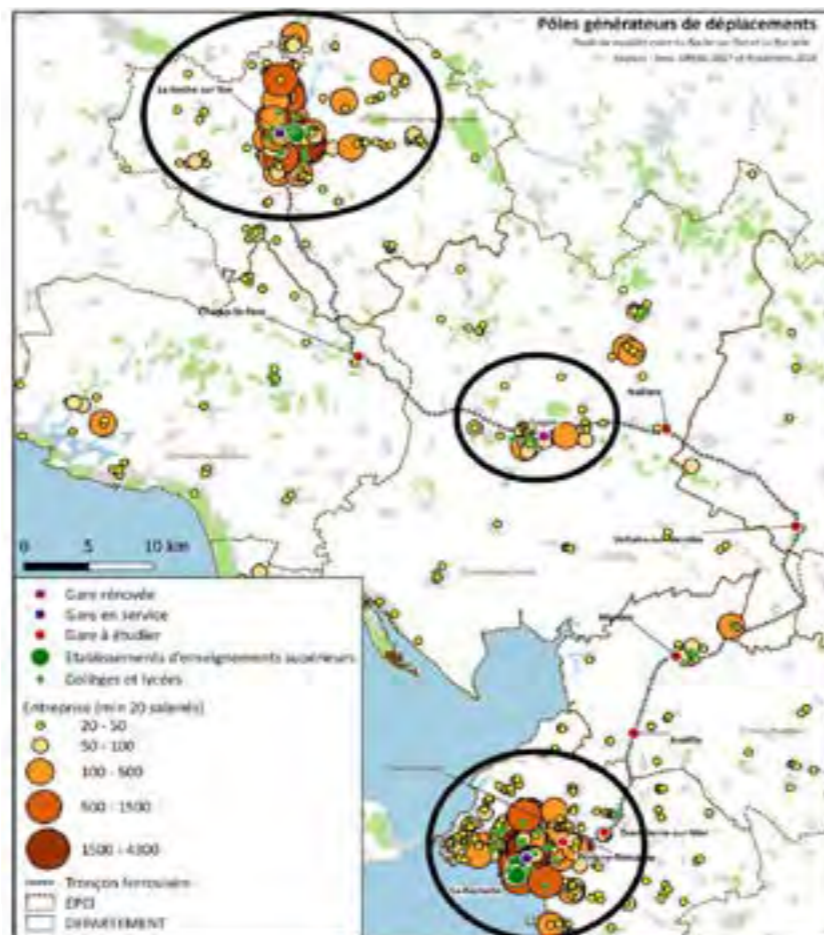
Les pôles générateurs

> La Roche-sur-Yon et la Rochelle accueillent l'essentiel des emplois et des scolaires du territoire :

- La Roche-sur-Yon :
- 48 % des emplois ;
- 34 % des scolaires.

> La bicéphalie du territoire structure son fonctionnement

	Collèges et lycées	Emploi (entreprises <20 salariés)
La Roche-sur-Yon	17 000	29 000
Champ-Saint-Père	-	70
Luçon	2 800	2 000
Nalliers	-	60
Velluire-sur-Vendée	-	20
Marans	800	700
Ardilly	-	90
Dompièrre-sur-Mer	800	400
Périgny-Rompsay	-	4 920
La Rochelle	28 000	23 000



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021

Sites potentiels d'implantation de haltes

> Des sites variés :

- 3 gares existantes et en service ;
- 4 sites peu occupés ;
- 3 sites occupés par d'autres activités.

> 2 points de croisement ferroviaire

> Des contraintes environnementales : site SEVESO ou ICPE, parc naturel du marais poitevin, etc.

> Des barrières physiques : canal de Marans à la Rochelle est parallèle à l'axe ferroviaire

> Des localisation à interroger



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021

Le tourisme

• La Vendée est le 4ème département touristique de France (en nb de nuitées), le 1er de la façade Atlantique

- La Charente-Maritime est également très attractive
- Le parc du Marais Poitevin est sur les deux départements
- Le cyclotourisme est très présent avec 2 itinéraires majeurs
- Les principales communes touristiques du littoral restent éloignées du corridor ferroviaire
- Les activités touristiques se font sur la côte



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021

Lieux touristiques	Les Sables d'Olonne	Ile de Ré	Saint-Jean-de-Monts	Saint-Gilles-Croix-de-Vie	La Tranche-sur-Mer	L'Île de Noirmouster	L'Île d'Yeu	La Roche-sur-Yon	La Rochelle
Part de logements secondaires (en%)	29%	61%	31%	48%	79%	67%	60%	2%	12%

Conclusion

- Un territoire fortement polarisé par ses deux pôles de part et d'autre de la ligne : La Rochelle et La Roche-sur-Yon
- Une concentration de générateurs plutôt autour des gares existantes : La Rochelle, La-Roche-sur-Yon et Luçon
- Des sites touristiques principalement localisés sur la côte, loin de l'axe ferroviaire
- Des haltes / gares potentielles qui s'inscrivent dans des territoires contraints

La mobilité à vélo

> Une offre de services vélo hétérogène selon les EPCI

> La Rochelle et La Roche-sur-Yon ont les politiques cyclables les plus dynamiques :

- CA de la Rochelle = objectif 400 km d'itinéraires cyclables d'ici à 2030 ;
- CA de la Roche-sur-Yon = objectif de 200 km d'itinéraires cyclables d'ici à 2030.

> Sur le reste du territoire :

- Des aménagements dans les centres-bourg
- Peu de lien intercommunaux (hors Vélodyssée et Vélo Francette)
- Des projets de schéma cyclables (Aunis par exemple)

Deux véloroutes, la Vélodyssée et la Vélo Francette, constituent des points d'entrées pour le tourisme et des points d'appui majeurs au développement de la pratique cycliste, néanmoins, leur qualité est à améliorer afin que la pratique soit satisfaisante.

	Vendée			Charente-Maritime	
	CC Pays de Fontenay-Vendée	CC Vendée Grand Littoral	CC Vendée Sud Littoral	CA La Roche-sur-Yon	CA Aunis Atlantique / CA de la Rochelle
Aide à l'achat d'un VAE	✓	✓	✗	✓	✗ / ✓
Vélos en libre-service	✗	✗	✗	✗	✓
Location vélo longue durée	✗	✗	✗	✓	✓
Maison du vélo	✗	✗	✗	✓	✗ / ✓
Stationnement sécurisé	✗	✗	✗	✓	✗ / ✓



Source: cartographie issue de l'Étude Mobilité La Rochelle La-Roche-sur-Yon établie par SYSTRA, 2021

Plan vélo Validation du schéma directeur cyclable

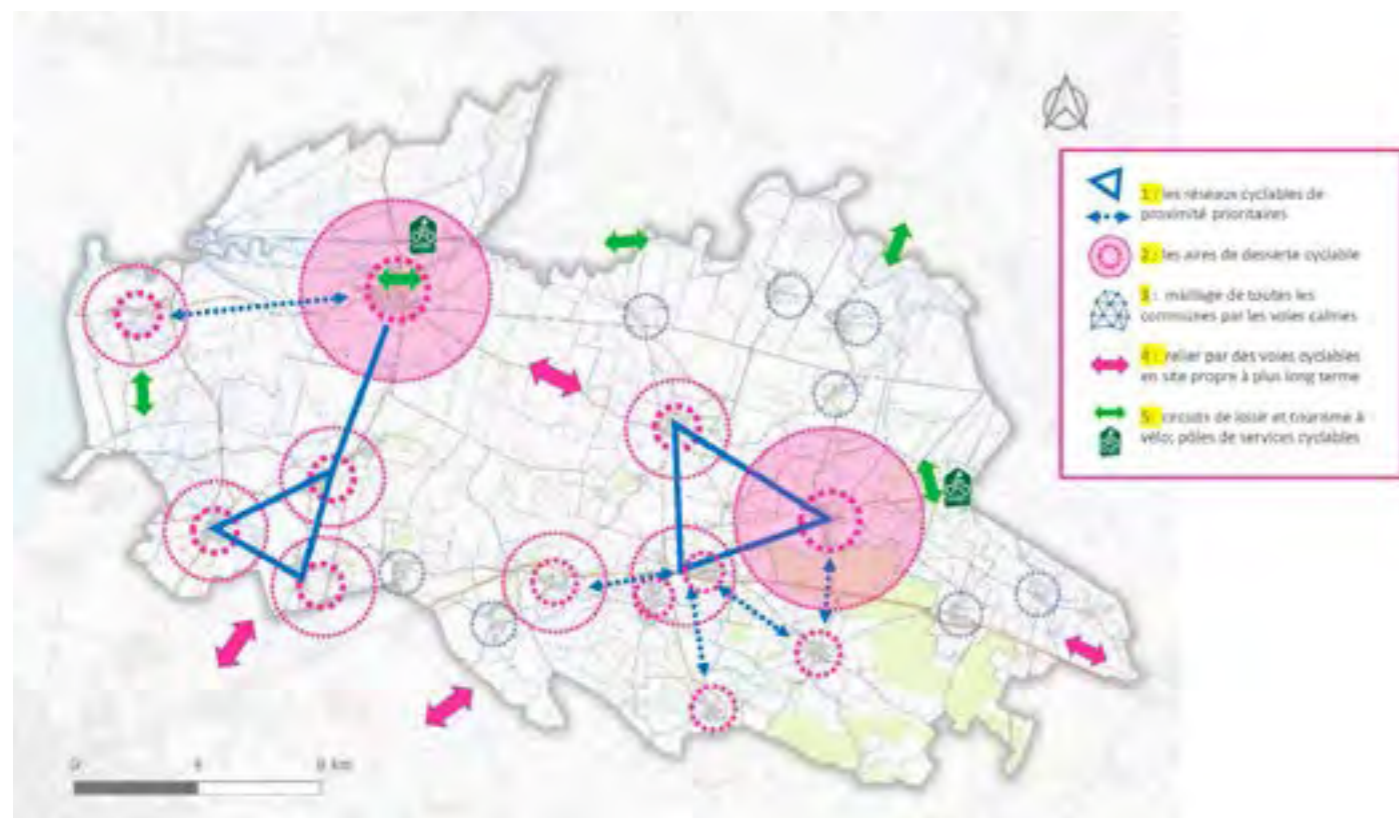
En lien avec le programme TEPOS, la Communauté de Communes a engagé en septembre 2019 la réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable a pour objectif de fixer la stratégie de développement du vélo du quotidien et ainsi de réduire les consommations énergétiques et les émissions de Gaz à Effet de Serre du territoire

- Près de 15 000 personnes (50% de la population) habitent à moins de 20 minutes (6 km) à vélo d'un des deux principaux lieux de commerce alimentaire du territoire,

- 490 élèves étudiant à Marans pourraient se rendre sur leur lieu d'étude en moins de 30 min à vélo ; ce nombre atteint 520 à Courçon

En France, la majeure partie des trajets du quotidien font moins de 5 km, Aunis Atlantique ne déroge pas à la règle



Orientations stratégiques 2025-2030 Source: cartographie BL Evolution

A partir de la définition de la stratégie, le SDC prévoit un plan d'action qui se décline en trois axes

- Aménager le territoire cyclable
- Développer les services de l'écosystème vélo
- Construire et diffuser une culture vélo

Le scénario d'investissement de 5 7 15 100€ dans les infrastructures cyclables d'une première tranche du Schéma Directeur Cyclable d'une programmation sur 6 ans permettra:

- Le jalonnement de 136 km de voies
- La réalisation des 6,6 km d'aménagements (piste ou chaudiou), et 5 km de voie verte
- 10 km d'aménagements d'opportunité
- La sécurisation de trois franchissements problématiques (avec une aide forte du Département)
- 100% du plan de stationnement, soit environ 300 arceaux par an pendant 6 ans + 20 vélobox



Schéma d'intention. Source: cartographie BL Evolution

CONSTATS

Atouts:

- Un territoire attractif pour la population grâce à :
 - sa proximité de l'agglomération Rochelaise et à la RN11 permettant un accès rapide,
 - sa ruralité, évoquant un mode de vie privilégié « à la campagne »
- Une ligne ferroviaire existante en service, mais ne permettant pas d'arrêt sur le territoire
- Une ligne ferroviaire permettant de rejoindre La Rochelle en 14min de Marans, un mode de déplacement concurrentiel à l'usage de la voiture.

Opportunités:

- Prise de compétence AOM permettant à la CDC de mettre en œuvre une offre de mobilité.
- Étude d'opportunité en cours de la Région NA sur la ligne La Rochelle La Roche-sur-Yon (cadence des trains et haltes).
- Mise en œuvre du schéma vélo, validant les opportunités de développement (distances aux équipements générateurs de flux accessibles (collèges, commerces, emplois).
- Une offre de mobilités alternatives en émergence (rezo pouces, location VAE...).
- Opportunité du Plan de relance pour le développement des mobilités douces.
- Nouvelle attractivité des territoires ruraux (et périurbains) intensifié par la crise sanitaire.

Faiblesses:

- Dépendance à la voiture individuelle.
- Un foncier fortement impacté par la place de la voiture notamment des stationnements
- Des comportements et mode de vie intimement liés à l'usage de l'automobile
- Des polarités urbaines de plus en plus externalisées des centres.
- Une offre limitée en transport en commun et peu concurrentielle
- Trafic dense sur les axes routiers : D137, D9, RN11 et mauvais état général des routes de marais.
- Des aménagements cyclables et pédestres peu développés ne permettant pas une pratique sécurisée.
- Déploiement limité des bornes de chargement des véhicules électriques.
- Ligne Ferroviaire : La Rochelle / La Roche-sur-Yon : manque de TER et plus de halte active sur le territoire.
- Services de transports assurés de la Région (lignes régulières et transports scolaires) ne donnant pas satisfaction.

Menaces:

- Le développement du Port de La Rochelle qui accroît le trafic vers la Vendée sur la D9.
- L'arrivée de nouvelles populations «urbaines» qui ne sont pas en phase avec le cadre de vie rural.

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE, RÉPONDRE AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

- > Limiter la place de la voiture en ville
- > Lutter contre les pollutions et les nuisances liés aux déplacements individuels
- > Limiter les déplacements individuels motorisés notamment Domicile/ Travail
- > Limiter les flux de transit en centre-ville
- > Développer des transports en commun compétitifs
- > Développer les mobilités douces notamment en centre-ville
- > Limiter le développement des pôles dépendant de l'usage de la voiture
- > Favoriser l'intermodalité

DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

- > Développer des polarités autour des nœuds de transport afin de rendre la descente de charge plus acceptable et favoriser l'intermodalité
- > Canaliser les transports encombrants et impactants en dehors des heures de pointe



LE PATRIMOINE UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ

-2.1/ Historique

-2.2/ Les grandes entités paysagères

- 2.2.1 Un paysage naturel sculpté par l'eau
- 2.2.2 Un paysage culturel sculpté par l'agriculture et l'homme

- 2.3/ Biodiversité, environnement et ressources

2- PATRIMOINE NATUREL, ARCHITECTURAL ET ENVIRONNEMENTAL,

-2.1/ HISTORIQUE,

UN PAYSAGE ENTRE TERRE ET EAU

Situé au cœur du marais poitevin, le territoire a d'abord connu une occupation sur ses niveaux les plus hauts au néolithique puis à l'âge de fer et gallo-romaine.

Aujourd'hui la diversité des paysages tient de cet héritage et des dessèchement et aménagement progressifs à la conquête du marais.

Aujourd'hui le paysage est principalement composé autour de l'eau est le littoral, soumis aux marées, marais desséchés et mouillés chacun marqué par une végétation qui leur est propre.



Golfe des Pictons vers -59 av JC (période Romaine) Source: Etude Master 1 ENSA La Villette, Architecture et aléas naturels avec le PNR du Marais Poitevin

-2.2/ LES GRANDES ENTITÉS PAYSAGÈRES

-2.2.1 UN PAYSAGE NATUREL SCULPTÉ PAR L'EAU

Le territoire du Marais poitevin, est long de 60km et large d'environ 30km, il constitue la deuxième zone humide française après la camargue avec 22 387 hectares de marais (19 074 hectares de marais desséchés et 3 313 hectares de marais mouillés) et le premier des marais littoraux de l'ouest. Il est essentiellement occupé de plaines alluviales au niveau de l'ancien Golfe des Pictons et est inscrit dans le cadre du parc naturel régional.

Il est un espace « interface », « entre terre et océan » et, de Niort à La Faute-sur-Mer en passant par Marans, on y croise quantité de paysages différents :

- les terres hautes, des îlots calcaires qui formaient des îles lorsque l'océan occupait le golfe (4600 ha)
- le marais mouillé et les fonds de vallées humides sont des zones inondables par crue ou par engorgement de l'eau douce en période pluvieuse (32 200 ha)
- le marais intermédiaire qui n'est que partiellement protégé des inondations (18 700 ha)
- le marais desséché protégé des inondations et des marées par les digues et les levées (46 800 ha)
- les milieux littoraux qui restent soumis à l'influence des marées. (9 700 ha)

Le paysage a été sculpté par l'eau et celle-ci continue d'être omniprésente avec un réseau hydrographique dense. La Sèvre niortaise constitue l'axe fluvial majeur, située au nord du territoire et le traversant d'est en ouest de Niort à Charron. Ce cours d'eau navigable est une entité forte du territoire constituant son identité et source de grandes richesses. Par ailleurs, l'axe cyclable la vélo francette longe ce cours d'eau pour en révéler d'autres aspects.

Le canal de Marans-La Rochelle, le canal maritime et le canal évacuateur sont les trois principaux canaux. Le canal de Marans-La Rochelle est longé par la vélodyssée, axe cyclable touristique reliant La Rochelle et Marans par 25km de piste. Cet axe est peu aménagé et le revêtement très dégradé. Il est d'intérêt majeur pour le territoire de contribuer à sa mise en valeur.



De nombreux autres canaux sillonnent le territoire (Canal du Curé, Canal du Mignon, Canal de La Branche...), ponctué par un patrimoine hydraulique riche (ponts, passerelles, écluses, levées, systèmes d'endiguement...).



La présence de l'eau nécessite une gestion spécifique de ses risques.



Le risque inondation et la protection des populations

Le territoire est soumis à différents risques liés à l'eau: les remontées de nappe, les inondations et la submersion marine.

La protection contre les inondations et la submersion est assurée par différents types d'ouvrages : des digues de premier rang et des digues de second rang dites « de retrait ». De nombreux ouvrages hydrauliques viennent compléter ces procédés de protection :

- Le système d'endiguement Esnandes/Charron :

Ce dispositif s'étend au-delà des limites administratives de la Communauté de Communes Aunis Atlantique (25 km dont 19,7 km sur le territoire d'Aunis Atlantique). Il s'appuie sur des digues de premier rang et des digues de retrait, localisées au plus proche des enjeux : la digue de premier rang Charron Nord, la digue de premier rang de Charron Ouest, la digue de premier rang des Mizottes Esnandes, la digue de retrait de Charron, la digue de retrait d'Esnandes.

- 50 km de levées autour de l'axe Sèvre niortaise :

Les marais desséchés et mouillés, localisés à proximité de la Sèvre niortaise, sont parcourus par de nombreux canaux et fossés, directement connectés au réseau primaire. La particularité de ce secteur estuarien porte sur le double rôle de ces aménagements dans les inondations fluviales, d'une part, et les submersions marines, d'autre part.

- Les digues en lien avec le territoire vendéen :

L'axe de la Sèvre niortaise sépare des zones de marais mouillés et de marais desséchés (rive gauche et rive droite). Une partie de la commune de Marans occupe la rive droite de la Sèvre niortaise, limitrophe de la Vendée. Aussi, bien que localisé en Charente-Maritime, ce secteur présente de fortes interactions, notamment hydrauliques, avec de nombreux cours d'eau et canaux partagés avec le territoire vendéen.¹

-2.2.2 UN PAYSAGE CULTUREL SCULPTÉ PAR L'AGRICULTURE ET L'HOMME

L'eau a été le premier élément à sculpter le territoire aujourd'hui l'agriculture occupe la majeure partie des espaces avec 34 168 ha de surface agricole utile (SAU) (dont 914 hectares en agriculture biologique) soit 77% de l'étendue du territoire de Aunis Atlantique.

La culture de céréales et oléoprotéagineux occupe 25 944 hectares (75,9 %), quand la surface fourragère s'étend sur 7763 hectares (22 %), dont 4611 ha de prairie naturelle. Les autres types de cultures se partagent les 461 hectares restants (1,3 %).

On dénombre 297 exploitations agricoles sur le territoire. Parmi elles, 43 % constituent des élevages de ruminants et 3 % sont installées en agriculture biologique. 16 % des exploitations pratiquent en circuits courts. (Source : RPG 2019/BDNI/ CA17 et 79)

Dans cette logique, la Communauté de Communes a accompagné en 2018 la création et l'ouverture du point de vente collectif de produits issus des exploitations agricoles du territoire (« Les fermiers du marais poitevin »), situé sur la Zone de l'Aunis à Saint-Sauveur d'Aunis. On note par ailleurs une émergence des marchés de producteurs sur l'ensemble du territoire.

À noter, entre mai 2020 et avril 2021, le secteur de l'agriculture, ne représente que 7,6 % des recrutements sur le territoire (contre 60,9 % dans les services ou 22,3 % dans le commerce). (Source : Urssaf/MSA-données brutes)

Le Marais Poitevin est un paysage mouvant qui ne cesse d'évoluer au gré de la nature et des aménagements. Aujourd'hui, principalement dédié à l'agriculture. Les agriculteurs sont les principaux acteurs de ces espaces avec lesquels il convient de travailler pour participer à sculpter un paysage plus durable, viable et résilient face aux risques naturels et à la préservation des milieux et de la santé des populations.

Le rapport à l'eau et aux haies bocagères constituent une part du patrimoine paysager d'Aunis Atlantique. Les haies bocagères sont encore présentes le long des cours d'eau, mais ne cessent de disparaître pour laisser place à de grandes étendues agricoles.

Cette disparition constitue une perte de qualité d'espace et de biodiversité abritant de nombreux habitats et espèces.

¹ Analyse issue du Diagnostic du PLUi-H

-2.3/ BIODIVERSITÉ, ENVIRONNEMENT ET RESSOURCES

Trois grandes entités composent le paysage d'Aunis Atlantique: à l'ouest la baie de l'Aiguillon variant au rythme des marées, au sud la plaine d'Aunis composé principalement de grandes étendues céréalières et au nord le marais poitevin composé de nombreux canaux.

Peu de relief façonne le paysage et six sous-unités paysagères sont identifiées : le bâti, la plaine, le marais ouvert, le marais bocager, le littoral en baie et le paysage singulier du canal de Marans à La Rochelle.

L'arbre revêt un rôle majeur sur ce territoire tantôt sous forme de haie bocagère participant à la composition de corridors écologiques et à l'intégration de sentier. L'arbre isolé, têtard ou en alignement constitue une figure et richesse majeure à valoriser face à des territoires littoraux avec une végétation de plus en plus rase et asséchés et avec peu de diversité d'essence.

Les boisements endossent une place majeure pour les écosystèmes, les bois et forêts constituent des réservoirs de biodiversité (forêt et bois de Benon), la Venise verte, le littoral, les vallées des cours d'eau et les marais mouillés.

Ces corridors écologiques permettent le développement des différentes espèces animale et végétale qui ont été identifiées et protégées par arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB).

Ces différentes entités d'intérêt écologique et environnemental s'accompagnent de diverses protections dont:

- un site classé dans le marais mouillé, sur les communes de Taugon et de La Ronde,
- deux sites NATURA 2000 (Marais poitevin),
- des périmètres d'inventaires du patrimoine naturel classés Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF),
- deux Espaces naturels sensibles (ENS) actifs dans le cadre du Schéma départemental, et huit sites candidats,
- des Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO).

19 des 20 communes que compte Aunis Atlantique appartiennent au périmètre du Parc Naturel Régional du Marais poitevin.

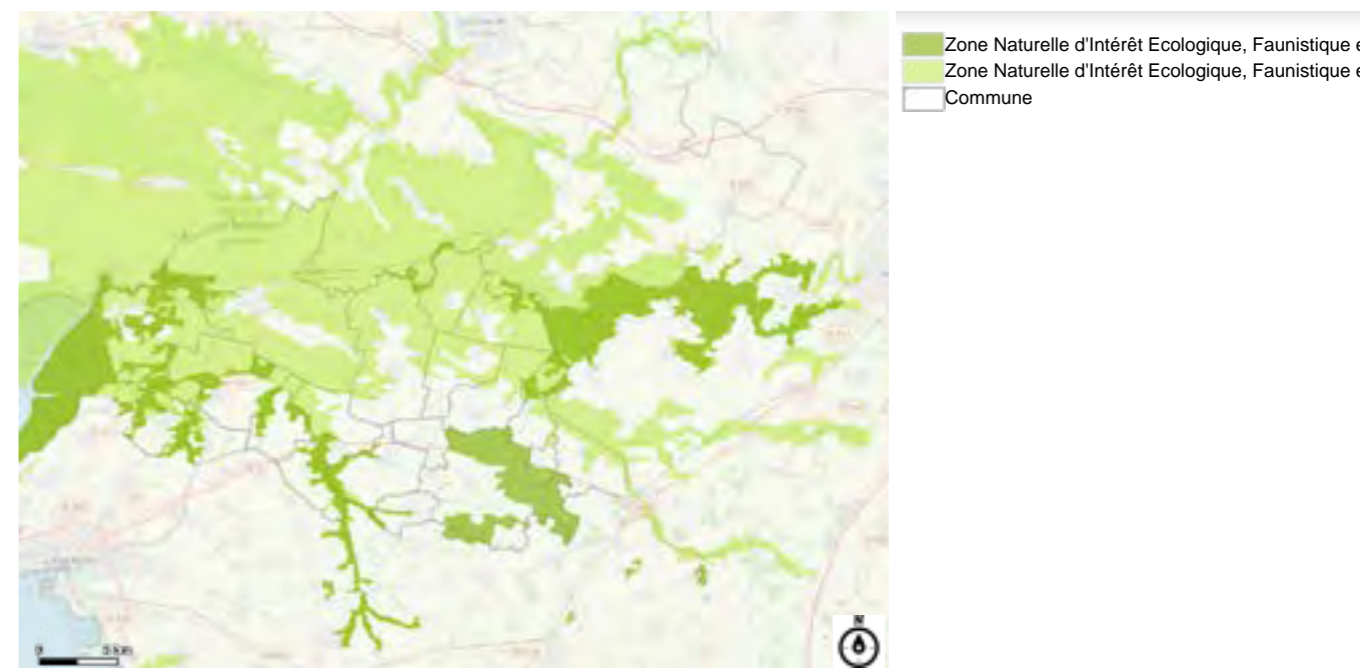


Photo de la Sèvre Niortaise sur Marans . Source: Aude ROI

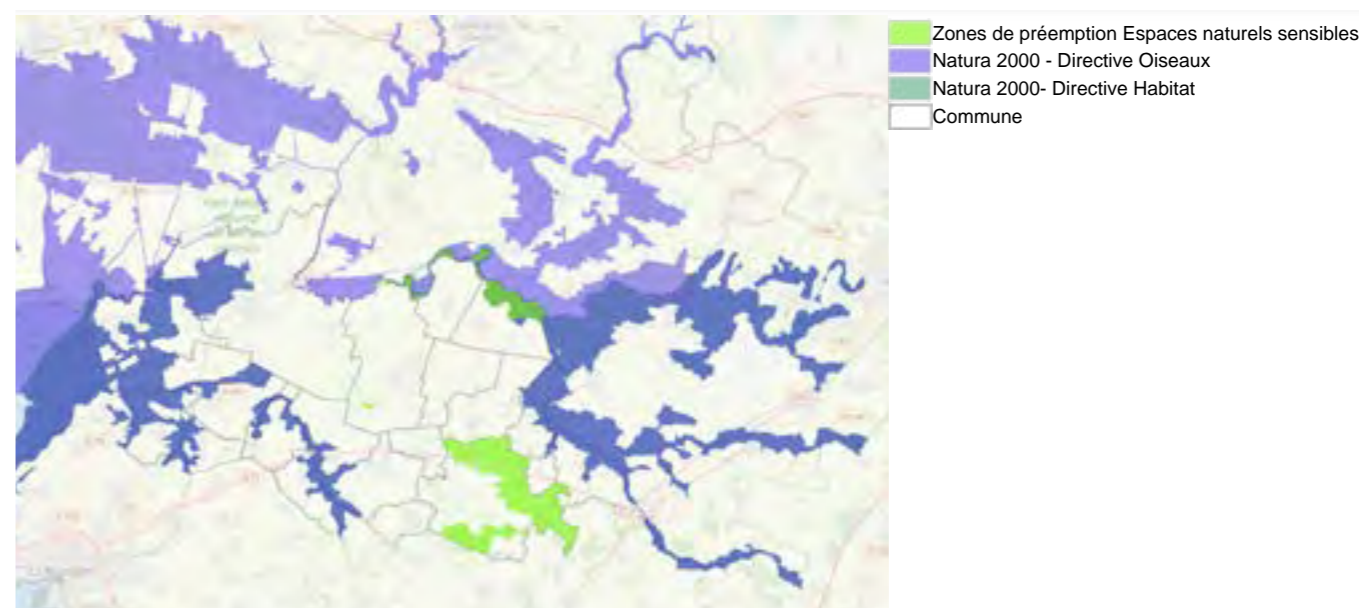
La ressource en eau

Les cours d'eau présentent une bonne qualité physico-chimique, excepté pour le paramètre nitrate, généré principalement par l'activité agricole et plus faiblement par les rejets d'eaux usées.

La gestion du fonctionnement hydraulique (marais, cours d'eau, canaux) est primordiale en raison de sévères assecs en période estivale et des ressources souterraines fortement exploitées. Le réseau hydraulique est régulé par la présence de digues (ou merlons) sur certains secteurs, mais aussi par de nombreux ouvrages tels que les barrages, les bondes, les ponts ou encore les portes à marée.



Carte des Zones Naturelles d'Intérêt. Source: SIG Aunis,



Carte des Zones Natura 2000. Source: SIG Aunis,



Carte des sites classés et sensibles. Source: SIG Aunis,

Aunis Atlantique dénombre 6 périmètres de protection des monuments historiques comprenant principalement des églises ainsi qu'un site de protection de Tumuli situé à proximité de Courçon d'Aunis dans la forêt de Benon et un Site patrimonial remarquable sur la commune de Marans.

CONSTATS

Atouts:

- Une richesse paysagère avec la plus vaste zone humide de la façade Atlantique .
- Des écosystèmes remarquables, un périmètre du PNR : 1 site classé – 2 sites NATURA 2000- des périmètres d'inventaires du patrimoine naturel (ZNIEFF)- 2 Espaces Naturels Sensibles (ENS) actifs.
- Un réseau hydrographique très dense (situé sur le bassin versant de la Sèvre Niortaise) avec un axe fluvial majeur, la Sèvre niortaise et 2 principaux cours d'eau le Mignon et le Curé.
- Un système endiguement Esnandes Charron, d'un linéaire total d'environ 25 km (CDC Aunis Atlantique (19,7 km).

Opportunités:

- Des grandes entités paysagères source d'aménité pour le tourisme vert et les habitants.
- Un patrimoine paysager, architectural et culturel permettant de définir une identité commune au territoire.
- Une identité à rendre plus lisible afin faire connaître le territoire et le rendre attirant.
- Programme EVA 17 (Programme d'Entretien et de Valorisation de l'Arbre) dispositif départemental pour aider à la replantation des arbres.
- Organisation de la gouvernance GEMAPI par la mise en place de nouveaux syndicats et organisation politique avec la CDA de La Rochelle pour la construction des digues maritimes

Faiblesses:

- Un territoire fortement polarisé par la présence de la Rochelle.
- Des risques naturels liés à l'eau.
- Une ressource en eau limitée : assècs observés au printemps et en été.
- Problème de la régulation du niveau de l'eau dans le marais et conflits d'usage.
- Présence de nitrate dans les cours d'eau.
- Manque d'entretien de certaines parties du réseau hydrographique
- Une présence importante de particules fines dans l'air provoquée notamment par la circulation routière (contre 3,8 kg pour le département et 3,5kg pour la région) et les polluants agricoles.
- Peu de patrimoine bâti remarquable.

Menaces:

- Des risques liés aux inondations, submersion et remontés de nappe.
- Une perte d'identité paysagère avec des exploitations agricole toujours plus importante et des franges urbaines composées de lotissement et zone d'activité.
- Une perte d'identité architecturale avec des modèles architecturaux et des matériaux standardisés.
- De grandes entités agricoles et des infrastructures routières n'invitant pas les parcourir en modes doux.
- Artificialisation des sols et ses impacts sur la biodiversité.
- Disparition de la pâture pour les ovins.
- Pas de maîtrise et gestion cohérente globale du réseau hydrographique. Le maintien des niveaux d'eau pour l'agriculture, la mise en tourisme des cours d'eau et la prévention des inondations peuvent être deux objectifs qui s'opposent.

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE, RÉPONDRE AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,

- > Valoriser la diversité des paysages
- > Valoriser et préserver la richesse écologique
- > Lutter contre la banalisation du territoire et la surconsommation du foncier

FAIRE DU PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ ET PROMOUVOIR L'IDENTITÉ LOCALE

- > Animer et valoriser le patrimoine agricole et ses savoirs faire
- > Reconstituer les haies bocagères socle des corridors écologiques et support de potentielles liaisons douces.
- > Valoriser et promouvoir es points d'intérêts
- > Rendre les espaces agricoles parcourable en mode doux et en constituer des lieux de vie appropriables



SYNTHÈSE DES AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXES

Cette étude s'attachera à conserver une démarche collective tout au long de la construction des projets et répondre aux enjeux écologiques et environnementaux.

01

HABITAT



**CONFORTER LA FONCTION RÉSIDEN-
TIELLE
DES CENTRES-VILLE, FAVORISER LE
RENOUVELLEMENT URBAIN ET L'INTENSITÉ
URBAINE**

02

ECONOMIE



**RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
ET LES SERVICES**

03

CADRE DE VIE ET
MOBILITÉ



**AMÉLIORER LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE
(SÉCURITÉ, ACCESSIBILITÉ, BRUIT) ET LES
MOBILITÉS**

04

PATRIMOINE



**FAIRE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET
NATUREL UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ ET
PROMOUVOIR L'IDENTITÉ LOCALE**

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

HABITAT

- > Développer une offre de service et logements adaptés aux personnes âgées et en situation de handicap
- > Lutter contre l'étalement urbain, favoriser le renouvellement urbain, faire la ville sur la ville.

01

COMMERCES, INDUSTRIE, ARTISANAT

- > Garantir la pérennité des entreprises présentes et favoriser l'attractivité du territoire
- > Favoriser la création d'emplois et d'entreprises
- > Développer la filière nautique et industrielle et le marché de l'équipement à la personne
- > Promouvoir les circuits courts et l'économie circulaire

TOURISME

- > Développer une offre touristique respectueuse de l'environnement et promouvoir l'identité locale

SANTÉ

- > Favoriser l'installation de spécialistes médicaux et garantir le renouvellement des généralistes, les intégrer aux pôles de services centraux afin de renforcer l'attractivité et l'armature de services et
- > Anticiper les départs en retraite des généralistes et spécialistes
- > Garantir l'accès au soin d'urgence sur le territoire

VIE SOCIALE, LOISIRS, SPORTS

- > Favoriser le regroupement des assistantes maternelles
- > Animer et promouvoir l'offre culturelle sur le territoire
- > Développer l'offre culturelle professionnelle: en théâtre, cinéma et les cours de théâtre
- > Permettre l'apprentissage de la nage tout au long de l'année
- > Structurer l'offre des bibliothèques autour d'un pôle structurant de type médiathèque
- > La qualité de l'offre culturelle et de loisir est à améliorer
- > Favoriser l'insertion des populations les plus fragiles
- > Développer des services spécifiques pour les seniors dont la part augmente sur le territoire.

02

MORPHOLOGIE URBAINE ET MAILLAGE TERRITORIAL

- > Favoriser la ville des courtes distances et une urbanité plus durable avec des commerces et une animation de cœur de ville
- > Développer prioritairement les pôles d'emploi sur les villes structurantes
- > Densifier l'habitats autour des pôles structurants
- > Limiter l'externalisation des commerces de proximité, établir une hiérarchisation et des fonctions à ne pas externaliser.
- > Permettre une densification et une diversification du tissu urbain gage d'une urbanité plus durable

MOBILITÉS

- > Reconstituer les haies bocagères socle des corridors écologiques et support de potentielles liaisons douces.
- > Lutter contre les pollutions et les nuisances liés aux déplacements individuels
- > Limiter les déplacements individuels motorisés notamment Domicile/ Travail
- > Limiter les flux de transit en centre-ville
- > Limiter la place de la voiture en ville
- > Développer des transports en commun compétitif
- > Développer les mobilités douces notamment en centre-ville

03

PATRIMOINE

- > Lutter contre la banalisation du territoire et la surconsommation du foncier
- > Une diversité d'atouts paysagers à valoriser
- > Une richesse écologique remarquable à préserver et à mettre en valeur
- > Un patrimoine agricole et ses savoirs faire à animer et valoriser
- > Des points d'intérêts à valoriser et promouvoir
- > Rendre les espaces agricoles parcourable en mode doux et en constituer des lieux de vie appropriables

04



03



ANALYSE À L'ÉCHELLE DES DEUX COMMUNES STRUCTURANTES

3.2/ Marans

- 3.2.1 Evolution urbaine et démographique de Marans.....151
- 3.2.2 Etat de l'habitat et identification des besoins des habitants.....156
- 3.2.3 Commerces, services et équipements présents sur la commune.....172
- 3.2.4 Morphologie urbaine.....184
- 3.2.5 Patrimoine198
- 3.2.6 Mobilité et accessibilité sur la commune.....206
- Synthèse des axes et orientations stratégiques communales216

Avant-propos, portrait général

Marans est la plus importante ville du Marais Poitevin. Peuplée de plus 4497 (55 hbt/km2), elle dépasse de loin les stations balnéaires de La Tranche-sur-mer (2770 habitants) ou de l'Aiguillon-sur-mer (2170 habitants). Cette situation lui confère une place majeure dans le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin. Située au nord-ouest de la communauté de commune d'Aunis Atlantique, à 30 min de La Rochelle et de Niorts.

3.2.1/ Evolution urbaine et démographique de Marans

Evolution urbaine et paysagère

Le nom de Marans vient de Mar'an ou Mar'ain (lieu de mer). La commune s'est tout d'abord développée sur la butte calcaire du Golfe des Pictons il y a environ 2000 ans et s'appelait Marentus. L'ancienne île rassemble aujourd'hui l'essentiel de son patrimoine archéologique.

L'occupation humaine se vérifie dès le néolithique. Elle s'intensifie à l'âge de fer et à l'époque gallo-romaine. Au Moyen-Âge, en particulier au XIIIe siècle, les activités humaines se concentrent autour du château et du port sur la rive sud de la Sèvre niortaise.

Aujourd'hui, la diversité des paysages tient essentiellement de l'héritage connu à partir de cette époque, de l'assèchement à l'aménagement des marais. À partir du XIIIe siècle, sous l'impulsion des moines bénédictins des Abbayes environnantes, des travaux d'assèchements furent entrepris notamment par des spécialistes hollandais sous le règne de Henri IV laissant place à de grandes étendues de culture permettant l'enrichissement et l'essor de la ville.

Jusqu'au XIXe siècle, l'Aunis est une région principalement viticole, mais à la fin du siècle le phylloxera ravage les cultures et oblige les communes viticoles à se tourner vers d'autres cultures principalement céréalières¹.

La commune est construite autour de son centre historique, à l'interface entre les paysages agricoles. Marans s'est développée de manière radiale autour de son centre bourg, depuis la rue d'Aligre et de son réseau hydrographique.



source: IGN 1700



source: IGN 1716



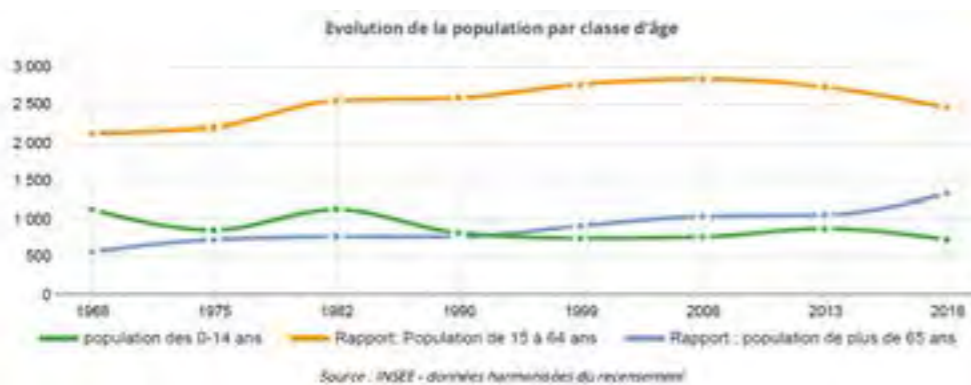
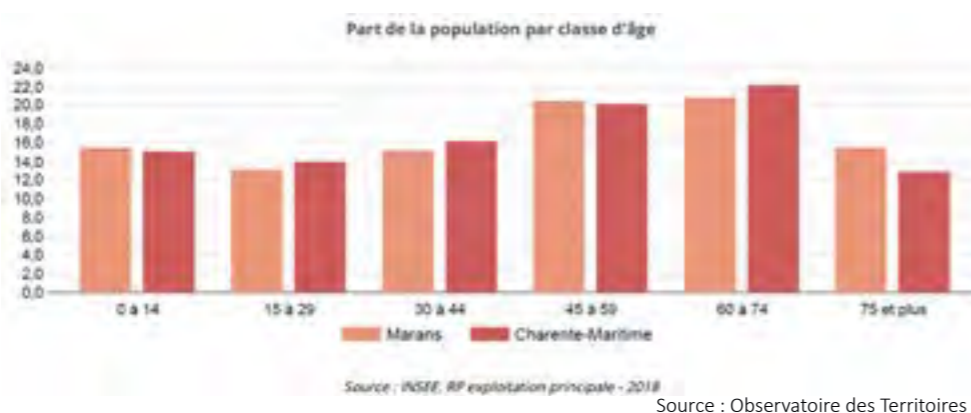
Source : IGN 2022, Carte de 1950-1965 et photographie aérienne

1 Source : PLUi-H p.25

Portrait sociodémographique

Evolution de la population

La population de Marans a peu évolué depuis 1968. Elle a légèrement augmenté dans les années 80 avec 4289 habitants en 1982, et à la fin des années 2000 avec un pic de population de 4634 habitants en 2008. Elle a diminué entre 2008 et 2021 avec 4489 habitants en 2021, mais le nombre d'habitants a légèrement augmenté entre 2021 et le 1^{er} janvier 2023 (avec 4512 habitants en 2023).



La population est vieillissante sur Marans. Les classes d'âge les plus présentes sur la commune sont les 45-59 ans (qui représentent 20% de la population) et 60-74 ans (21%). La part des 75 ans et plus est légèrement supérieure à la moyenne départementale avec près de 18% de 75 et plus sur Marans contre 15% en Charente-Maritime. Ceci est à prendre en compte concernant les besoins en services et équipements (notamment au niveau de la mobilité, des commerces et de l'accès aux soins). Ainsi 36% de la population de Marans est âgée de plus de 60 ans¹.

La tranche d'âge des 15-64 ans diminue depuis 2013 avec moins de 2500 habitants soit le taux de plus bas depuis le début des années 80. Cela concerne la tranche des 0-14 ans qui est en constante diminution depuis 1982 (environ 1200 en 1982 contre environ 750 en 2018). A l'inverse celle des plus de 65 ans augmente, en 2018 il y avait près de 1500 habitants âgés de 65 ans et plus (soit le taux le plus élevés depuis 1968). D'après les informations recueillies lors de la consultation citoyenne (entre le 1^{er} et le 31 janvier 2022), les principales motivations des habitants concernant leur installation sur Marans sont la possibilité d'être propriétaire et la proximité avec l'agglomération rochelaise, mais plus de 60% de la population ayant répondu au questionnaire est présente sur la commune depuis plus de 10 ans.



Principaux espaces artificialisés entre les années 2000 et 2020 Source : IGN 2000 Source : IGN 2020

1 Données issues du diagnostic de l'étude menée par SOLIHA en 2022

Il y a eu une forte augmentation du solde migratoire à la fin des années 2000 avec la création de lotissement en frange ouest de la ville. Depuis 2008 le solde migratoire diminue, mais reste positif.

Le solde naturel est négatif depuis les années 90 et est en constante diminution. Cela est en corrélation avec le vieillissement de la population et la diminution de la part des 0-14 ans et 15-29 ans.



Structure des ménages



Source : Observatoire des Territoires

Des changements sont à prendre en compte ces dernières années concernant la structure des ménages. Il y a une légère augmentation du nombre de ménages avec une diminution du nombre de personnes par ménage. Ceci indique une augmentation du nombre de personnes vivant seules ou en couple (sans enfants). Les changements de structure des ménages sont à prendre en considération au niveau de l'habitat et particulièrement de la structure des logements. Le nombre de logements continue d'augmenter, mais reste insuffisant, du moins ne semble pas répondre à la demande.

Nombre de famille monoparentale

Indicateurs	Marans	Charente-Maritime
femme	155	21 230
homme	40	5 354
Nb. familles - Monop.	195	26 584

Source : INSEE, RP exploitation complémentaire - 2018

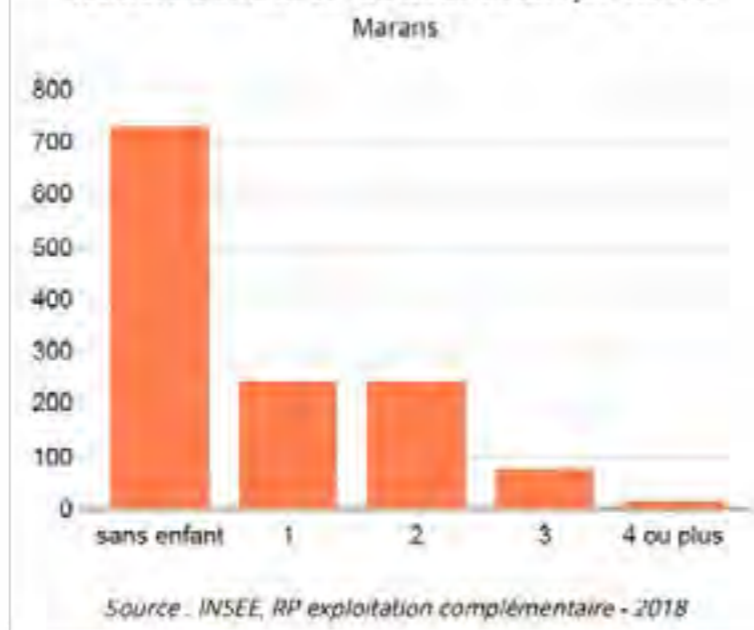
Personnes vivant seule

Indicateurs	Marans	Charente-Maritime
femme	451	68 256
homme	306	47 241
totaux	757	115 497

Source : INSEE, RP exploitation complémentaire - 2018

Source : Observatoire des Territoires

Nombre d'enfant de moins de 25 ans par famille



Part des ménages par catégorie socio-professionnelle



Source : Insee, RP exploitation principale - 2018

Les catégories socio-professionnelles les plus représentées sur la commune de Marans sont les retraités, les employés et les ouvriers.

En 2018, la médiane du niveau de vie à Marans est comprise en 19 500€ et 20 500 € soit légèrement inférieure à celle du département qui est de 21 540 €¹.

PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE

	Marans	CC Aunis Atlantique
Population ¹	4 489 hab.	30 188 hab.
Evolution dém. annuelle 2013-2018	-0,62 %	1,3 %
Due au solde migratoire ²	0,25 %	0,9 %
Nb de propriétaires occupants ²	3 188	9 299
Part des PO de + 60 ans ²	61%	41%
Nombre de locataires ²	1 164	5 395
Médiane du revenu dispo. par UC ¹	20 330 €	21 410 €
RP sous le seuil de pauvreté ²	19,2%	13,7%
RP non imposables ²	Nb : 1341 Part : 63%	Nb : 7 121 pers Part : 59%
Locataires privés sous les plafonds HLM ²	Nb : 491 Part : 82 %	Nb : 1869 Part : 78%

¹ INSEE 2018 ² FILOCOM 2017

- 3.2.2/ Etat de l'habitat et identification des besoins des habitants

Le parc de logements

- 44% des logements ont été construits avant 1949: ils se situent majoritairement dans le centre-ville de Marans (cf cartographie p 9 Marans est composée d'un parc de logements plus anciens que sur la CC Aunis Atlantique en moyenne
- Les logements sont majoritairement occupés par des propriétaires
- Une part relativement élevée de logements vacants qui s'élève à 11%. Ce chiffre est toutefois à relativiser par rapport au nombre mis en exergue à travers le terrain, le retour des communes et les retours des propriétaires.
- La part de logements en catégories 7 et 8 est inférieure à la moyenne intercommunale. Elle satisfaisante par rapport à la moyenne départementale (6,1%)
- Il y a une demande importante sur Marans en termes de logements sociaux. Dans les chiffres, le nombre de logements sociaux est supérieur au nombre de demandes, pourtant un manque est observé par les acteurs du territoire. On peut supposer qu'une partie du parc social est inexploitable. Les élus de Marans expliquent que des logements locatifs dégradés font parfois partie du patrimoine des bailleurs publics, et comme pour Courçon, certaines personnes ne déposent pas de demandes, sachant qu'elles n'auront pas de réponse positive et que les délais sont très longs.¹



PORTRAIT DU PARC DE LOGEMENTS				
	Marans		CC Aunis Atlantique	
Nombre de lgts	2 572		14 219	
Dont maisons / appartements ¹	1 926 / 641		13 003 / 1 082	
Part des lgts construits avant 1949 ²	44%		36%	
Nb et part des lgts locatifs sociaux parmi les RP ³	Nb : 129	6%	Nb: 410	3,3%
Moyenne de construction annuelle 2009 – 2019 ⁴	10		184	
Résidences principales ¹	Nb : 2 076	Part : 81%	Nb : 12 265	Part : 86%
Résidences secondaires ¹	Nb : 230	Part : 9%	Nb : 844	Part : 6%
Lgts vacants ⁵	Nb : 211	Part : 8,2%	Nb : 946	Part : 6,4%
Lgts catégories 7 et 8 ⁶	Nb : 21	Part : 0,81%	Nb : 287	Part : 1,94%
Part du PFI des RP ⁷	6,57%		4,58%	

¹ INSEE 2018 ² FILOCOM 2017 ³ Demande de logements 17 ⁴ Sitadel 2021
⁵ LOVAC 2020 ⁶ Fichiers fonciers 2021 ⁷ PFI 2017 ⁸ Secret statistique

1 Source: Étude Soliha



Vacance

Ensemble de la commune :
Les données LOVAC 2020

- 8,2% de logements vacants parmi l'ensemble des logements (contre 6,4% de vacance dans le logement dans la CCAA)
- 211 logements vacants
- Dont 37 soit 79 logements le sont depuis plus de 2 ans
- Sur les 89 maisons répertoriées dans l'inventaire du Patrimoine, 22 sont vacantes

Après retours des communes et des questionnaires auprès des propriétaires:

Sur les 79 logements comptabilisés vacants depuis plus de 2 ans d'après les données LOVAC, seulement deux ne l'étaient pas réellement. Aussi, la commune indique qu'une dynamique est lancée sur Marans et que de jeunes investisseurs ont rénové des immeubles du cœur de ville pour les mettre en location. Certains porteurs de projet travaillent avec les services de la ville pour monter des projets qui répondent aux enjeux urbains et patrimoniaux, tandis que d'autres ne se préoccupent pas toujours des contraintes qui pèsent sur le bâti du secteur sauvegardé. Il existe une demande croissante sur le territoire, qui arrive petit à petit sur Marans, suite à la pression foncière démesurée sur la CDA de La Rochelle qui fait du territoire d'Aunis Atlantique un marché de report.



Logement vacant - LOVAC

Hyper centre : 270 logements

- 61 logements vacants 28 de la vacance de Marans est située dans le centre de la commune
- 28 logements vacants depuis plus de 2 ans (47% parmi les logements vacants)
- 33 commerces vacants



Lors du repérage terrain, de nombreux locaux commerciaux vacants ont été identifiés, notamment dans la rue d'Aligre. Ces anciens commerces ont tous une façade dégradée et le bâti de manière générale semble en mauvais état, de l'extérieur et de l'intérieur. Ils démontrent une certaine dévitalisation du centre de Marans et engendrent une mauvaise image du cadre bâti de la ville, et notamment de la rue d'Aligre où s'observent des logements et locaux commerciaux vacants et dégradés.



Habitat dégradé voire indigne

Ensemble de la commune:

- 21 logements en catégories 7 et 8
- 92 logements repérés dégradés
- 1 153 logements construits avant 1975
- Dont 882 logements construits avant 1949
- 9 signalements par le biais de la CAF et de la MSA 22 sur l'ensemble de la CC Aunis Atlantique) et 18 signalements via le PDLHI

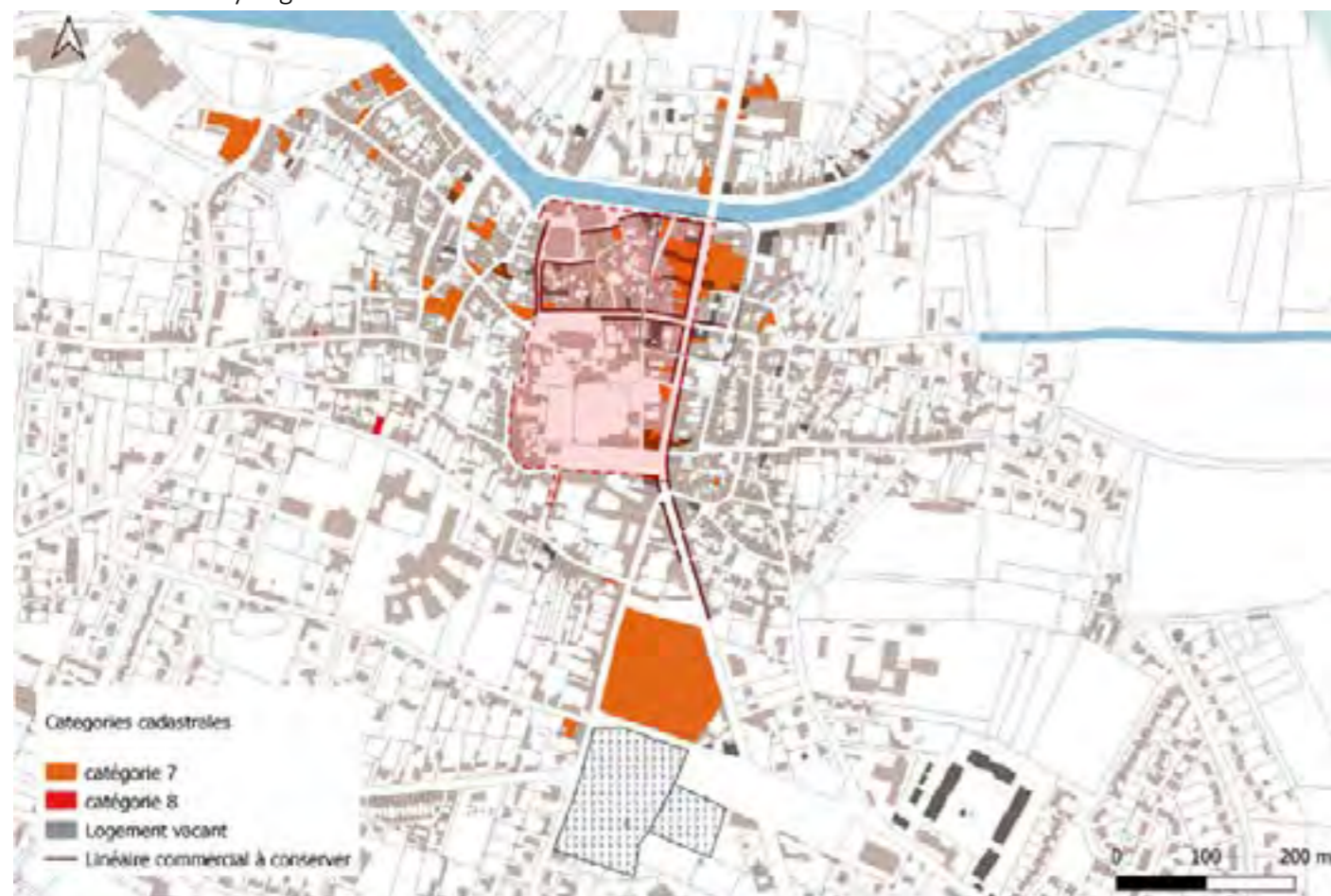
Hyper centre:

- 25 logements repérés dégradés
- 3 logements en catégories 7 et 8
- Parmi les 9 signalements recensés à Marans, 5 sont localisés dans le centre



D'après les données recueillies lors de la consultation citoyenne, les possibilités de se loger sont insuffisantes et l'état du bâti (en particulier sur la rue d'Aligre) est à améliorer.

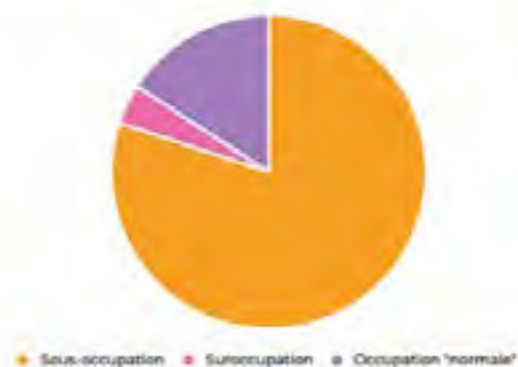
Suite à la balade urbaine réalisée le 21 avril 2022 à Marans par SOLIHA et le Creuset Méditerranée, dans le cadre de l'étude préopérationnelle à la mise en place d'un dispositif d'aide à l'amélioration de l'habitat, plusieurs logements et bâtiments ont été repérés comme vacants et/ou dégradés (cf. carte ci-dessous). D'après l'étude menée par SOLIHA et les données LOVAC, le secteur centre (en rouge sur la carte) est composé de 218 logements comprenant 59 logements vacants (ce qui représente 27% des logements) dont 28 depuis plus de 2 ans (soit 47% des logements vacants). De plus 25 logements ont été repérés comme dégradés. Ainsi le centre-ville compte de nombreux bâtis isolés vacants et pour la plupart dégradés visuellement, tandis que certains îlots présentent des dysfonctionnements structurels importants et nécessitent un recyclage foncier.



Offre et typologie des logements sur la commune

Il existe une forte sous-occupation des logements à Marans. La structure des logements est donc à revoir.

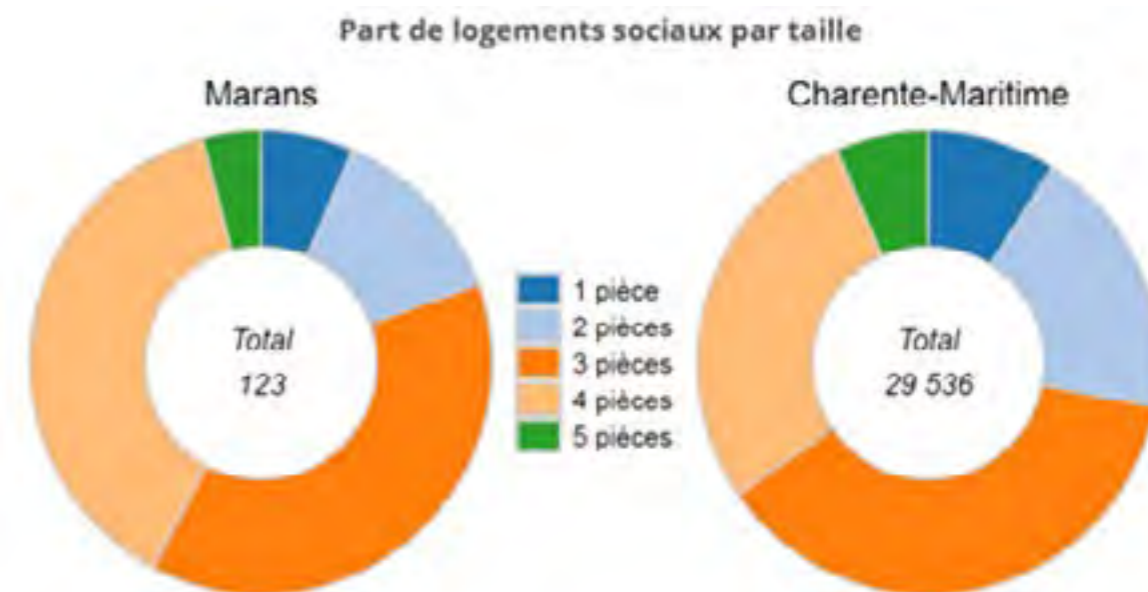
Niveau d'occupation des logements



Source : Dataviz / Banque des Territoires

Logements sociaux

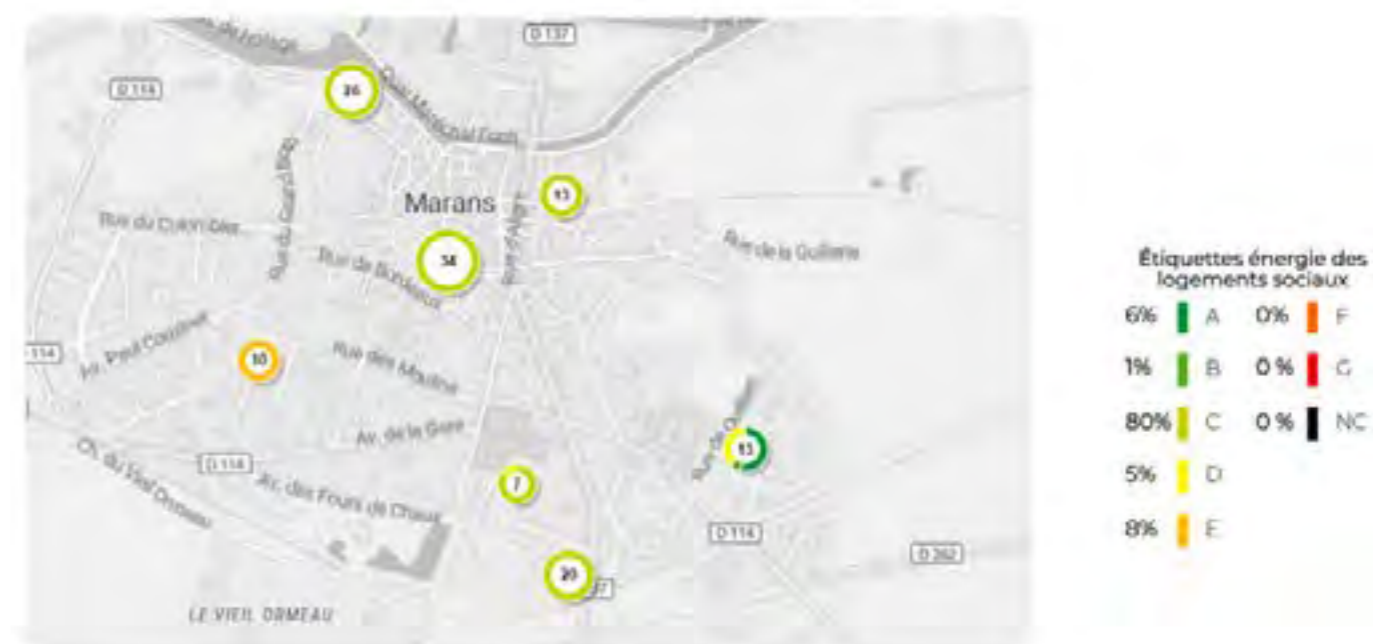
La part des logements sociaux à Marans est insuffisante, il existe seulement 6% de logements sociaux (source : INSEE, 2019). La majorité sont des T3 ou T4 (dans une moindre mesure des T2).



Source : DREAL Nouvelle-Aquitaine, RPLS - 2020

Source : Observatoire des Territoires

Localisation des logements sociaux sur MARANS



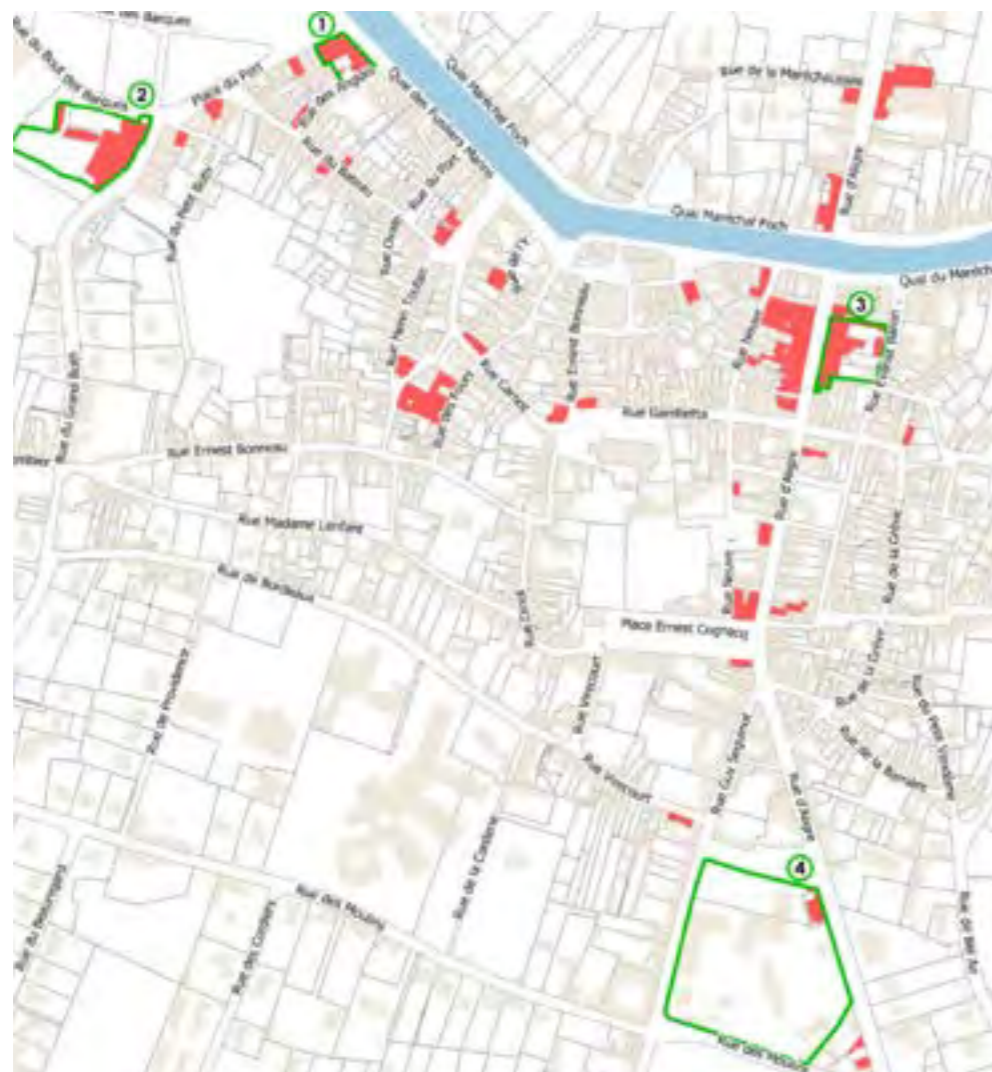
Source : Dataviz / Banque des Territoires

Carte : DPE 5 2020

Il existe 123 logements sociaux sur Marans qui se situent principalement à proximité du centre-bourg, des équipements scolaires et sportifs et du port. Ils se situent également à proximité de la rue d'Aligre qui est l'axe principal de la commune.

Ilots et immeubles dégradés : la priorisation des interventions

- Des problématiques différentes avec :
 - Des immeubles dégradés « isolés »
 - Un état de dégradation de plusieurs immeubles mitoyens ou proches qui constituent un îlot
- Et des outils de lutte qui ne sont pas toujours les mêmes : bien souvent la concentration de la dégradation à l'échelle de l'îlot impose une intervention directe de la collectivité
- Un double objectif de cette première étape de diagnostic :
 - Localiser les immeubles
 - Délimiter les îlots
 - Accompagner la collectivité dans la priorisation des interventions sur les îlots
- Au cours de la prochaine étape de la mission
 - Proposer les outils adaptés de lutte contre la dégradation
 - Proposer un programme d'aménagement et analyser sa faisabilité financière pour les îlots prioritaires retenus par les élus
- 4 secteurs qui nécessitent un regard spécifique :
 - l'îlot Aligre
 - La rue du Dauphin
 - L'îlot du Bateau
 - L'îlot des fusiliers



Les projets et enjeux communaux

- La commune souhaite entreprendre un ambitieux programme de revalorisation de ses espaces publics. En effet, la ville a en projet la réfection globale de l'axe rue de la Marée Chaussée, Pont de pierre, rue d'Aligre jusqu'à la place Cognacq puis rue Gambetta et place des Halles. Par ailleurs, les élus ne sont pas contre l'idée de réduire les linéaires commerciaux inscrits comme prioritaires dans le PLUI H. Aussi, la question du maintien des cellules commerciales le long de la rue d'Aligre se pose, la volonté étant de maintenir et développer le commerce le long des rues Gambetta, Ernest Bonneau et autour des halles.
- La création potentielle de nouveaux logements dans le cœur de ville se heurte à la problématique récurrente du manque de places de stationnement
- Le projet de déviation qui doit être créé dans les 5 ans va profondément modifier la circulation en centre bourg et apaiser la rue d'Aligre aujourd'hui envahie par la circulation des poids lourds
- L'espace du port est également voué à être complètement revalorisé avec l'implantation d'un projet culturel et touristique en lieu et place d'un îlot très dégradé et la réalisation d'un espace public arboré jusqu'aux quais. Les quais feront également l'objet d'une réfection globale.
- L'ancien hôpital fait l'objet d'un projet privé avec des prix de revente à la découpe très élevés. Aujourd'hui, il appartient à un propriétaire qui souhaite la vendre à un prix trop élevé (environ 1 2 millions d'€), ce qui empêche la collectivité de se porter acquéreur. Pourtant, cette friche possède un fort enjeu d'image, car elle est située à l'entrée du cœur de ville et dégrade sérieusement l'image du centre-ville de Marans.



Les critères de l'orientation vers une intervention publique

L'intérêt urbain de l'ilot

- Localisation dans le cœur de ville
- Lien avec les autres enjeux de la revitalisation urbaine (commerce, équipement, espace public...)
- Richesse patrimoniale
- Intérêt du point de vue du fonctionnement urbain (création de nouveaux espaces publics...)

La difficulté voire l'impossibilité d'une intervention des propriétaires privés

- Le niveau de l'état de dégradation et l'importance des travaux à réaliser
- La proximité de nombreux immeubles dégradés, leur imbrication
- La nécessité d'une intervention dépassant l'échelle de la parcelle (curetage, jumelage des immeubles...)
- L'impossibilité matérielle des propriétaires à intervenir (indivision bloquée, bien sans

La possibilité de mobiliser des financements publics

- Subventions liées à la résorption de l'habitat insalubre et dangereux (arrêté de mise en sécurité ou d'insalubrité)
- Fond friche

L'ilot Aligre

Un ensemble de 8 parcelles situées entre la rue d'Aligre et la rue Evariste Baron
Des immeubles qui marquent l'alignement des deux rues avec des constructions principales sur la rue d'Aligre et des annexes sur la rue Baron.

Une organisation urbaine déjà en place au XIXe siècle avec une faible densification excepté autour de l'impasse A cette époque, un probable passage sous immeuble permettant de relier les rues d'Aligre et Baron.

De profondes modifications du tissu urbain liées à l'ouverture du pont au XVIIIe siècle qui a nécessité la création d'une nouvelle voie remblayée par rapport au terrain naturel au total d'une différence de niveau équivalent à un étage avec la rue Baron également créée à l'occasion.

Des hauteurs de bâti homogènes
- R+ 3 / 4 sur la rue d'Aligre
- Rdc R+ 1 le long de la rue Baron

Des situations de dégradation forte aux 42 et 44 rue d'Aligre avec de probables risques d'effondrement du bâti donnant sur l'impasse.



> Un ilot stratégique compte tenu de sa localisation

> Des imbrications probables (murs mitoyens)

> Un état de dégradation de plusieurs immeubles avec des travaux lourds à prévoir probable nécessité de démolition du 42 et 44 rue d'Aligre Des possibilités de mobilisation des financements RHI THIRORI sur cette partie sud de l'ilot sur la base d'arrêtés de mise en sécurité à prendre et de l'imbrication des immeubles
> Des possibilités importantes de renouvellement en lien avec la future déviation

> Orientation vers une intervention foncière publique directe entre les 38 et 44 rue d'Aligre avec mobilisation des financements RHI THIRORI 40 40 bis 42 et 44 rue d'Aligre)

> Mobilisation de l'initiative privée au 34 et 36 rue d'Aligre visant à réhabiliter les immeubles, y compris avec utilisation d'outils coercitifs



Ilot du Dauphin

Un immeuble très dégradé (AA 393 au cœur d'un tissu urbain historique très dense

Une maison de ville au 3 rue du Dauphin (AB 393) en R+ 2 (28 m² cat 7) en quasi-ruine avec une toiture partiellement effondrée. Un risque potentiel pour les trois immeubles mitoyens.

Une forte imbrication bâtie potentiellement liée à division parcellaire postérieure à 1820 ou à la division des immeubles préexistants.

Une situation d'abandon de l'immeuble et potentiellement de danger pour les mitoyens et les usagers de l'espace public.

Deux indivisaires n'habitant pas le département

> Un enjeu de dédensification de l'ilot

>, Mais aussi de préservation de la forme urbaine

> Compte tenu de la surface de la parcelle et de l'état de l'immeuble, une absence très probable d'intervention du propriétaire

> Orientation vers une intervention foncière publique directe sur la base d'un abandon manifeste ou d'un arrêté de mise en sécurité avant démolition de la partie haute et cession à un mitoyen (AA 392 avec jours de souffrance orientés sud pour la parcelle AA 396.

L'îlot Bateau

Un îlot constitué d'un terrain en cœur d'îlot et de deux maisons de ville donnant sur la rue du bateau

Au 28 rue du bateau (AA 201) une maison individuelle vacante dégradée de 138 m² avec un garage en RDC sur rue

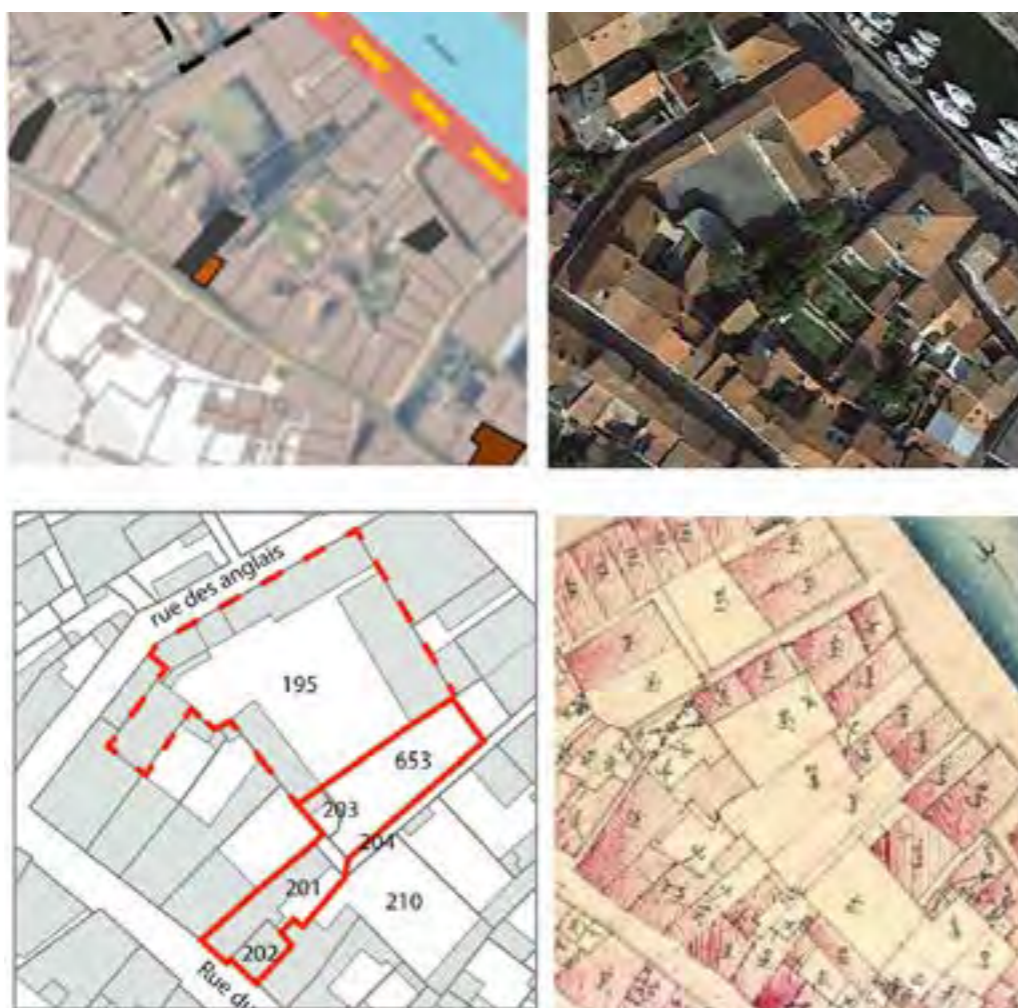
Au 30 rue du bateau (AA 202) une maison de ville occupée en R+ 1 de 60 m² (cat 6) avec 3 ouvertures sur la rue et deux ouvertures sur l'arrière donnant dans la cour de l'AA 201 > à vérifier

Deux maisons imbriquées qui n'en constituaient qu'une seule au début du XIXe siècle
Un espace de cœur d'îlot à l'abandon avec des carcasses de voitures une pollution potentielle des sols

Un terrain desservi par un passage privé (AA 204) lié à la parcelle AA 210 32 rue du bateau

À noter une vaste parcelle appartenant au diocèse rue des Anglais (AA 195 comprenant un espace central non bâti et des locaux associatifs en état moyen à dégradé

Un tissu urbain modifié à l'occasion de l'ouverture de la rue des Anglais après 1820



> Un enjeu de traitement de cœur de l'îlot et du 28 rue du bateau

> Une parcelle en état d'abandon manifeste

> Orientation vers une intervention foncière publique directe, à minima sur le cœur d'îlot, sur la base d'un abandon manifeste avec reconfiguration foncière

L'îlot des Fusilliers

Un îlot constitué d'un grand tènement foncier (AA 188 189 191) situé à l'angle du quai des fusilliers marins et de la future place du port.

Au 1-3 place du port (AA 188 189 et 25 quai des fusilliers marins, un seul propriétaire 2 indivisaires) résidant dans le département comprenant un local, (2 appartements 39-25 m²) et 1 maison (55 m²) cat 6 bâtiments en R+ 1.

Un ensemble dégradé avec une stabilité du mur porteur à l'angle du quai et de la place à valider et une cour à l'abandon.

Une double desserte intéressante par la rue et la place d'une part, par un cheminement piéton à l'arrière de l'autre qui pourrait permettre de créer un commerce au RDC.

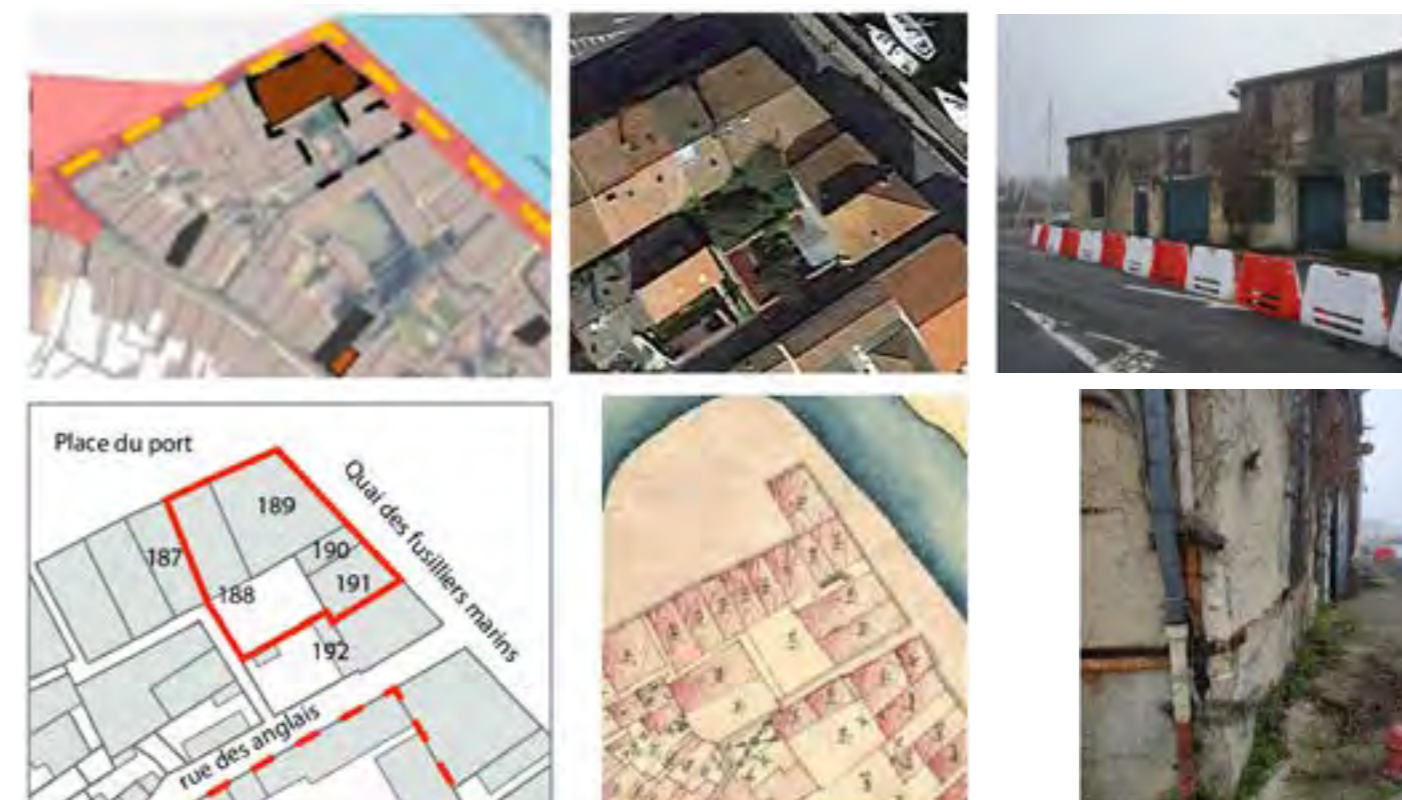
Un ensemble vacant depuis longtemps, squatté, en vente à un prix élevé.

Au 27 quai des fusilliers marins (AA 190 une maisonnette de 25 m² et Rdc construite dans un ancien passage et récemment réhabilitée.

> Un secteur stratégique du fait de sa localisation sur le quai et la place du port qui sera aménagé, à proximité d'un futur équipement culturel

> Une possibilité pour le propriétaire d'intervenir seul sur l'ensemble du tènement pas d'imbrication, double desserte

> Orientation vers une intervention privée y compris dans le cadre d'une mesure coercitive



Principaux enjeux identifiés par les participants en matière d'habitat dans le cœur de ville.

Au contact direct de la Sèvre niortaise, le cœur de ville de Marans est structuré entre son axe principal, la rue d'Aligre, et la place du port à l'extrémité ouest. Entre ces deux pôles s'articulent des îlots denses de bâtis anciens pour partie dégradés et des linéaires commerciaux désaffectés, en particulier rue d'Aligre, qui impacte l'image du cœur de ville.

Le centre-ville compte de nombreux bâtis isolés vacants et pour la plupart dégradés visuellement, tandis que certains îlots présentent des dysfonctionnements structurels importants et nécessitent un recyclage foncier.

Couplées à la démarche Petite Ville de Demain, les interventions se focaliseront sur le cœur de ville dont le réinvestissement suppose une stratégie globale de revitalisation portant sur l'habitat, mais aussi sur les éléments supports de la vie résidentielle (espaces publics, commerces, équipements et services, animation sociale).

La future stratégie, adossée aux nombreux projets de revalorisation portés par les acteurs locaux, devra alors poursuivre plusieurs enjeux qui ont été mis en avant au cours de cette journée:

1. La résorption des situations d'habitat insalubre et dégradé
2. La diversification de l'offre résidentielle, adossée au réinvestissement du bâti ancien, afin de développer une offre locative abordable et qualitative
3. La requalification des espaces publics rue d'Aligre, place de l'église, place du port, place Cognacq, couplée à une revalorisation des façades sur ces axes
4. La redynamisation des linéaires commerciaux prioritaires et la transformation des anciennes devantures en façades résidentielles
5. Le recyclage foncier des îlots dégradés



CONSTATS

Atouts:

- Quelques jeunes ménages s'installent sur la commune (pour pouvoir accéder à la propriété)
- Foncier accessible en densification

Les opportunités:

- Jeunes séniors
- Friches, dents creuses et logements vacants où il serait possible de créer des logements

Faiblesses:

- Structure des ménages qui change qui induit une nécessaire adaptation des besoins en équipements et en logements
- Une population vieillissante
- Une population paupérisée ¹

- Opportunités pour se loger insuffisantes concernant le locatif privé et social
- Public jeune sénior pas pris en compte
- Logements vacants et/ou insalubres

Menaces:

- Equipements et services limités
- Attractivité limitée concernant les familles et les jeunes
- Vieillesse de la population
- Commune qui a du mal à fixer sa population sur le territoire (en particulier une population jeune)

- Manque de logements adaptés
- Population qui ne peut pas se loger et ne vient pas sur Marans (part sur les autres communes)
- 72% du parc résidentiel construit avant 1970

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

CONFORTER LA FONCTION RÉSIDENTIELLE DE LA COMMUNE, au regard des enjeux du développement durable et d'une meilleure qualité de vie

> Favoriser le **renouvellement urbain**

> **Résorber les friches** et futures friches urbaines (ancien EHPAD, Intermarché, bâtiment de la CDC, etc.)

> **Agir contre la dégradation, l'insalubrité, et la vacance** de l'habitat existant ainsi que des friches

> Mettre en place des **outils et mesures d'aides à l'amélioration et embellissement des façades**

> **Adapter l'offre et la typologie des logements** (notamment l'offre locative privée et sociale) **aux besoins des ménages**

> **Densifier la ville.** Lutter contre le phénomène d'étalement urbain, **Des densités brutes en extension urbaine de 25 logements/hectare minimum** (SCOT La Rochelle/ Aunis en cours d'élaboration des **objectifs à revoir à la hausse**), la remise sur le marché des logements vacants et la résorption de l'habitat indigne

> **Accompagner la transition énergétique**, en encourageant une politique de l'habitat volontariste visant à l'amélioration énergétique des bâtiments, prenant en compte le bioclimatisme et les économies **d'énergie dans la conception de nouveaux quartiers**

¹ Données issues du diagnostic de l'étude menée par SOLIHA en 2022

- 3.2.3/ Commerces, services et équipements présents sur la commune

Situation géographique

Marans est le pôle majeur de la CDC d'Aunis Atlantique au regard du PLUi-H, approuvé en 2019

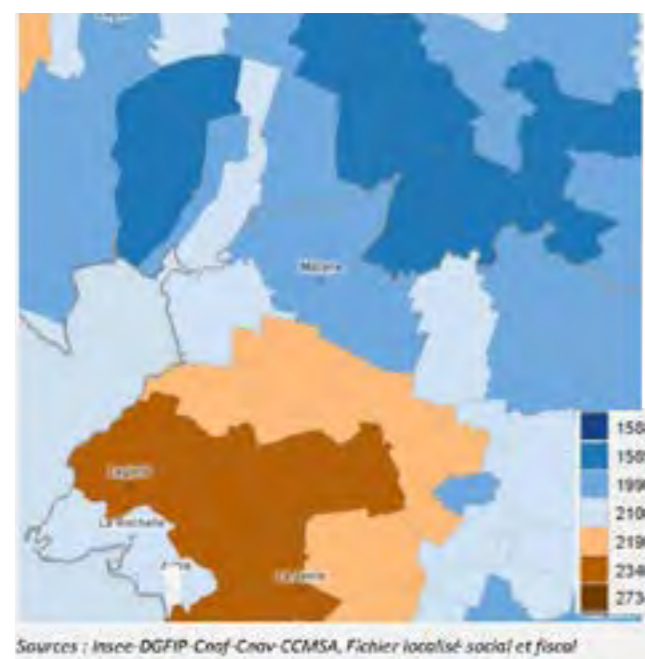
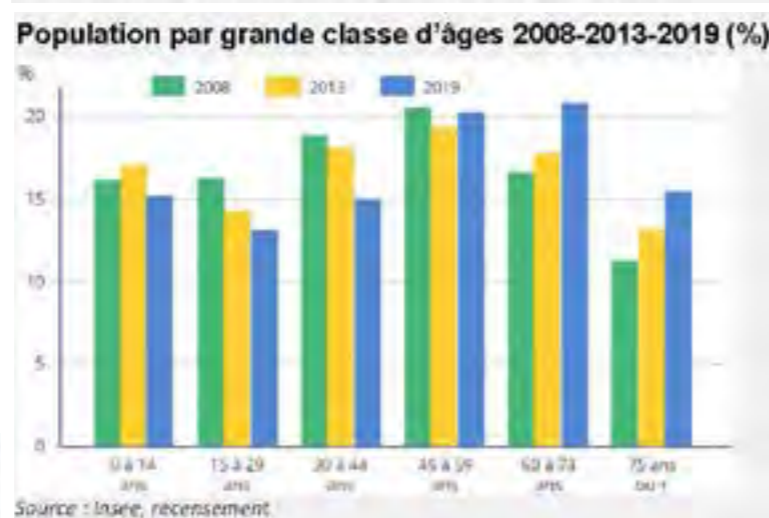
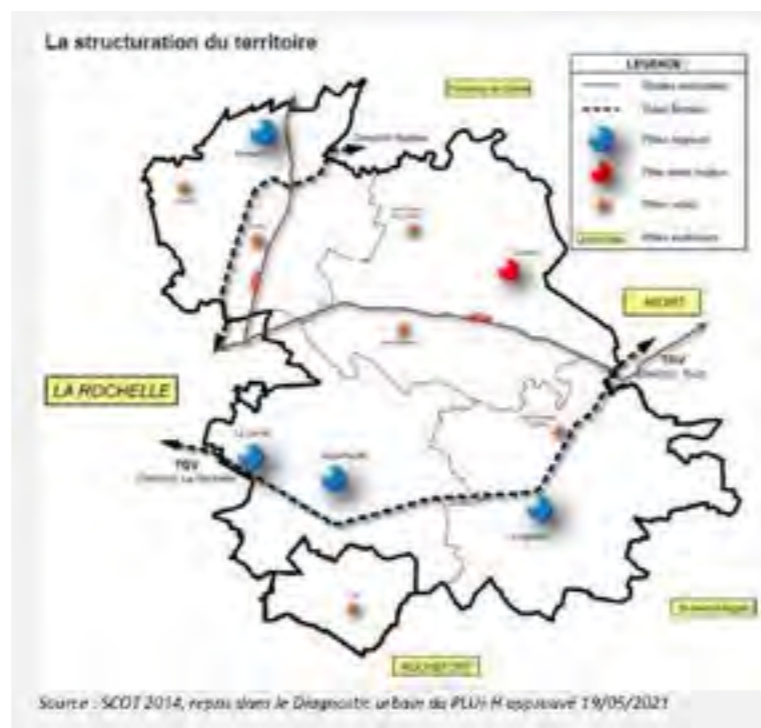
- Marans = 4 505 habitants*, soit 15 % des habitants de la CDC, elle est située dans l'aire d'influence de l'agglomération rochelaise (~ 30min de La Rochelle par la D137 et N11)

Structure et composition de la population marandaise

- Forte tendance au vieillissement*
- 36 % de la population a 60 ans et plus (23 % pour la CDC et 35 % pour la Charente-Maritime)
- Augmentation de +8 points des « 60 et plus » depuis 2008
- Baisse des classes d'âges les plus jeunes
- Indice de vieillissement élevé : 138 hab. de 65 ans et plus pour 100 hab. de moins de 20 ans (65 pour la CDC, 134 pour la Charente-Maritime)
- Poids des personnes actives** en retrait par rapport au département : 50 % à Marans (50 % CDC et 63 % Charente-Maritime)

Revenus des ménages

- 20 340 €/UC/an
- Revenu annuel médian en retrait
- 17e rang des revenus des communes de la CDC (ordre décroissant). À noter que les revenus médians varient entre 20 030 €/UC/an (Taugon) et 23 580 €/UC/an (Angliers)



(*) Définition : poids des personnes dont la catégorie socioprofessionnelles est active dans la population de 15 ans et plus. Sont décomptés les retraités et les personnes sans activité professionnelle, Insee 2019
 (**) Définition : Rapport entre la population en emploi de 15 à 64 ans et la population total de la même classe d'âges, Insee 2019

Population en emploi

- 1 864 emplois recensés sur la commune de Marans en 2019 (secteur privé et public)
- 33 % des emplois de la CDC
- Indicateur de concentration d'emploi notable : 115 emplois pour 100 actifs ayant un emploi
- +1,6 %/an (contre +0,9 %/an CDC et +0,3 %/an Charente- Maritime)
- 63 % des emplois sont occupés par des habitants d'une autre commune que Marans et notamment les communes de Vendée (~20 à 25 %) et de la CDA La Rochelle (~20 %). Ceux-ci constituent de potentiels consommateurs des commerces et services marandais sous réserve d'une offre adaptée à leurs besoins.

Population active

- 1 620 actifs ayant un emploi habitent Marans
- -1,1 %/an : baisse entre 2013 et 2019 (contre +1,8 %/an au niveau de la CDC et +0,4 %/an au niveau de la Charente-Maritime)
- = 12 % des actifs occupés de la CDC
- 42 % des actifs de Marans travaillent à Marans

Population en séjour

- Importantes potentialités touristiques avec un circuit historique et bucolique, location de vélo, promenade à vélo guidée, parcours vélos (Véلودyssée → La Rochelle), location de barques, de canoës et de bateaux à moteurs, excursion fluviale et maritime, fête foraine, sports, loisirs, shopping, patrimoine architectural et naturel, etc. sur la commune, mais également sur tout le territoire de l'Aunis Marais Poitevin

Fréquentation touristique de 16 276 nuitées*, représentant environ 25 % des nuitées enregistrées au niveau de la CDC Aunis Atlantique.

Une capacité d'accueil de ~1 870 lits touristiques

- 233 résidences secondaires, soit 1 165 lits touristiques
- 1 camping (Le Bois Dinot, classé 3*) représentant ~165 emplacements soit ~495 lits touristiques
- 9 chambres d'hôtes (Barbecane, L'Instant bleu, La Hutte, etc.) représentant 22 chambres et 52 lits touristiques
- ~36 locations meublées (maisons et appartement), selon la saison qui peuvent représenter ~157 lits touristiques
- 2 aires de service camping-cariste, dont une sur le parking du Super U
- Bateaux de plaisance amarrés à Marans

Tissu économique global (source : Insee au 31/12/2020)

- 423 établissements*
- = 19 % des établissements de la CDC
- 60 % des établissements relèvent du secteur tertiaire marchand** contre 56 % au niveau de la CDC (65 % en Charente-Maritime)
- Tissu de très petits établissements
- 77 % des établissements n'ont pas de salarié (83 % à la CDC, 76 % en Charente-Maritime), 19 % comptent 1 à 9 salariés (15 % à la CDC, 21 % en Charente-Maritime)
- 10 établissements comptent au moins 20 salariés
- 50 établissements** créés en 2021
- = 11 % des créations d'établissements de la CDC

(*) Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements, Fichier détail au 31/12/2020. Données semi-définitives. Champ marchand non agricole, administration publique, associations sans salarié.
 (**) Tertiaire marchand : commerce et services hors administration publique, enseignement, santé et action sociale
 (***) Source : Insee, REE. Champ : activités marchandes hors agriculture. Données 2021.



Zoom sur les établissements immatriculés à la CCI (partie du Registre du Commerce et des Sociétés – 2022)

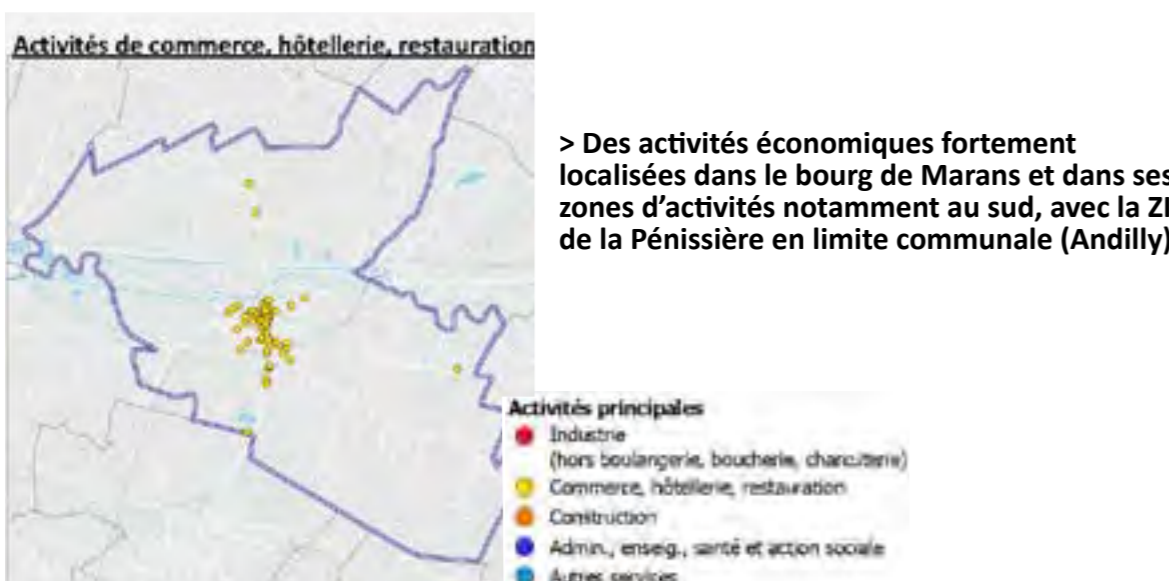
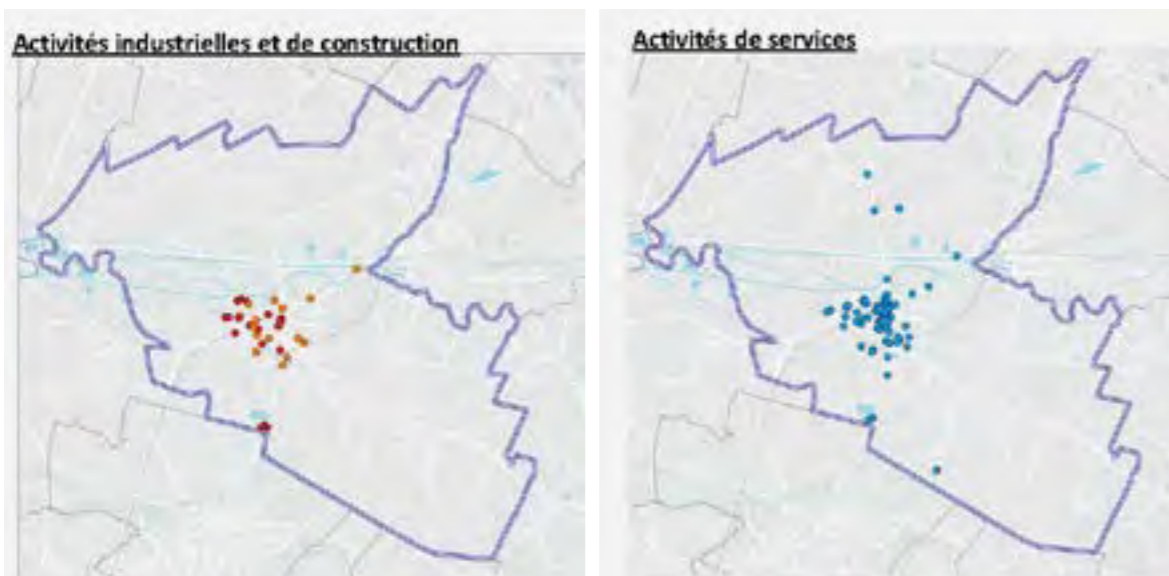
- 220 établissements immatriculés à la CCI (au 1er janvier 2022)
- 42 % des établissements ont moins de 5 ans (55 % au niveau de la CDC, 53 % au niveau départemental)
- 73 % des établissements sont sous forme sociétaire (76 % au niveau de la CDC, 75 % au niveau départemental)
- Un taux de pérennité à 3 ans en retrait* : 59 % des établissements créés en 2018 subsistent 3 ans après leur création, contre 66 % au niveau de la CDC et 74 % au niveau départemental
- 36 % des établissements Marandais ont un dirigeant** de 55 ans et plus (26 % pour la CDC et 33 % pour le département)

Liste des plus gros employeurs (+50 sal.) immatriculés à la CCI

- AP Yacht Conception (~140 salariés – Construction de bateaux de plaisance)
- Super U (~110 salariés – Grande distribution alimentaire généraliste)
- Simafex (~110 salariés – Industrie chimique)
- Tipiak (~60 salariés – Fabrication de plats préparés)
- Soufflet (~50 salariés – Produits agricoles)

> Le tissu économique apparaît « fragile » avec un taux de pérennité en retrait

> Une vigilance concernant le renouvellement et l'âge des dirigeants



> Des activités économiques fortement localisées dans le bourg de Marans et dans ses zones d'activités notamment au sud, avec la ZI de la Pénissière en limite communale (Andilly)

(*) Ces chiffres doivent être pris avec prudence car ils s'inscrivent dans la période de crise sanitaire avec de forts soutiens des pouvoirs publics

(**) Il s'agit ici du dirigeant dit « principal ». Dans le cas d'un établissement dirigé par plusieurs personnes, seule une personne est retenue de manière aléatoire, sans distinction d'âge ou de genre. Le nombre de dirigeantes peut donc être sous-estimé.



92 établissements, commerces ou services de proximité (y compris services multiples proposés par les grandes surfaces alimentaires) sont répartis globalement le long ou à proximité de la D137.

- Difficulté à définir la ou les « polarités » commerciales
- Emission du commerce avec 7 « secteurs » de concentration commerciale portés par une « locomotive » commerciale ou de services
- Densité commerciale (m² pour 1000 hab.)
- Globale : 4400 m² pour 1000 hab. à Marans, contre 1700 pour la CDC et 2900 pour la Charente-Maritime
- Alimentaire : 1400 m² pour 1000 hab. à Marans, contre 390 pour la CDC et 570 pour la Charente-Maritime

> Plusieurs secteurs de développement commerciale dominée par 3 grandes surfaces alimentaires aux extrémités de la ville et complétée par un marché hebdomadaire. Ces dispositions spatiales fragilisent les commerces de centre-ville

Offre commerciale de Marans – Répartition sectorielle

Offre de commerces de proximité dominée par 3 grandes surfaces alimentaires (Super U Intermarché et Aldi)

- 2 boulangeries et 1 boucherie
- 2 pharmacies, 1 opticien, 1 audioprothésiste
- 1 bureau de tabac-presse-jeux
- 1 photographe
- 3 bars, ~12 restaurants dont certains saisonniers
- 4 salons de coiffure, 2 salons esthétiques
- 4 Banques avec DAB
- Équipement de la personne limitée (1 étab. de prêt-à-porter, 2 étab. de retouches)
- Équipement de la maison avec notamment Gamm Vert, Chausson, Big Mat, 2 fleuristes
- Peu de grandes enseignes
- Offre commerciale complémentaire
- 1 marché sous les halles, le mardi matin. Étendu à l'extérieur sur la rue des Herbes
- 1 foire mensuelle le 1er mardi de chaque mois
- 1 vide-grenier mensuel (4e dimanche du mois, place Saint-Christophe ou place du 93e RI)
- À noter la présence d'activités non commerciales (nommés « Autres services » dans la présente étude) occupant des locaux commerciaux ou présentant une vitrine/un showroom (15 étab. identifiés)
- 44 locaux commerciaux vacants actuels ou anciens

Parcours marchand

Installation de l'offre alimentaire principalement sur des axes de flux, la D137 hormis l'offre autour du marché (marché et boucherie)

- Du fait de sa proximité (continuité urbaine) avec le centre de Marans, rôle important de Super U dans la dynamique, l'animation de Marans.
- Dans le cadre du projet de revitalisation, définition d'un parcours marchand* (espaces à vocation et concentration commerciale) discontinu marqué par :
 - le rôle de l'alimentaire (1 généraliste et son drive (Super U)), la boucherie-charcuterie et le marché hebdomadaire
 - les activités de cafés-restaurants sur la rive gauche de la Sèvre

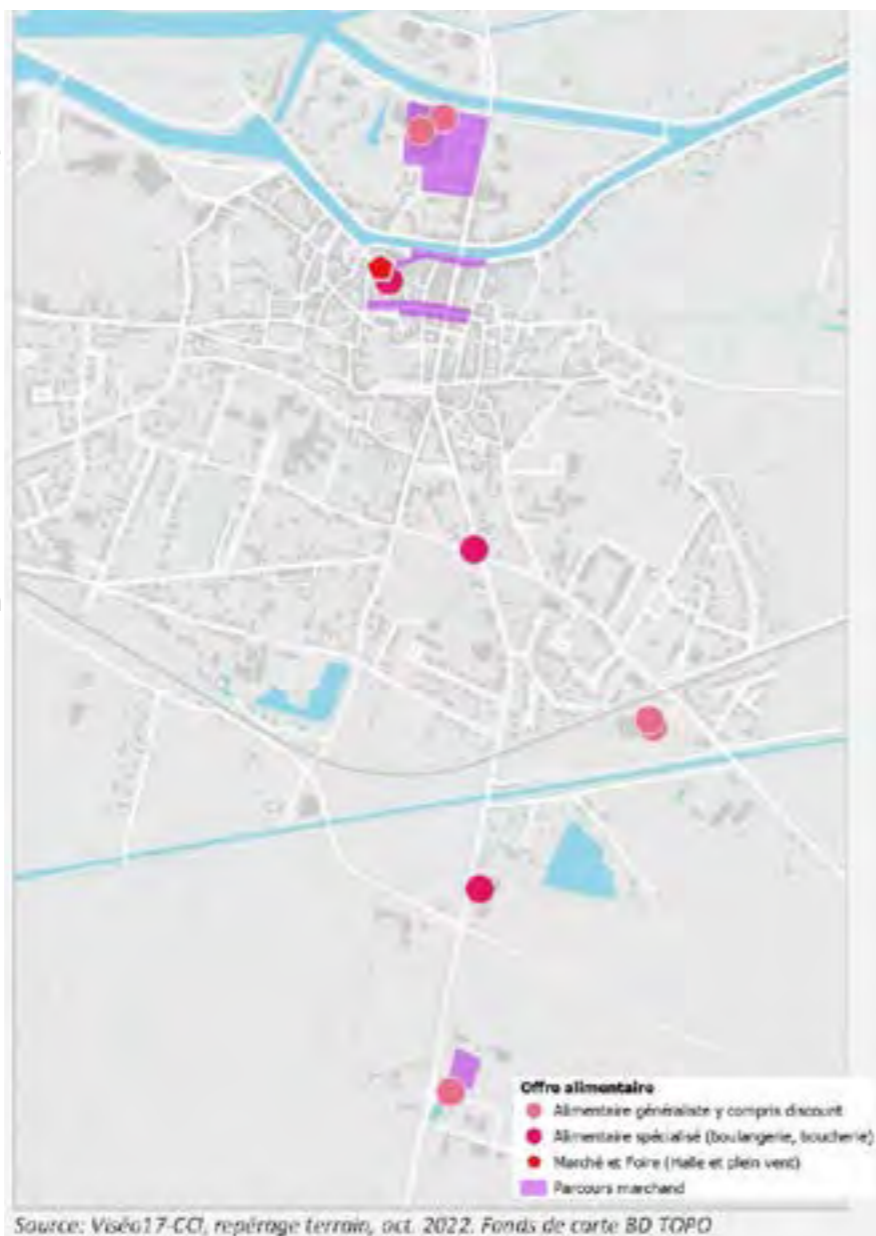
Les parcours marchand sont discontinus. Le parcours centre est à relier et renforcer par des dispositifs de mise en valeur accompagnant les achats

Les locaux vacants

46 locaux commerciaux vacants récents ou plus anciens, inoccupés ou dont l'utilisation est incertaine

- Localisation privilégiée sur 2 « secteurs » (Pharmacie-Marché-Gambetta et Mairie-La Poste-Ecoles)
- Peu ou pas de signe de commercialisation (pancarte à louer, à vendre, agence immobilière)
- Étages ? (Occupés ? Quelle destination : habitat ? Stockage ? Inoccupés ? Quel état ?)
- Intentions/projets des propriétaires quant à leur bien ?
- Statut varié des locaux vacants:
 - 2 locaux en cours de commercialisation (1 à vendre et 1 à louer)
 - 2 en travaux (dont 1 avec la mention d'une destination commerciale)
 - 2 vitrines factices
 - 4 anciens locaux ayant changé de destination (logement)
 - 36 locaux semblant inoccupés

38 % = Taux de vacance dans le secteur du « centre » (Super U, Pharmacie-Marché-Gambetta et Mairie-La Poste-Écoles)



LOCAUX COMMERCIAUX AVEC CHANGEMENT DE DESTINATION Rue Ernest Bonneau (9, 10, 15) et Rue d'Aligre (43)



EN TRAVAUX – Rue d'Aligre (49) et Rue Gambetta (19)



A VENDRE - Rue d'Aligre (88)



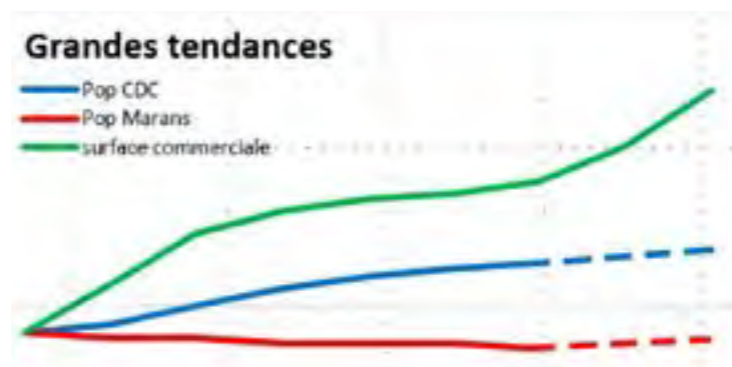
VITRINE FACTICE - Rue du Beurre (21, 29) DE NOMBREUX LOCAUX SEMBLANT INOCCUPÉS



Le territoire depuis 10 ans

30 683 habitants

- Croissance au niveau de la CDC mais baisse au niveau de la commune de Marans. Des projets pour redensifier des secteurs mais aussi pour renforcer la périphérisation de la population (ex-Intermarché notamment)
- 42 % des actifs occupés de Marans travaillent à Marans, ~35 à 40 % dans une commune de la CDA La Rochelle



Sur la même période, la croissance des m² commerciaux sur le territoire s'est accru :

- 2009 : création du carrefour Market : 2003 m² puis extension en 2013 : +2011 m²
 - 2012 : +2800m² portant à 3860 m² de surface de vente le super U de Marans
 - 2012 : + 2650 m² Brico Dépôt portant à 6650 m² (2012 ok)
 - 2013 : Extension Ferrières + 1737 m² soit une surface totale de 5751 m²
 - 2014 : Charron +2000m²
 - 2016 : +482m² Ferrières
 - 2016 : +814 m² Ferrières
 - 2017 : Brico Marché Ferrières 3470m²
 - 2019 : Magasin fermier +300m²
 - 2022 : Intermarché Andilly + 2724 m²
- Soit + 15 413 m² (CDAC + diverses surfaces commerciales Hors CDAC estimées à +250m²/an)

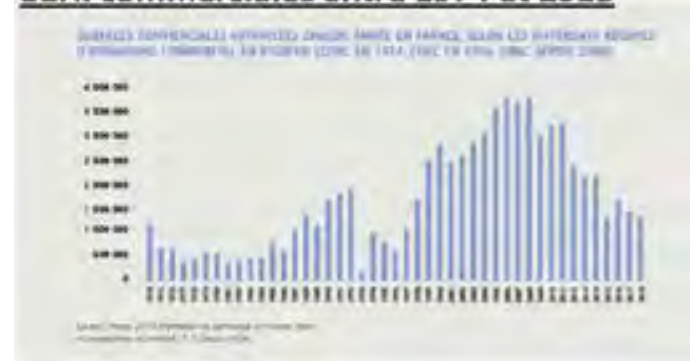
Éléments de contexte au niveau national

2021 s'achève « sur fond de récession, avec une décroissance (...) ».

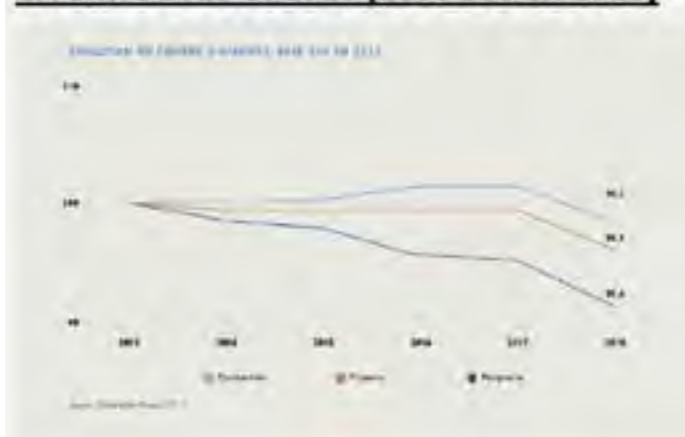
Consommation des ménages et chiffres d'affaires ont suivi le rythme des restrictions sanitaires alternant périodes de fermetures, reprises et ouvertures partielles des commerces, et enregistré des performances erratiques et divergentes selon les secteurs ». C'est aussi « la frontière entre commerces "essentiels" et "non essentiels" qui s'est creusée en fin d'année avec un impact sur les résultats annuels qui oscillent entre légère hausse pour les commerces alimentaires (+2,5%) et une chute plus vertigineuse pour une grande partie des commerces spécialisés (-17% en habillement, -22% en parfumerie/beauté) ». Avec en « entre-deux », les secteurs des jeux et jouets ou le bricolage, qui ont su tirer parti tant bien que mal de la situation.

- 7% : recul de la consommation des ménages en 2020
- 18% : baisse de l'indice d'activité du commerce spécialisé en 2020
- + 2,5% : croissance de l'indice des ventes de la grande distribution alimentaire
- 31% : chute d'activité des grands magasins
- 7,1% : bilan de fin d'année du "petit commerce"
- 35% : chute des volumes d'investissement en commerces
- 23,7% : baisse de CA des enseignes de textiles en 2 ans (2019-2021)
- 49% : baisse des surfaces d'ensembles commerciaux inaugurés en 2020 (centres et PAC)
- +8% : part de la demande exprimée en moyennes et grandes surfaces supérieures à 1500 m²
- + 8,5% : hausse des ventes en ligne sur l'année (Source Fevad)

Surf. commerciales entre 1974 et 2018



CA entre 2013 et 2018 (base 100 en 2013)



Services

Services médicaux et paramédicaux

Parmi les services médicaux et paramédicaux la commune dispose de six médecins généralistes, quatre infirmiers (en cabinet et à domicile), une aide à domicile/aide-soignante, deux dentistes, deux psychologues, deux orthophonistes, deux ostéopathes, cinq kinésithérapeutes, une pédicure-podologue, une sophrologue-hypnothérapeute, une réflexologue, une diététicienne, un opticien, deux pharmacies, deux pôles médico-sociaux, un laboratoire d'analyse médicales, le cabinet de médecine du travail d'Aunis et un EHPAD.

Une clinique vétérinaire est également présente sur la commune.

La preuve en chiffres



APL moyen des PVD : 3.2

APL moyen des communes de France : 3.1

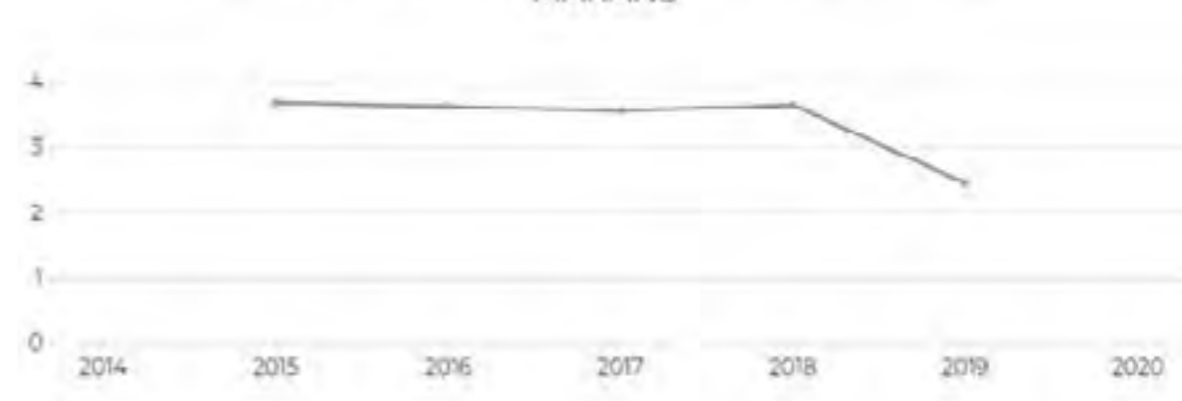
Clé de lecture : 'Compte tenu de la structure par âge de la population, les habitants de **MARANS** ont accès en moyenne à **2.5** consultations ou visites de médecine générale par an et par habitant.'

Source : DREES 2019

Source : Dataviz / Banque des Territoires

La preuve en graphique

Evolution de l'APL aux médecins généralistes à MARANS

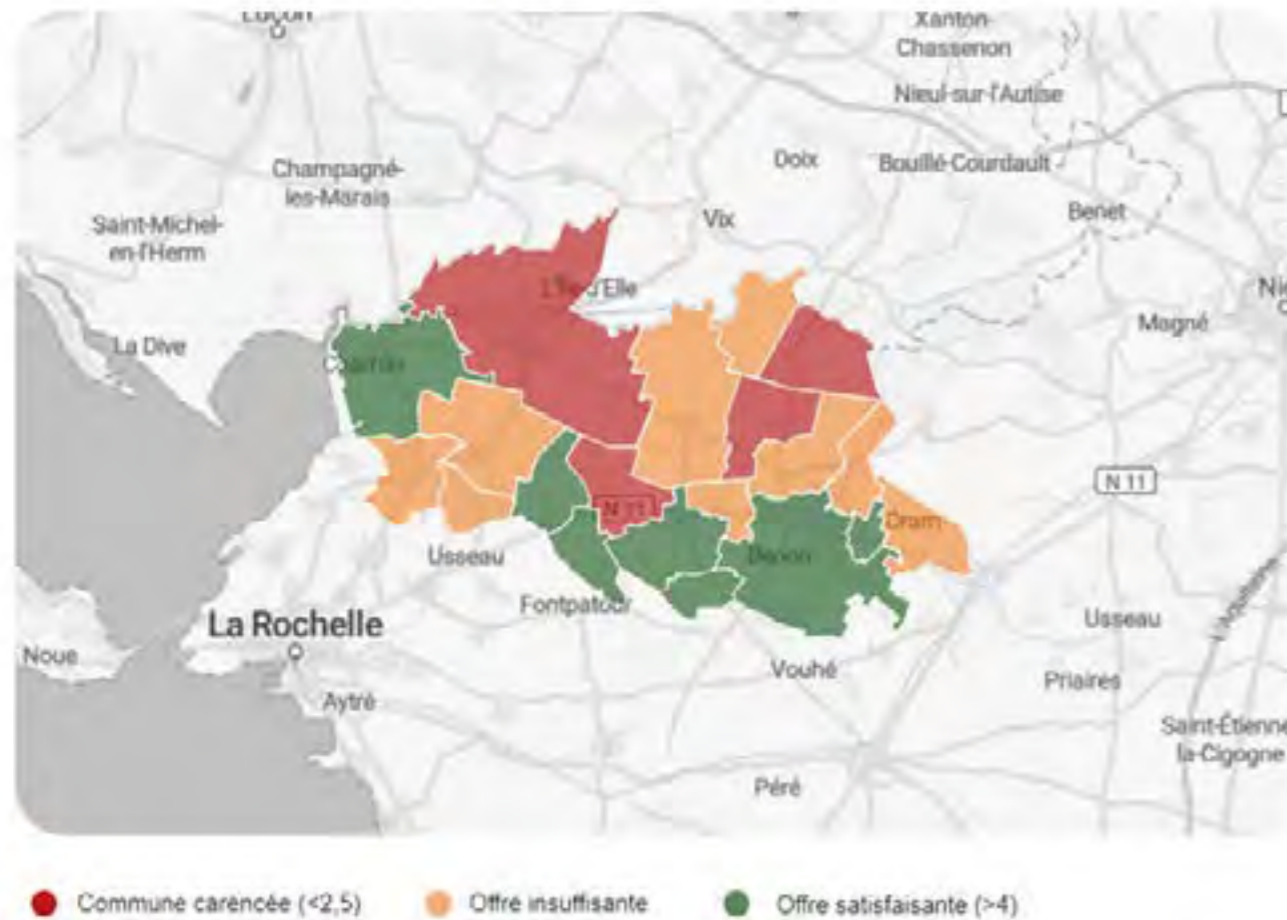


Source : DREES 2019

Source : Dataviz / Banque des Territoires

Le niveau d'accès aux médecins généralistes sur Marans est inférieur à la moyenne nationale. En effet l'APL (Accessibilité potentielle localisée), qui est un indicateur permettant de montrer la disponibilité et la proximité des médecins est de 2,5. La problématique des médecins sur Marans est commune au reste de la France, il y a un vieillissement des médecins au niveau national qui indique une diminution des effectifs libéraux et fait craindre des inégalités territoriales d'accès aux soins.

APL aux médecins généralistes des communes de CC Aunis Atlantique



Source : DREES 2019

En effet la commune a connu une nette diminution entre 2018 et 2019 et fait désormais partie des communes carencées.

Services sociaux / enfance jeunesse

Les Pictons est le centre social présent sur Marans. Un centre de loisirs, L'ACM (Accueil Collectif de Mineurs) « Les P'tits Loups Marandais » est présent sur la commune et accueille les enfants de 3 à 14 ans.

Équipements Enseignement

La commune dispose de 3 établissements publics (une école maternelle, une école élémentaire et un collège) et de 2 établissements privés (une école primaire et un collège).

Équipements sportifs

La CDC Aunis Atlantique dispose de 5 gymnases dont deux sont situés sur Marans. La commune dispose elle aussi d'un gymnase communal à côté du collège public.

La commune possède également une piscine municipale située au cœur du camping (cf. partie tourisme). Une aire de jeux est présente sur Marans à proximité de la mairie, de l'Église et de l'école Jules Ferry. La commune met également à disposition des jardins communaux / partagés.

La commune développe actuellement un parcours de santé sur l'île du Pré de la Grave où ont été installés des agrès.

Équipements culturels

La commune dispose d'une bibliothèque municipale. Il est également possible de louer des salles municipales. Les salles mises à disposition sont la salle polyvalente, la Halle aux poissons, la salle du Monastère, la salle municipale place Cognacq et la salle de l'office de tourisme. L'ancien Musée Capon dit également l'ancien Kermau Delaunay est également à disposition des associations.

Associations

De nombreuses associations sont présentes sur Marans :

Associations sportives et pluridisciplinaires

La commune dispose de plusieurs associations sportives et pluridisciplinaire comprenant une association de rugby, de tennis, de foot, d'équitation, de vélo, de danse 2, de voile, de viet vo dao, de tir à l'arc, de course, de roller, de natation, d'aviron, de pétanque

Elle dispose aussi de l'amicale laïque de Marans comprenant différentes sections telles que le badminton, le cinéma, la danse, le dessin, l'informatique et vidéo, la poterie, la randonnée pédestre, la relaxation, le tennis de table et la voile.

Enfin l'Eveil de Marans propose également différentes sections telles que des sections de musique ou encore de gymnastique sportive et volontaire.

Associations sociales et scolaires

La commune dispose également d'une association de parents d'élève des écoles publiques de Marans et d'une antenne du réseau associatif d'aide à la personne ADMR.

Les secteurs d'activités les plus représentés sur la commune sont les activités immobilières, la culture et production animale, chasse et services annexes et enfin le commerce de détail (à l'exception des automobiles et des motocycles).

Top 10 des secteurs d'activités des établissements de la commune de MARANS



- Activités immobilières
- Culture et production animale, chasse et services annexes
- Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles

Source : DREES 2019

Répartition territoriale et sectorielle des établissements de la commune de MARANS



- Activités de services administratifs et de soutien
- Activités financières et d'assurance
- Activités immobilières
- Activités spécialisées, scientifiques et techniques
- Administration publique
- Agriculture, sylviculture et pêche
- Arts, spectacles et activités récréatives
- Autres activités de services
- Commerce, réparation d'automobiles et de motocycles
- Construction
- Enseignement
- Hébergement et restauration
- Industrie manufacturière
- Production et distribution d'énergie
- Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- Santé humaine et action sociale
- Transports et entreposage

Source : SIRENE 2020

CONSTATS

Atouts:

- Nombreuses associations présentes sur la commune
- Cafés/restaurants au niveau du port (souvent saisonnier)
- Camping et piscine municipaux
- Gymnase(s) intercommunal(naux)
- Offre en terme d'éducation satisfaisante

Les opportunités:

- Développer la filière nautique (filiale historique) sur Marans
- Développer le secteur artisanal

Faiblesses:

- Polarité commerciale peu ou mal définie
- Manifestations limitées pour certaines tranches d'âges (0-3 ans et adolescents)
- Manque certains commerces de proximité
- Manque de certains spécialistes médicaux
- Manque de rencontres entre habitants
- Absence d'association des commerçants, relais de la Ville pour des animations
- Marché fragile avec une attractivité limitée
- Des problématiques de stationnement, de circulation et d'accessibilité pour les clientèles

Menaces:

- Emergence de la zone commerciale à Ferrières et développement de la zone commerciale à Andilly
- Commune carencée en médecin généraliste et population vieillissante avec des besoins qui vont augmenter
- Problématique concernant les médecins et spécialistes médicaux pour les nouveaux arrivants
- 33 commerces vacants
- Locaux limités pour les associations
- Offre commerciale du centre dominée par un supermarché (Super U),

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LE CARACTÈRE STRUCTURANT DE LA COMMUNE

- > Conforter les principales polarités urbaines (économiques, scolaires, sportives de loisirs, etc.)
- > Conforter le rôle de Marans sur le territoire (prendre en considération la restructuration de la zone Saint-François)
- > Équilibrer l'économie entre le centre-ville et la périphérie
- > Maintenir et conforter l'offre en commerces et services de proximité dans le centre-ville notamment sur l'axe rue Gambetta
- > Favoriser le dynamisme économique, facteur de création d'emplois : structurer et développer les activités économiques
- > Rendre visible, accessible et agréable les commerces et services
- > Compléter et renforcer l'offre de services de santé (généralistes et spécialistes)
- > Réinvestir le bâti existant laissé vacant
- > Valoriser les filières d'exception comme les activités nautiques et artisanales
- > Adapter les services et les équipements à l'évolution de la population
- > Développer l'offre touristique
- > Fédérer une association d'acteurs participant à la mise en œuvre d'un plan d'action,
- > Requalifier et harmoniser des façades commerciales

3.2.4/ Morphologie urbaine

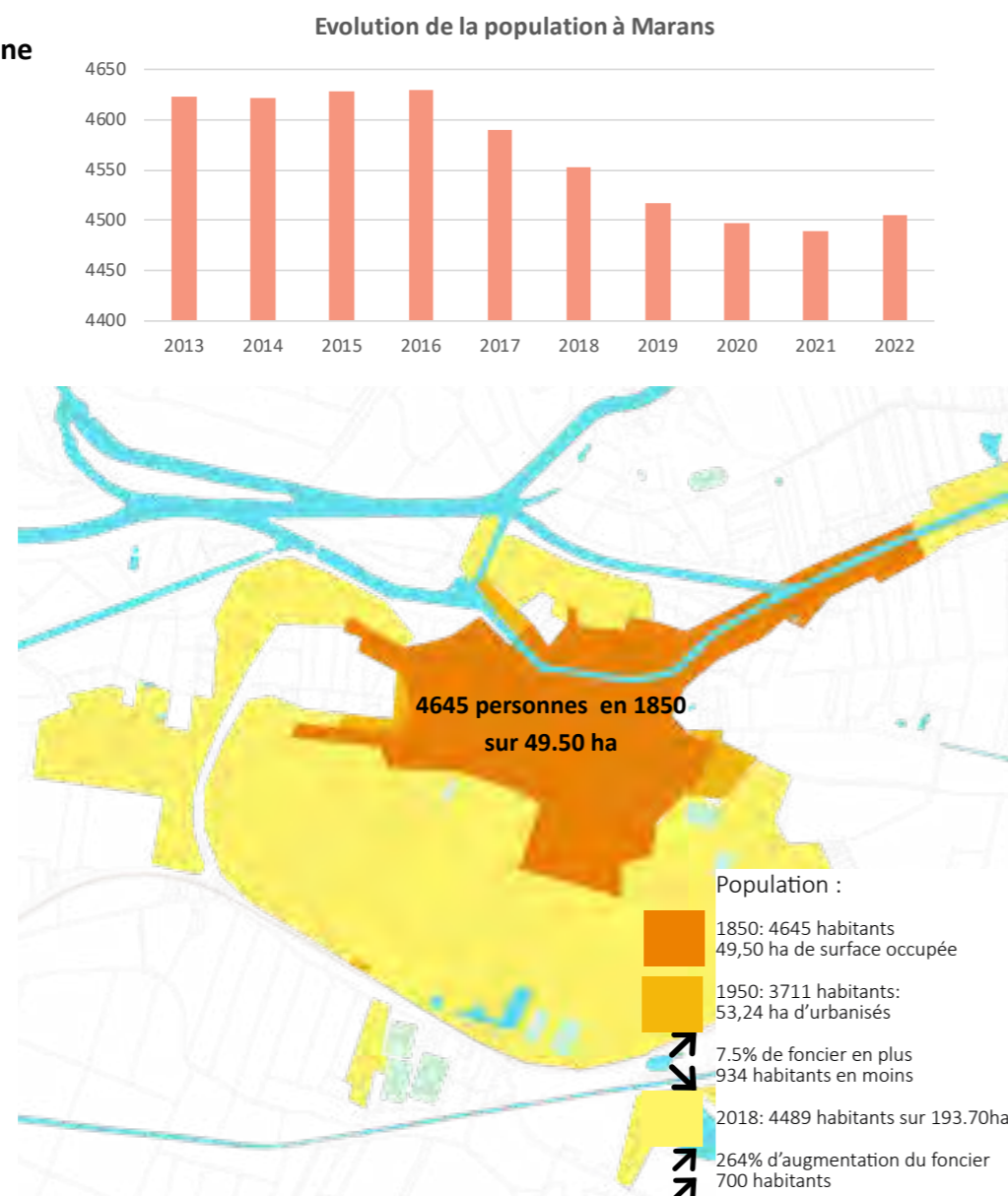
Evolution de l'emprise urbaine

Le centre ancien de Marans était habité par 4645 habitants en 1850 avec une emprise bâtie s'étendant sur 49.50 ha.

La surface bâtie passe à 53.24 ha en 1950 soit une augmentation de 7.5%, s'étendant principalement sur les franges urbaines, avec une perte de presque 1000 habitants sur cette période.

De 1950 à 2018 on observe une grande expansion urbaine avec une urbanisation représentant 193,70ha soit une augmentation de 264% de la surface avec une augmentation de population d'environ 700 habitants.

Depuis 1850 la ville a perdu environ 150 habitants soit une baisse d'environ 3% de la population et a connu une expansion urbaine de presque 300% de sa surface de 1850.



Organisation générale du bourg et ses équipements

La ville de Marans est contenue entre les bras de la Sèvre niortaise au Nord et la voie ferrée et le canal de la Blanche côté Sud.

Le centre ancien et son port sont ramassés autour du pont franchissant la Sèvre niortaise.

Les extensions urbaines se sont opérées principalement vers le Sud Ouest et le Sud est par opposition au Marais. L'habitat pavillonnaire se déploie en largeur sur un axe est Ouest et tend à englober l'accès au port côté ouest.

La RD.137 constitue l'arrête dorsale du bourg obéissant à un axe Nord Sud. Son trafic routier journalier « saturé » se verra atténué à travers la création d'une voie de contournement est.

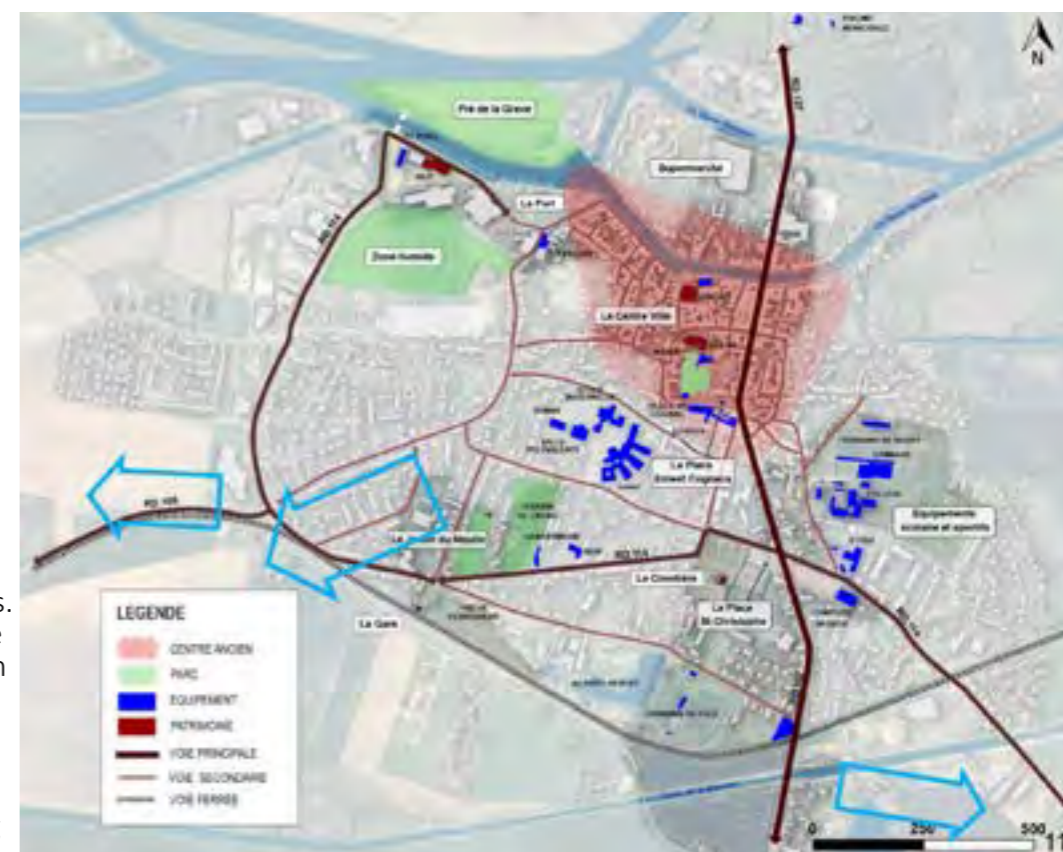
Au regard de l'épaississement de la ville, les transversalités est Ouest recouvrent des enjeux fonctionnels renforcés.

Le bourg et ses activités économiques

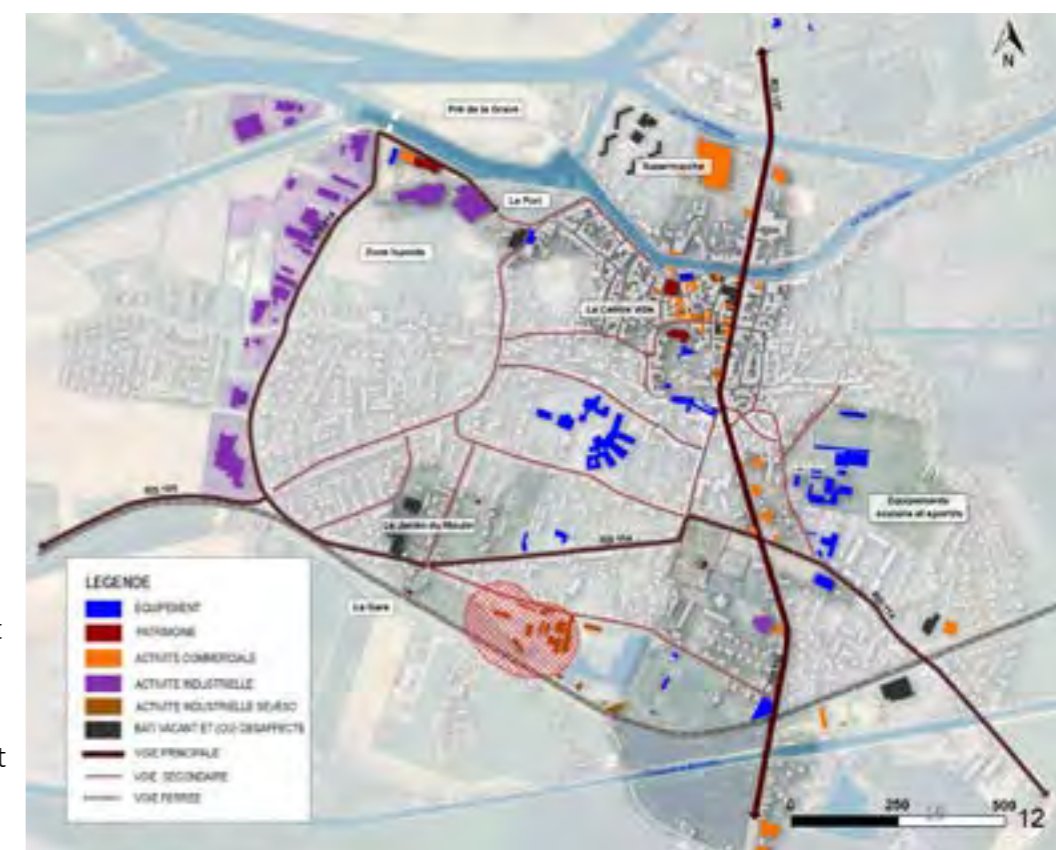
Les grands équipements publics, notamment sportifs et scolaires s'organisent sur deux pôles principaux au contact Sud du centre ancien.

Les activités commerciales se déploient principalement le long de la RD.137.

Les activités artisanales et industrielles se sont implantées plus en retrait le long de la RD.114 à l'Est et le long de la voie ferrée au Sud.



Source : Diagnostic SEMDAS, 2022



Source : Diagnostic SEMDAS, 2022

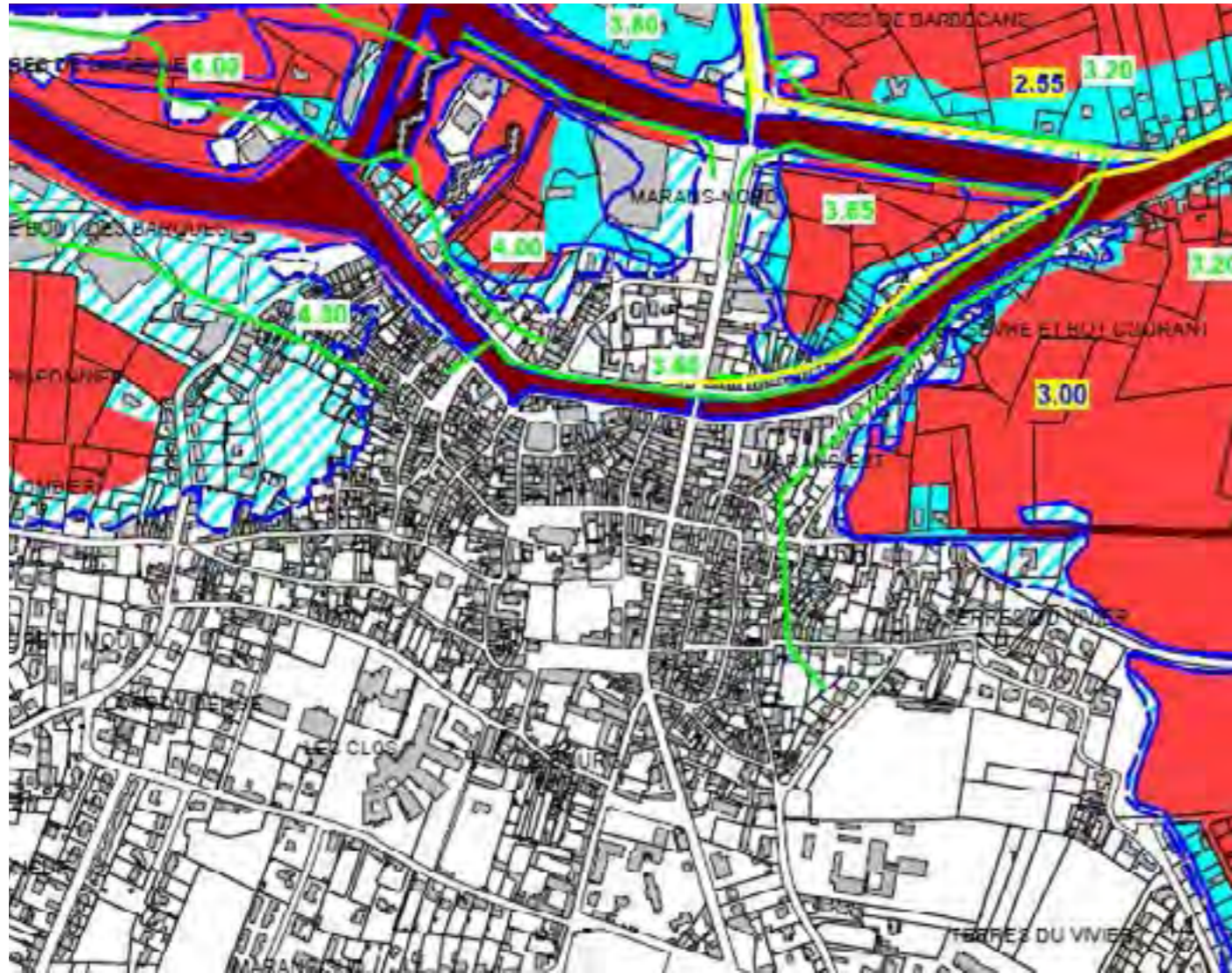
Le plan de prévention des risques inondations à prendre en compte

L'île au nord du pont de Pierre est soumise aux aléas inondations :

Zone Rs3 = l'inconstructibilité est la règle générale

Zone Bs1 = Constructibilité limitée

Zone Bs2 = La zone Bs2 correspond à des secteurs non exposés à l'aléa submersion marine à court terme mais définis comme submersibles pour l'aléa long terme (horizon 2100).



Source : extrait du PPRN, mis à jour en 2021

L'altimétrie relativement basse de la ville et la présence de la Sèvre constituent des données à prendre en compte dans l'aménagement de la ville. La Sèvre apporte une qualité aux espaces qu'elle borde fraîcheur en été, espace ouvert et végétalisés sur ses berges, de nombreux atouts à mettre valeur.

La Sèvre représente une limite physique canalisant et renvoyant les circulations sur les passerelles et ponts. Pour ce qui est des circulations automobiles le rallongement des distances ne sont pas impactantes néanmoins lorsqu'il s'agit de circulation piétonnes et vélos ces distances peuvent être rédhibitoires pour les déplacements du quotidien.



Typologie du tissu urbain



Ilot compact, de petite dimension, avec du bâti en R+1, mitoyen, implanté principalement à l'alignement.

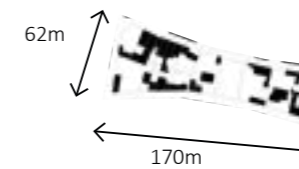
Ilot intermédiaire, de grande dimension principalement composé de bâti de plain pied avec un tissu hétérogène composé de:

- bâti à l'alignement et mitoyen
- bâti reculé et isolé sur la parcelle
- macro bâti en reculé et isolé.

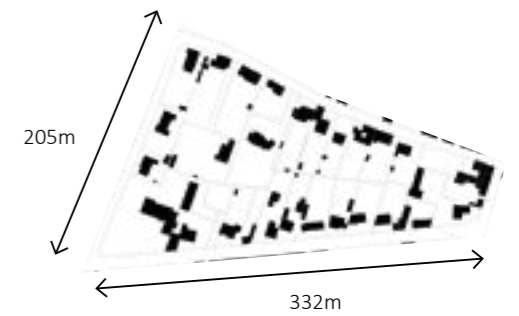
Tissu distendu avec un îlot de grande dimension comportant un bâti placé en recul de la rue et non mitoyen.



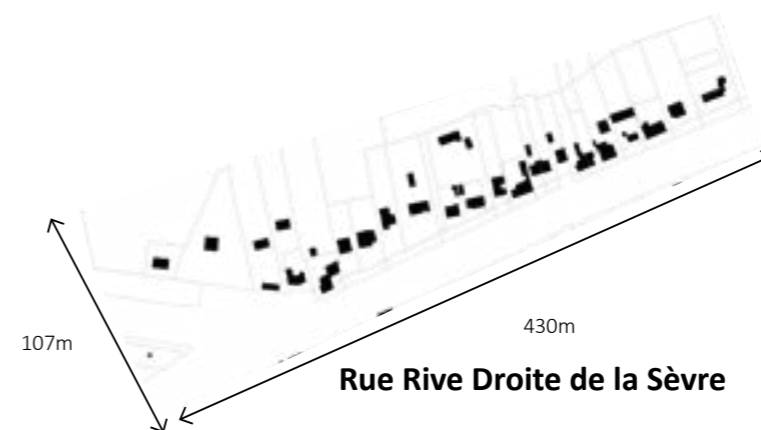
Rue Guillerie



Rue de Bordeaux

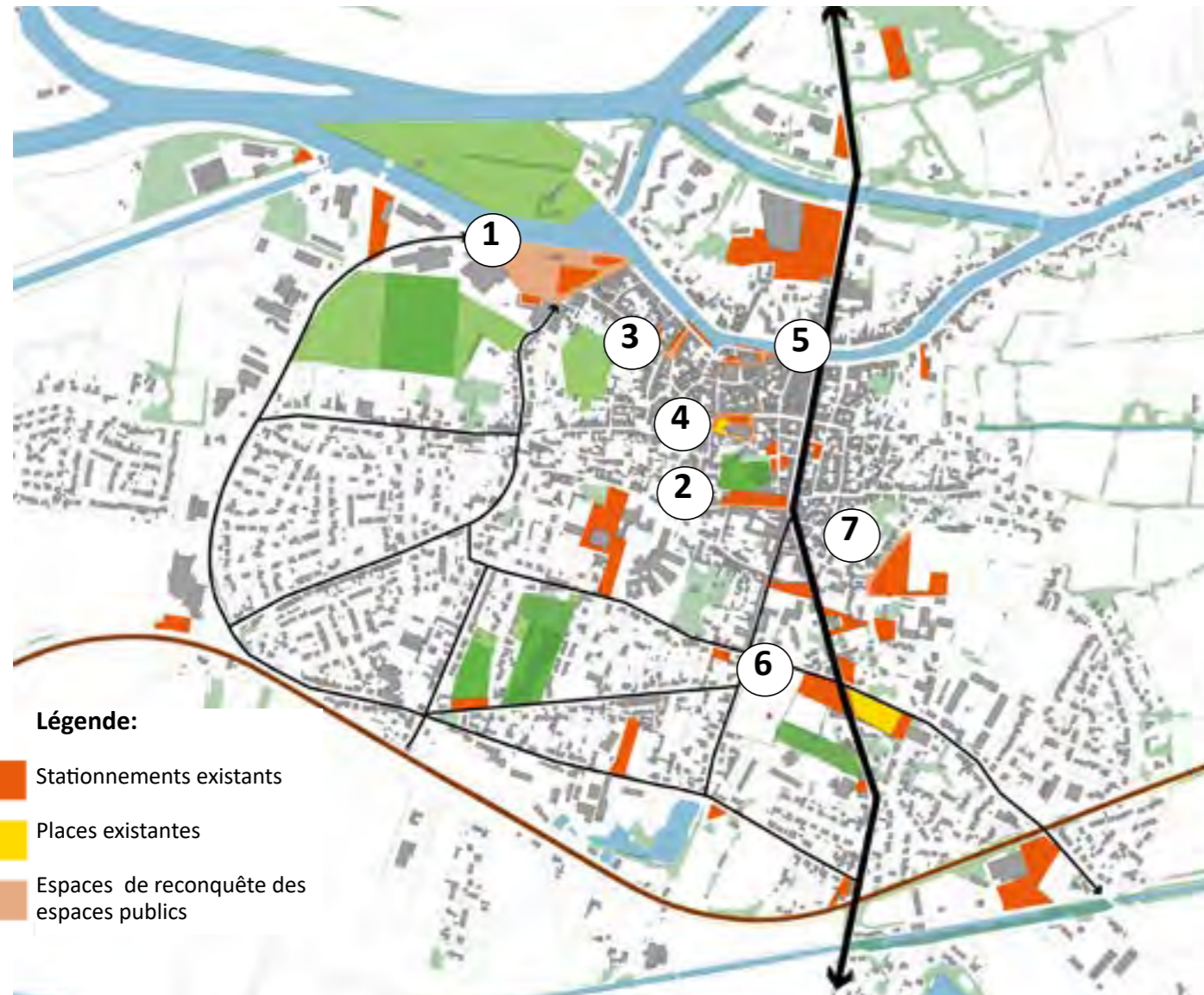


Avenue de la Gare



Rue Rive Droite de la Sèvre

Ilot linéaire, referme l'espace autour de la Sèvre Niortaise



Légende:

- Stationnements existants
- Places existantes
- Espaces de reconquête des espaces publics

Schéma des différents espaces libres-document non contractuel - Aude Roi

- ① LA PLACE DU PORT env. 1,8 ha
- ② LA PLACE COGNACQ env. 4 000 m²
- ③ LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE env. 1 000 m²
- ④ LA PLACE DE L'ÉGLISE environ 2 000 m²
- ⑤ LA PLACE DE LA HALLE AUX POISSONS avant et arrière du bâtiment
- ⑥ LA PLACE ST CHRISTOPHE env. 13 000 m², aménagements envisagés dans le cadre du contournement de la ville
- ⑦ LA PLACE DE BEL AIR env. 6 000 m²

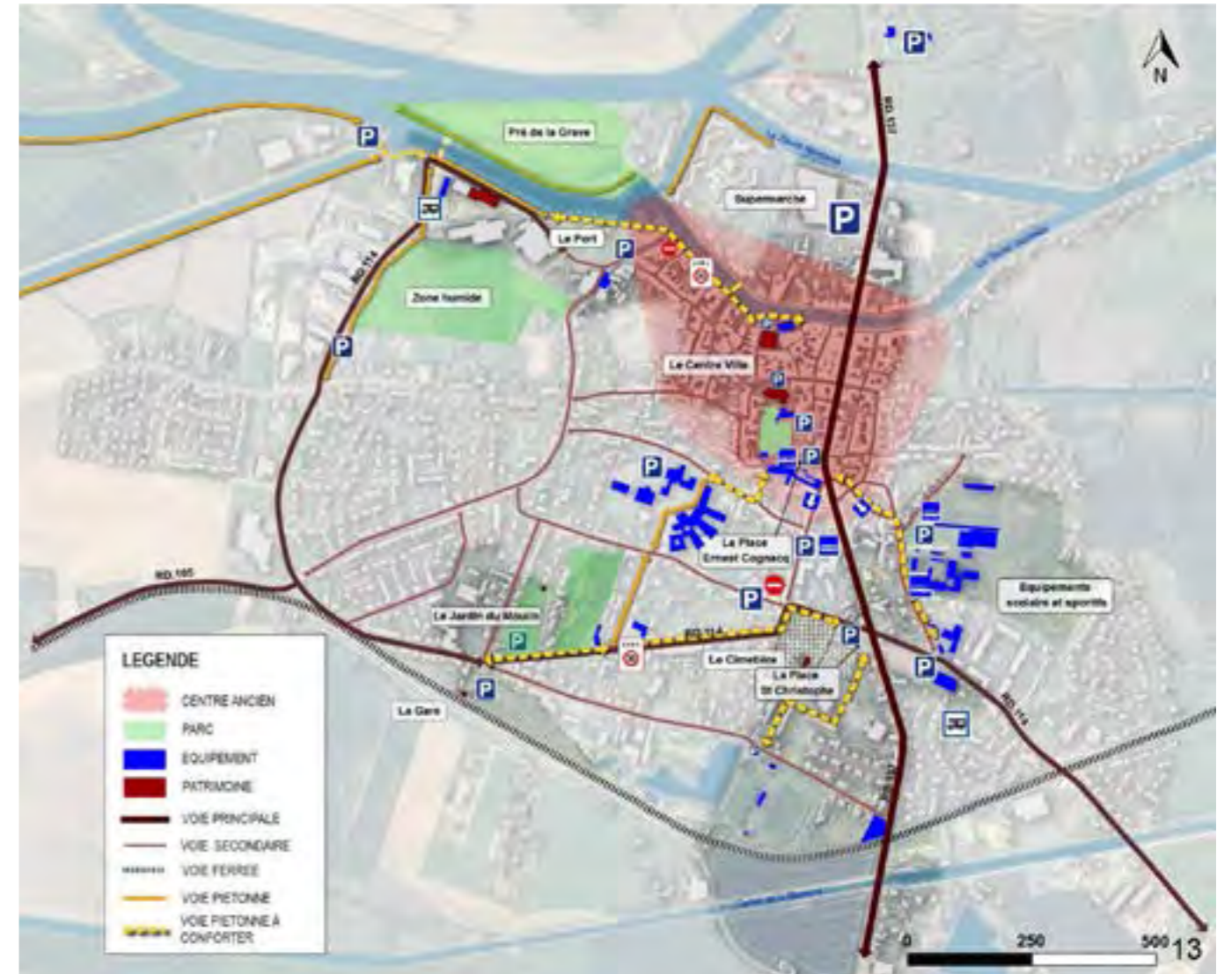
A la reconquête des espaces libres

La place de la voiture est prépondérante sur les espaces laissés libres. Peu de places fédératrices de rassemblement et d'attractivité sont présentes sur la ville. La place de l'église est la seule place réellement travaillée formant un écrin de mise en valeur autour de l'édifice mais elle reste limitée dans ses usages, n'invitant pas à l'arrêt. La place Saint Christophe est la deuxième place présente sur la ville, elle joue le rôle de seuil d'entrée vers l'hypercentre et les groupes scolaires. Sa place est stratégique dans la ville à la jonction de la rue d'Aligre et de la D 114. Cette dernière s'ouvre sur un pignon de gymnase peu valorisant et son traitement au sol est peu qualitatif. Cette place n'est pas qualifiée, résiduelle, elle est synonyme de non-lieu. Sa dimension nécessiterait un écrin bâti la fédérant, par ailleurs, ces abords composés de bâtis hétérogène accentue le manque de lisibilité de cet espace.

Les espaces publics sont en majorité linéaires composés de rues et ruelles. Cette linéarité invite davantage au mouvement qu'à l'arrêt.

Les déplacements et les voies piétonnes

Afin de répondre aux besoins fonctionnels et de dessertes des pôles d'attraction du bourg, les problématiques de déplacements s'avèrent stratégiques. Les questions de stationnement et de liaisons douces sont au cœur des enjeux de mise en valeur de l'espace urbain. Le développement des liaisons douces s'avère particulièrement stratégique entre : le centre et les équipements scolaires et sportifs au Sud sont le centre et le Port. La gestion du stationnement conditionne l'organisation des espaces publics et leur capacité à articuler les quartiers entre eux.



Source : Diagnostic SEMDAS, 2022

La dimension des îlots bâtis, le nombre de commerces, la présence de parcs et jardins contribuant à la qualité des espaces publics, l'ambiance urbaine sont autant de facteurs qui déterminent le cadre urbain et encouragent la marchabilité en ville. Donner envi de parcourir la ville, ses espaces pour profiter de son cadre tel sera l'objectif de cet axe de développement.

Les entrées de villes
Séquence d'entrée sud

Les entrées de ville sont des lieux de passage entre la périphérie et le centre, elles se définissent par des séquences marquant des effets de seuil sur la ville. Elles sont la première image que le visiteur se fait de la commune.

Sur Marans, la séquence d'entrée sud débute au niveau de la zone d'activité économique Saint-François et sur le Bois Dinot et le camping au nord.

Les seuils d'espaces faisant office de seuil d'entrée marquent l'image de la ville, ce sont des espaces à valoriser.

Séquence d'entrée sud:

La séquence d'entrée sud de Marans se compose d'un grand mail d'arbre de part et d'autre de la D137 se décomposant au fur et à mesure de l'approche de Marans. La voie revêt un caractère routier s'ouvrant sur de grandes plaines céréalières. Le mail apporte une qualité d'espace et d'ambiance notamment en période estivale.

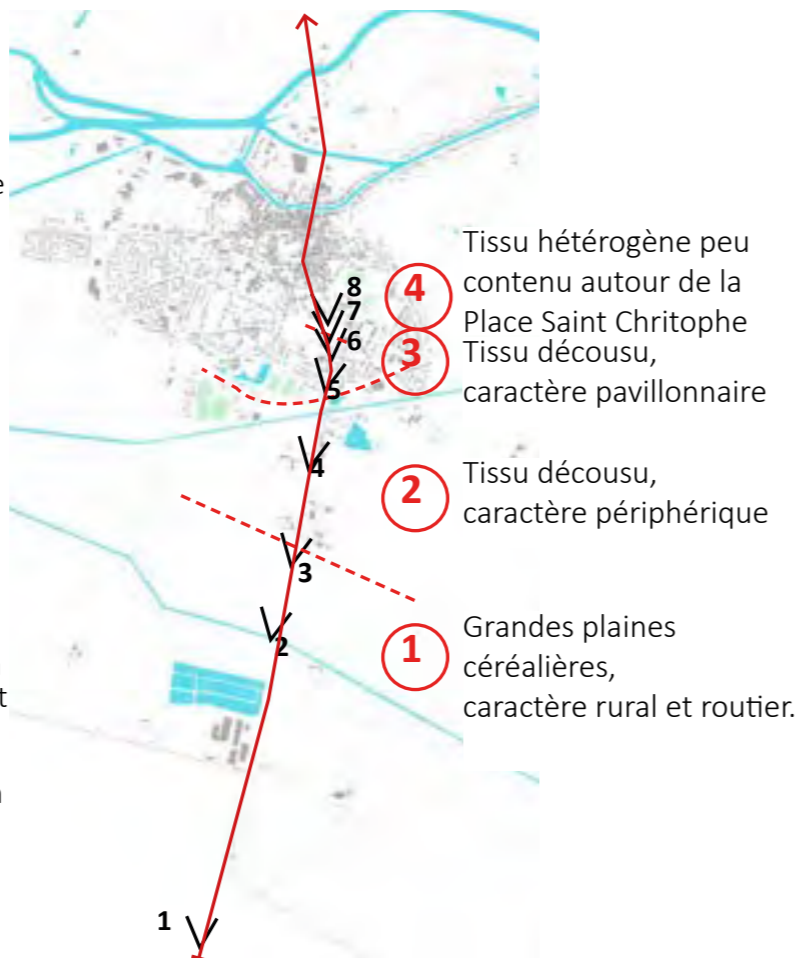
L'arrivée sur Marans laisse place à un vocabulaire de périphérie de ville avec des bâtiments de grandes enseignes des surfaces de stationnement importantes et un caractère routier toujours très présent. Des réseaux aériens présents renforcent le caractère rural ainsi que la présence de différents types de mobilier urbain assez prégnants. Les arbres ne sont plus présents, seul les bas-côtés sont enherbés.

Des locaux d'activité, peu qualitatifs jalonnent la partie est de la D137 avec une multiplication de signalétiques mobiles.

Puis un changement de mobilier s'opère, moins prégnant. Un caractère plus pavillonnaire se dessine avec des habitations de plain-pied derrière des murs aveugles donnant sur rue. Des plantations jalonnent l'axe sans être très présentes. Le caractère routier et rural reste prédominant.

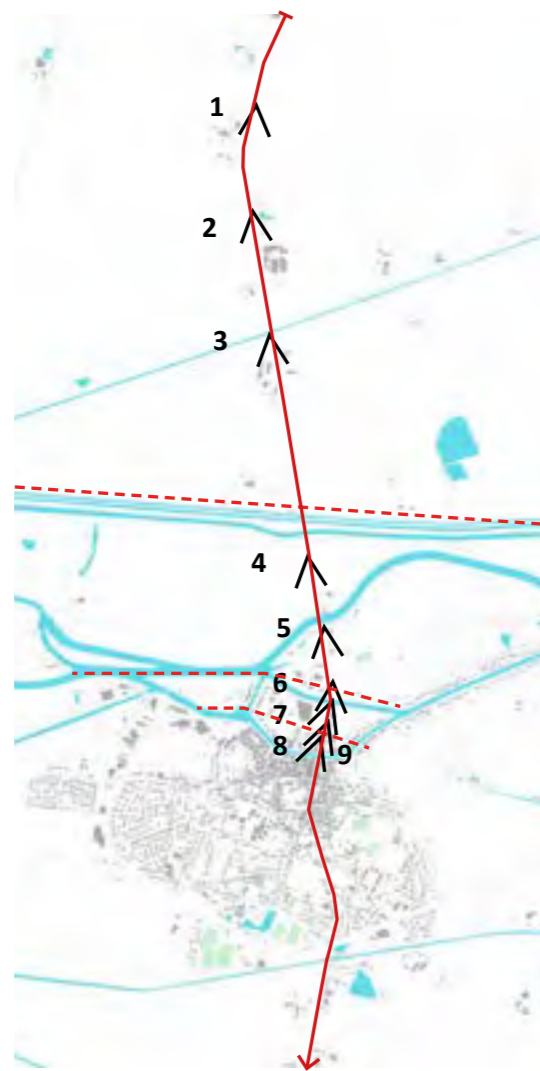
Puis viennent cohabiter des typologies de bâti industriel avec des bâtiments d'habitation sur rue rendue aveugle donnant sur une voirie très large.

Puis l'arrivée sur la place Saint-Christophe avec une ouverture de l'espace sur des stationnements peu arboré et peu qualitatif. Des typologies bâties disparates avec la façade du bâtiment citroenne très présente avec des couleurs criardes et matériaux étranger au caractère du bâti local.



- 4 Tissu hétérogène peu contenu autour de la Place Saint Christophe
- 3 Tissu décousu, caractère pavillonnaire
- 2 Tissu décousu, caractère périphérique
- 1 Grandes plaines céréalières, caractère rural et routier.





1) Grandes plaines céréalières avec quelques fermes isolées et présence de l'eau caractère rural et routier.

2) Bâtis isolés le long de la voie avec des abords peu valorisés.

3) Juxtaposition de zone commerciales et d'activité avec une forte présence de l'automobile, caractère périphérique

4) Tissu urbain continu à l'alignement,

Séquence d'entrée nord:

1/ L'arrivée par le nord se fait par la traversée de grand paysage désertique parsemé de quelques haies bocagères le long des cours d'eau.

2-3/ Quelques fermes isolées ponctuent le paysage, puis elles se font plus présentes à l'approche de la ville (avec des fermes d'élevage et de maraichage). Les haies bocagères sont plus présentes autour de ces exploitations à taille plus humaine.

4/ Puis des bâtiments de restauration et d'activité se dessinent avec de grandes surfaces imperméabilisées.

5/ Les réseaux en surface apparaissent à l'approche de la ville, le caractère routier de la voie reste prédominant. Un travail sur les limites et les entrées sont à envisager notamment autour des abords de la piscine municipale.

6-7-8/ puis la présence de l'eau et du végétal s'accroît. Pour laisser place à de grandes surfaces imperméabilisées et d'activité. Ce tissu diffus est peu qualitatif en entrée de ville. Il nécessiterait d'être travaillé afin de tenir davantage l'espace et d'apporter plus de nature en ville.

9/ Puis la continuité bâtie du centre urbain apparait. Le caractère routier reste omniprésent sur ce linéaire de voie.



Séquence d'entrée le long du canal Marans:

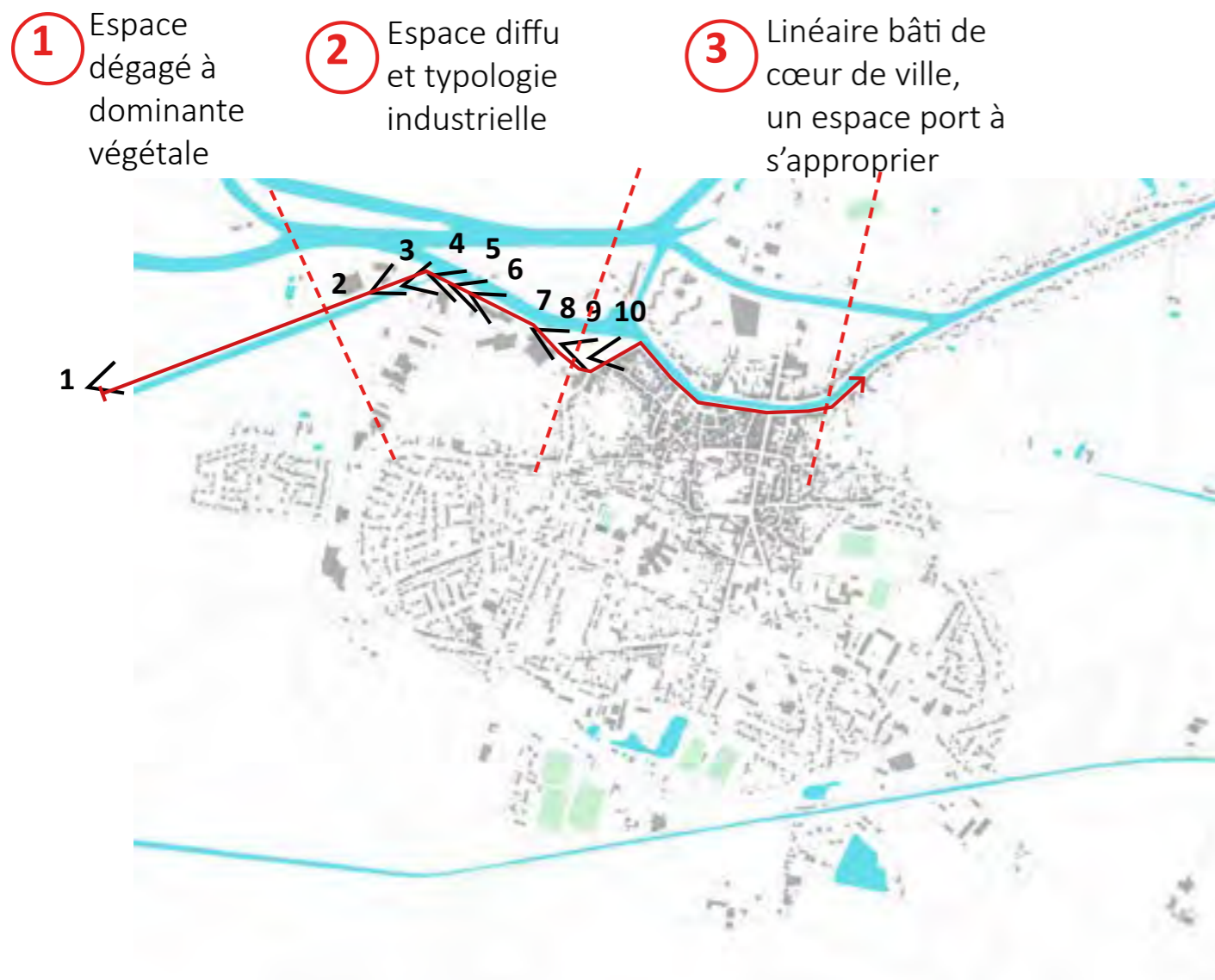
1/ La voie minimaliste suit le canal avec quelques plantations, quasiment aucun aménagement n'incite à l'arrêt le long de ce linéaire. Seule la découverte de quelques ouvrages hydrauliques invite à l'arrêt.

2-3-4-5/ l'arrivée sur Marans laisse place à quelques tables de pique-nique et un plan de la ville est un premier point d'information. Les visiteurs sont amenés à suivre le cours d'eau dans cet espace diffus avec peu de points de repère qui nécessiterait un traitement permettant de créer une ligne directrice dans la ville et d'apporter une qualité d'espace.

6/ Puis un alignement d'arbres accompagne cette arrivée sur la ville. Une aire de caravanes marque cette entrée. Cette aire nécessiterait d'être déplacée ou dissimulée, intégré pour minimiser sa présence.

7-8/ Puis le mail d'arbre disparaît pour laisser place au port à sec et à la silhouette de hangars. le recul avec la voie d'eau et la disparition du mail amène une perte de repère dans la ville accentuée par l'accumulation des embarcations. Par ailleurs, le traitement des voies est peu qualitatif. Un balisage temporaire pourrait être remplacé par un mobilier urbain faisant écho au cœur de ville.

9-10/ Puis le linéaire bâti se fait plus continu présageant l'arrivée sur la ville.



CONSTATS

Atouts:

- Forêt (Bois Dinot)
- Moulin de Beauregard
- Livret parcours touristique sur Marans
- Labellisation : Ville et village fleuri « 4 fleurs » et terre saine « 3 papillons »
- Situation géographique :
 - Les quais, les bords de Sèvre et les canaux
 - Véloroutes
 - PNR
 - Parcours de pêche
 - Trame verte et bleue

Les opportunités:

- Agritourisme
- Valorisation de l'identité du Marais Poitevin
- Projet de contournement de Marans (RD137)
- Mise en valeur du patrimoine bâti (72% du parc résidentiel construit avant 1972)

Faiblesses:

- Manque de lisibilité sur la commune
- Espaces verts inégalement entretenus
- Manque de mobilier urbain (notamment bancs)
- Manque de propreté

Menaces:

- Rue d'Aligre
- Entrées de ville

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AMÉLIORER LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE

> Favoriser le renouvellement urbain

> Faire de la Ville **une ville durable alliant mixité fonctionnelle, compacité**, et reconnectant les différents quartiers

> Requalifier les espaces publics et leurs abords

> Relancer le dynamisme de la commune,

> Favoriser la **transition écologique**

> Développer les **énergies renouvelables** et viser la **sobriété énergétique**

> Retravailler les **entrées de ville**

> Développer le **tourisme**



Source : Site internet du Comptoir local

Patrimoine hydraulique

Marais mouillés, marais desséchés et marais littoraux

Les différents canaux construits successivement vont façonner le paysage sur la commune de Marans. Les paysages de Marans sont aujourd'hui marqués par la transition entre les marais mouillés, les marais desséchés et les marais littoraux.

Les premiers dessèchements ont eu lieu au 13e siècle, menés par les Abbayes de la région et vont permettre le développement économique et commercial de Marans. De puissantes associations de propriétaires vont réaliser des dessèchements au 17e siècle en construisant de nouveaux canaux et en établissant un réseau de digues.

Malgré les dessèchements, Marans est marquée par de nombreuses inondations.

Dans les marais desséchés, plusieurs grands canaux aboutissent à l'anse du Brault à travers des portes (source : Inventaire Poitou Charente).

Le barrage des Enfreneaux, fait partie des ouvrages importants du territoire (lieu dit : aux Enfreneaux où il rejoint la rivière du Moulin des Marais, un barrage éclusé empêche la marée de s'engouffrer plus en amont) date de 1882.

En cœur de ville, le barrage éclusé du Carreau d'or date de 1867-1871.

De nombreux canaux dessinent le paysage de Marans, les principaux sont :

Canal de Marans à La Rochelle et les aqueducs. La construction commence en 1663 et se termine en 1988 (Canal de navigation).

Canal maritime (Canal de navigation) de Marans à la Mer sur environ 5 km, est mis en service en 1891.

Le Canal de Vix et contrebote de Vix font partie des principaux canaux traversant Marans (canal de dessèchement).

Un des Canaux de dérivation, le Canal des « Boches », construit suite à une inondation importante de 1904 (canal de dessèchement).

Le Canal du Bot Courant traverse Marans sur environ 1 kilomètre (source : inventaire Poitou-Charente) et va se jeter juste en amont du port (canal de dessèchement).

Le Canal du Marais Sauvage (Canal de dessèchement).

Le Canal de la Banche (un des principaux canaux de dessèchement du Marais Poitevin).

Le Canal de la Brune au sud-ouest de Marans est créé au Moyen-Âge, entre le 12e et le 13e siècle, suite aux dessèchements médiévaux (Canal de dessèchement)

La Sèvre niortaise traverse Marans sur 12,5 kilomètres, la distance s'allonge à 18 kilomètres en ajoutant les nombreux méandres que forme le cours ancien du fleuve, la « Vieille Sèvre » entre L'île-d'Elle/département de la Vendée et les Enfreneaux/Anse du Brault (source : inventaire Poitou-Charente).

La rivière du Moulin des Marais forme un bras secondaire de la Sèvre et tire son nom des moulins à eau qu'elle alimentait autrefois (source : Inventaire Poitou Charente).



Source : PNR Marais Poitevin

Patrimoine bâti

Les nombreux vestiges sur Marans témoignent d'une occupation et d'un développement de l'habitat depuis le néolithique. Tout d'abord sur les hauteurs calcaires puis au niveau des marais après que ces derniers aient été desséchés.

Église Saint-Étienne

Les parties les plus anciennes des ruines actuelles, autour de laquelle un premier bourg a pu s'implanter, remontent au 11e siècle (source : Inventaire du Poitou Charente). Elle est abandonnée en 1900. Avec la chapelle des Capucins (chapelle du château), l'Église était un des deux principaux lieux de culte du Moyen-Âge.

L'Église Saint-Etienne est classée Monument historique. Plusieurs éléments ont été conservés et exposés au Musée Capon (musée d'histoire locale). L'Église est actuellement située au centre du cimetière.

Par ailleurs, le cimetière constitue un poumon vert en cœur de ville qui pourrait davantage contribuer à sa mise en valeur.

L'Église Notre-Dame des Marais et son clocher

La chapelle des Capucins a fait place à l'Église de Notre-Dame, conçue par l'architecte Alcide Boutaud. Le clocher, lui, date de 1988.

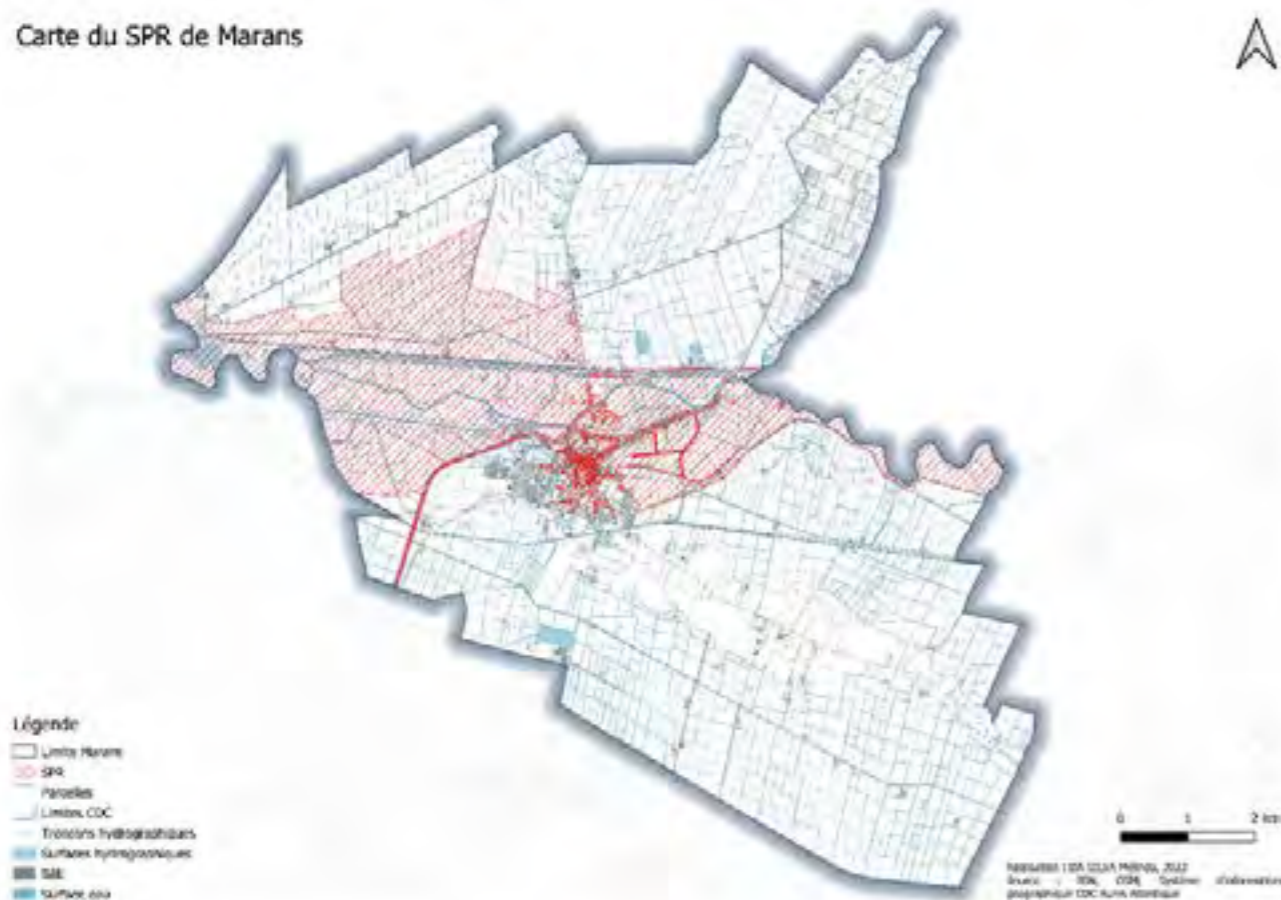


Source : Ville de Marans

Site Patrimonial Remarquable (SPR)

Le patrimoine de Marans comprend des éléments remarquables comme en témoigne le SPR présent sur la commune. Ce document réglementaire qui est constitué des éléments de l'ancienne ZPPAUP a été renommé suite à la loi CAP. Ce dossier date de 2002 et nécessite une réactualisation au regard des différents enjeux de préservation, mis en valeur ainsi qu'environnementaux.

Carte du SPR de Marans



La majorité des **maisons du centre-ville**, notamment le long de la rue d'Aligre, et autour de la gare ont été construites à la fin du 18e siècle et début du 19e. De nombreuses maisons, inventoriées lors de l'inventaire du patrimoine de la vallée de la Sèvre niortaise (source : Inventaire Poitou Charente), remontent à la seconde moitié du 19e siècle notamment en amont du pont de pierre-sur les bords de Sèvre- et au sud de la ville, autour de la gare.

Le château de Marans fût construit en pierre, probablement au 12e siècle et occupait une place considérable (dont l'emplacement actuel de l'hôtel de ville faisait partie). Les fortifications datent probablement du 10e siècle. Le château de Marans va être jusqu'au 16e siècle l'un des verrous de l'Aunis et du Poitou (source : Inventaire Poitou Charente). Il sort très endommagé de la guerre de Cent Ans puis des guerres de Religion. La démolition est ordonnée en 1636. La rue Gambetta se trouve à l'emplacement des anciennes douves du château (source : Inventaire Poitou Charente).



Le château de Marans en 1604, gravure par Claude Chastillon (Médiathèque de La Rochelle).

Source : Inventaire Poitou Charente

La présence de la Sèvre et les marais desséchés ont permis le développement du **Port** sur Marans. Un « Port des pêcheurs » est mentionné au 14e siècle. Au 17e siècle, toutes les productions des marais desséchés aux alentours de Marans, à destination de La Rochelle et de l'exportation, transitent par le Port de Marans. Au 19e et début du 20e siècle, Marans est le deuxième port français (après Rouen) pour le trafic des blés (source : Inventaire Poitou Charente).

La construction navale était un secteur d'activité important pour le port de Marans au 19e et début du 20e siècle. À la fin du 20e siècle le port de Marans réoriente ses activités vers la plaisance.

Parmi les rares bacs à râteaux conservés, l'un est entreposé à Marans et protégé au titre des Monuments historiques.

La Halle aux poissons : construite au 13e siècle et reconstruite en 1827, à l'emplacement de l'ancien marché aux poissons. Le Marquis d'Aligre ordonna sa reconstruction et en fit une halle aux grains (source : https://www.aunis-maraispoitevin.com/activites/un-saut-dans-lhistoire/6000763_halle-aux-poissons/).

La Halle du marché (ci-contre) : construite entre 1885 et 1888 par les architectes bordelais Duprat et Kern dans le style « Baltard ». Elle abrite le marché le mardi matin et une foire mensuelle les premiers mardis du mois (source : site de la commune)

Le moulin de Beauregard date du 17e siècle. Il témoigne de l'importance de Marans en tant que marché aux grains et port céréalier.

En 1938, le moulin fût abandonné et laissé en ruines. En 1994, la commune le rachète et le rénove. Il réouvre en 2000 en tant que moulin productif, touristique et pédagogique (source : site mairie de Marans).

La poule de Marans et ses œufs font également partie du patrimoine de la ville. Cette race de poule est mise en avant avec le poulailler installé sur le Pré de la Grave qui permet aux personnes de passage sur la vie de les découvrir gratuitement en profitant des espaces naturels du site ainsi que ces jardins familiaux. Cette partie de la ville est en cours de réaménagement afin d'en faire un parc à l'échelle de la ville.



Carte de synthèse approche patrimoniale et environnementale
Source : rapport de présentation AVAP

CONSTATS

Atouts:

- Forêt (Bois Dinot)
- Moulin de Beauregard
- Livret parcours touristique sur Marans
- Plaque explicative sur les monuments / bâtiments importants
- Labellisation : Ville et village fleuri « 3 fleurs » et terre saine « 3 papillons »
- SPR
- Situation géographique :
 - Les quais, les bords de Sèvre et les canaux
 - Véloroutes
 - PNR
 - Parcours de pêche
 - Trame verte et bleue
- Penichette électrique

Les opportunités:

- Agritourisme
- Valorisation de l'identité du Marais Poitevin
- Développer les énergies renouvelables :
 - Projet de parc photovoltaïque au sol
 - Réseau de chaleur
- Projet de contournement de Marans (RD137)
- Mise en valeur du patrimoine bâti (72% du parc résidentiel construit avant 1972)

Faiblesses:

- Manque de lisibilité sur la commune
- Espaces verts non équitablement entretenus
- Manque de mobilier urbain (notamment bancs)
- Manque de propreté
- Hébergement de groupe (hors camping) insuffisant/ fermeture Park and suites

Menaces:

- Rue d'Aligre
- Entrées de ville

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

FAIRE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET NATUREL UN LEVIER D'ATTRACTIVITÉ ET PROMOUVOIR L'IDENTITÉ LOCALE

> **Valoriser le patrimoine naturel et bâti**

> **Connecter la ville à ses espaces naturels, retrouver plus de nature en ville** (désimperméabiliser, gestion des eaux pluviales, lutte contre les îlots de chaleur, etc.)

> **Mettre en valeur les espaces boisés de la ville**

> Déployer les trames bleu et verte dans la commune

> **Mettre en valeur l'identité de la ville de Marans et trouver un emblème** (marais poitevin, PNR + SPR, port, pont de pierre, poule, spécialités locales (œufs et galettes), le poulailler, etc.)

> Développer le tourisme

3.2.6/ Mobilité et accessibilité sur la commune

Structuration, morphologie

La commune se situe sur la RD137 reliant La Rochelle à Nantes. À l'échelle de la commune, cet axe nord-sud correspond à la Rue d'Aligre.

Un possible contournement est à l'étude au sein des services du Département afin de limiter les flux de transit sectionnant le fonctionnement de la commune et l'amputant d'éventuelle chance de devenir et de développement.

La frange urbaine ouest et sud-Ouest de la commune est dédiée à l'industrie et l'artisanat nécessitant des déplacements de poids lourds.

Par ailleurs, l'entrée sud, sud-est (Saint-François) de la commune devrait se développer autour des métiers de l'artisanat et de l'industrie afin de concentrer ces activités et marquer le statut de Marans en tant que pôle structurant sur territoire. Ces polarités engendreront une intensité des déplacements qui devront être anticipés afin qu'ils ne pénètrent pas dans le tissu urbain. Les flux de transit devront être renvoyés sur l'extérieur de la commune.

De nombreux convois exceptionnels traversent cette rue, ce qui occasionne de nombreuses nuisances pour les habitants et le bâti, de plus de nombreux encombrements ont lieu notamment en période estivale.

Marans se situe également sur la RD114 qui relie Barzan à Marans (en passant par Saintes) et traverse la commune d'est en ouest. Elle correspond à plusieurs rues sur la commune dont l'Avenue de la Gare, la Rue des Moulins (ces deux rues passent devant le Moulin de Beauregard), l'Avenue du Général de Gaulle et la Route de Saint-Jean-de-Liversay.

Les rues historiques correspondent à la rue Gambetta, la rue Neuve, la rue Ernest Bonneau, la Rue du Beurre ainsi que le quai Georges Clémenceau encore pavées.

Certains carrefours ou séquences sont dangereux du fait de la vitesse, du manque de sécurité et de visibilité.

La possible réouverture de la gare de Marans pourrait permettre de la relier à La Rochelle en 15 minutes environ, limitant ainsi les flux sur l'agglomération.



La mobilité quotidienne des Marandais

La commune connaît de nombreux déplacements pendulaires avec de nombreux flux entrants. Concernant les personnes qui travaillent en dehors de la commune, (selon les questionnaires de la consultation citoyenne) elles travaillent principalement sur l'agglomération Rochelaise ainsi que dans le reste de la CDC Anis Atlantique).



86 % des ménages ont au moins 1 voiture
35 % des ménages ont au moins 2 voitures

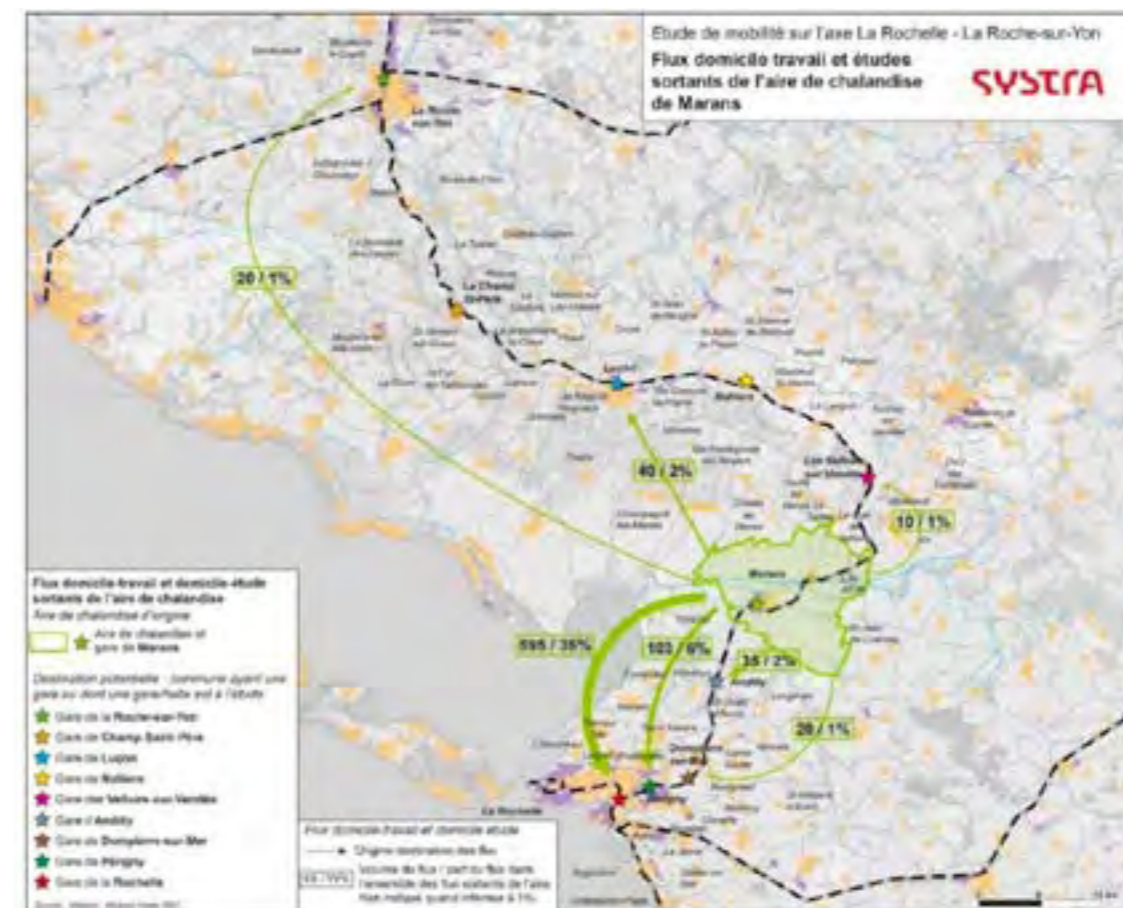
Parmi les 1620 actifs de Marans, près de 80% utilisent la voiture comme moyen de déplacement du quotidien.

La présence de l'automobile est prédominante sur le centre-ville. L'accessibilité aux commerces est un élément clef de la stratégie de revitalisation du centre-ville.

Le plan de circulation devra prendre en considération les besoins des habitants, anticiper la piétonnisation du centre et le possible contournement des flux de transit. Il permettra de hiérarchiser les différents axes afin de limiter les conflits d'usages et servir la stratégie de revitalisation.

Aire de chalandise de Marans

L'aire de chalandise de Marans représente 6000 habitants, incluant l'île d'Elle. 44% des flux sortants sont à destination du sud du territoire (La Rochelle, Périgny, Dompierre et Andilly) avec 35% des flux qui se concentrent sur La Rochelle.



Source : document issu de l'étude de mobilité de Systra, 2021

La rue d'Aligre est la voie incontournable de la commune, 500m de séquence contrainte qui pèse sur la perception de la ville. Cette rue concentre de nombreuse problématique de sécurité et de dégradation qui dénaturent l'image de la ville.

Les axes transversaux plus apaisés permettent davantage de cristalliser les moments de la vie quotidienne et l'installation de commerces et services plus accessibles, agréables pour les piétons. Des points d'accroches sur la rue d'Aligre sont nécessaires afin de révéler les potentiels de la ville.

Les distances sont favorables aux liaisons douces, il convient à travers différents critères : la sécurisation, la qualité du cadre de déplacement, la concentration des activités, les points de repère dans la ville, le mobilier permettant l'arrêt ...

Avec 1100 élèves sur la ville, générant de nombreux déplacements, les abords des groupes scolaires constituent une priorité. La sécurisation et l'autonomisation des élèves dans leur parcours du quotidien seront à étudier.

D'après les résultats de la « Consultation Citoyenne », l'Avenue de la Gare et la Rue d'Aligre sont les rues à rénover en priorité.

La place Cognacq, le secteur du Port et le Secteur de la Gare sont à réaménager. La circulation est également à repenser sur la commune, notamment dans le cœur de Bourg où certaines rues sont très étroites.

Dans l'ensemble, les rues sont à valoriser, en particulier les rues pavées qui correspondent au secteur ancien de Marans.

Les venelles constituent une richesse patrimoniale de la ville dont l'ensemble du cadre est à travailler que ce soit par le traitement au sol et leurs végétalisations et l'embellissement des façades .



Source : Photo issue du diagnostic SEMDAS, Id Cité.



Source : Carte issue du diagnostic SEMDAS, Id Cité.

Les alternatives à la voiture

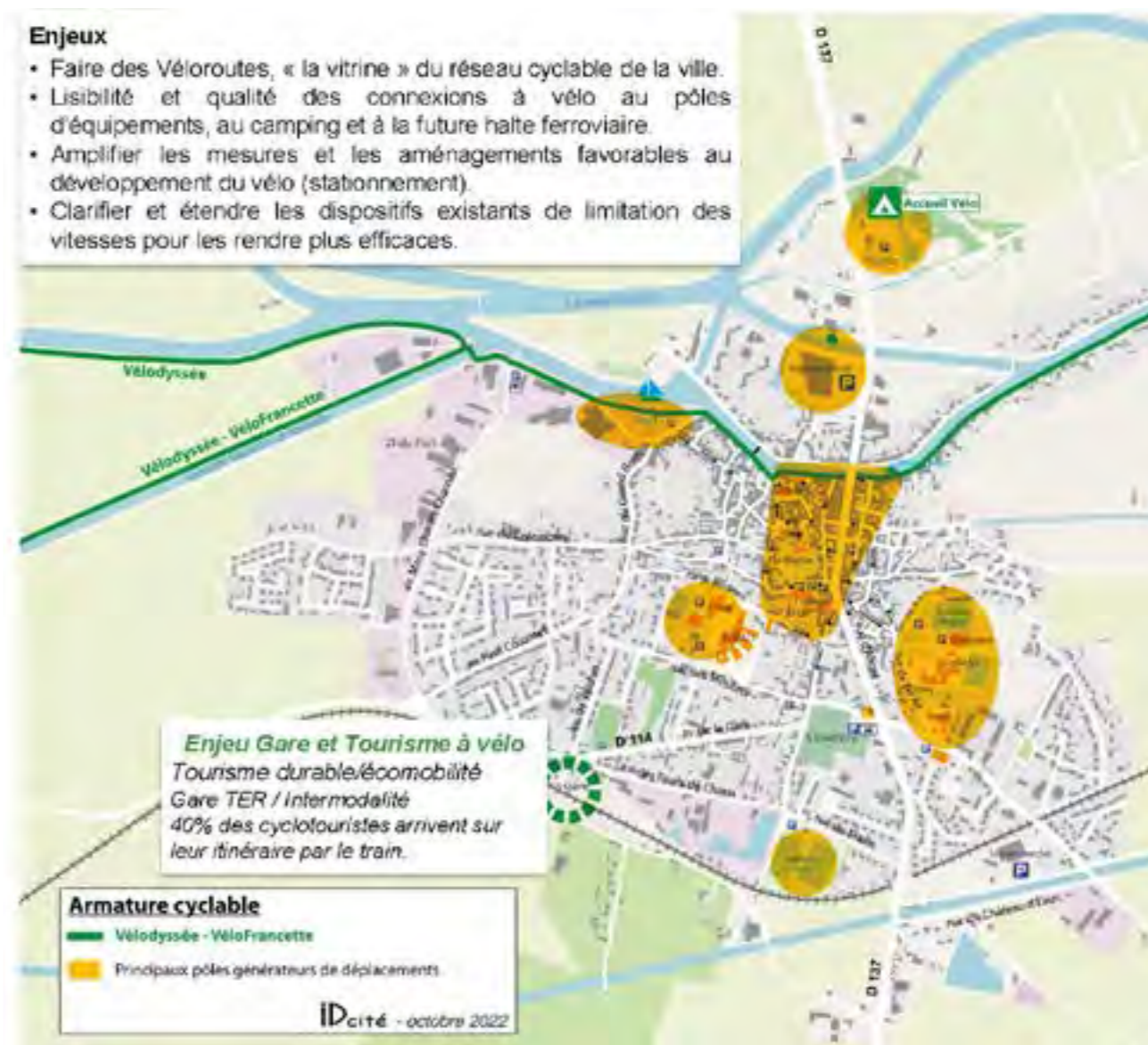
Un plan vélo existe à l'échelle de la Communauté de Communes Aunis Atlantique (cf. diagnostic territorial de la CDC). De plus des parcours cyclables sont présents sur la commune : la Vélodyssée et la VéloFrancette. Certaines scetions génératrice de déplacement vélos ne sont pas aménagées notamment autour du camping.



Source : Banque des Territoires



Photo Source : Diagnostic SEMDAS, Id Cité



Carte Source : Diagnostic SEMDAS, Id Cité

La marchabilité

Une aire piétonne temporaire le long du quai Clémenceau a été testée et pourrait se pérenniser. Ce dispositif est à conforter et à amplifier en lien avec la stratégie de revitalisation du centre-ville.



Source : Diagnostic SEMDAS, Id Cité

Transports en commun et aire de covoiturage

3 lignes interurbaines:

- Ligne 2 Marans / La Rochelle cars régionaux 2A / 2B / 2E
8 services/jour/ sens en semaine
2 arrêts sur le territoire : Bel Air collège) et place Saint-Christophe
Temps de parcours : 50 mn de la place de Verdun La Rochelle
51% des montées de la ligne 2 s'effectuent à Marans
Moyenne de 21 montées par jour ouvré
- Ligne 17 Fontenay-le-Comte / La Rochelle
3 services/jour/ sens en semaine
1 arrêt sur le territoire : Place du Marquis d'Aligre
Temps de parcours : 35 mn de la Gare SNCF La Rochelle
- Ligne 540 La Roche-sur-Yon / Luçon / La Rochelle
1 service/jour/ sens en semaine
1 arrêt sur le territoire : Place du Marquis d'Aligre
Temps de parcours : 30 mn de la Gare SNCF La Rochelle

De plus des bus scolaires complètent ce dispositif avec la liaison vers le collège Maurice Calmel et des navettes pour l'école Marie Eustelle (4 bus).

Il faut compter environ une heure de trajet pour aller au centre de La Rochelle. Plusieurs navettes assurent les liaisons scolaires entre les communes de la CDC. Il existe également une aire de covoiturage sur la commune qui comprend 15 places (elle est située au niveau de la place Saint-Christophe, Rue des Moulins).

Le réseau de transport en commun ainsi que les arrêts sont à optimiser. Les surfaces couvertes par cette fonction sont importantes et une multiplicité d'arrêts est présente à des distances réduites les uns des autres. Par ailleurs, ces arrêts sont à rattacher aux services associés (parking de covoiturage, parking vélos) afin de favoriser l'intermodalité.

Certains arrêts sont inappropriés notamment sur la place Cognac où l'espace est réduit nécessitant des manœuvres dangereuses à proximité des écoles et des équipements publics.



Source : Diagnostic SEMDAS, Id Cité

Par ailleurs, la desserte bus est à requestionner au regard de la création possible d'une halte ferroviaire à l'emplacement de l'ancienne gare de Marans, sa réouverture permettrait de relier Marans à La Rochelle en 15 minutes environ.

Ce projet impulserait une nouvelle dynamique à ce quartier et permettrait de favoriser l'intermodalité et la réduction des véhicules sur l'agglomération rochelaise.



Documents Systra - Extrait de l'Etude de mobilité sur l'axe La Rochelle / La Roche-sur-Yon - Comité Technique 15/09/2021

Stationnement

La commune dispose de nombreuses places de stationnement gratuites et d'une aire de camping-cars qui devrait être réaménagée en port à sec. Certains emplacements sont à adapter afin de correspondre aux usages souhaités. En effet, certains secteurs nécessitent un taux de rotation des stationnements afin de favoriser l'accessibilité aux commerces et services et limiter les stationnements tampons.

Certaines rues ne permettent pas une bonne desserte piétonne et pourraient être en partie libérées de leurs stationnements.



CONSTATS

Atouts:

- Venelles

Les opportunités:

- Rues anciennes et pavées à revaloriser
- Réouverture d'une halte TER permettant de relier Marans à la Rochelle en 15 minutes
- Contournement de Marans

Faiblesses:

- Rue d'Aligre (nuisance sonores, dégradation prématurée des bâtiments et de l'espace public)
- Manque de stationnement dans le centre
- Mauvais entretien de certaines rues et trottoirs sur la commune

Menaces:

- Manque de sécurité sur certaines rues
- Convois exceptionnels (liés à l'activité nautique), PL et transports agricoles qui rendent dangereuse la traversée de certaines rues
- Cœur de bourg non préservé à cause du passage de PL/Convois exceptionnels

AXES ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AMÉLIORER LES MOBILITÉS

- > Anticiper le possible contournement de la ville et la réouverture de la gare
- > Mise au point du plan de circulation
- > Développement de la cyclabilité et de la marchabilité en centre-ville
- > Intégrer les flux artisanaux et industriels et développer l'accès au port et à la zone industrielle
- > Minimiser la place de la voiture en cœur de ville
- > Mettre en valeur les véloroutes
- > Restructurer la desserte en transport en commun
- > Favoriser l'intermodalité
- > Optimiser les stationnements
- > Valoriser le patrimoine

4 SECTEURS D'ACTION

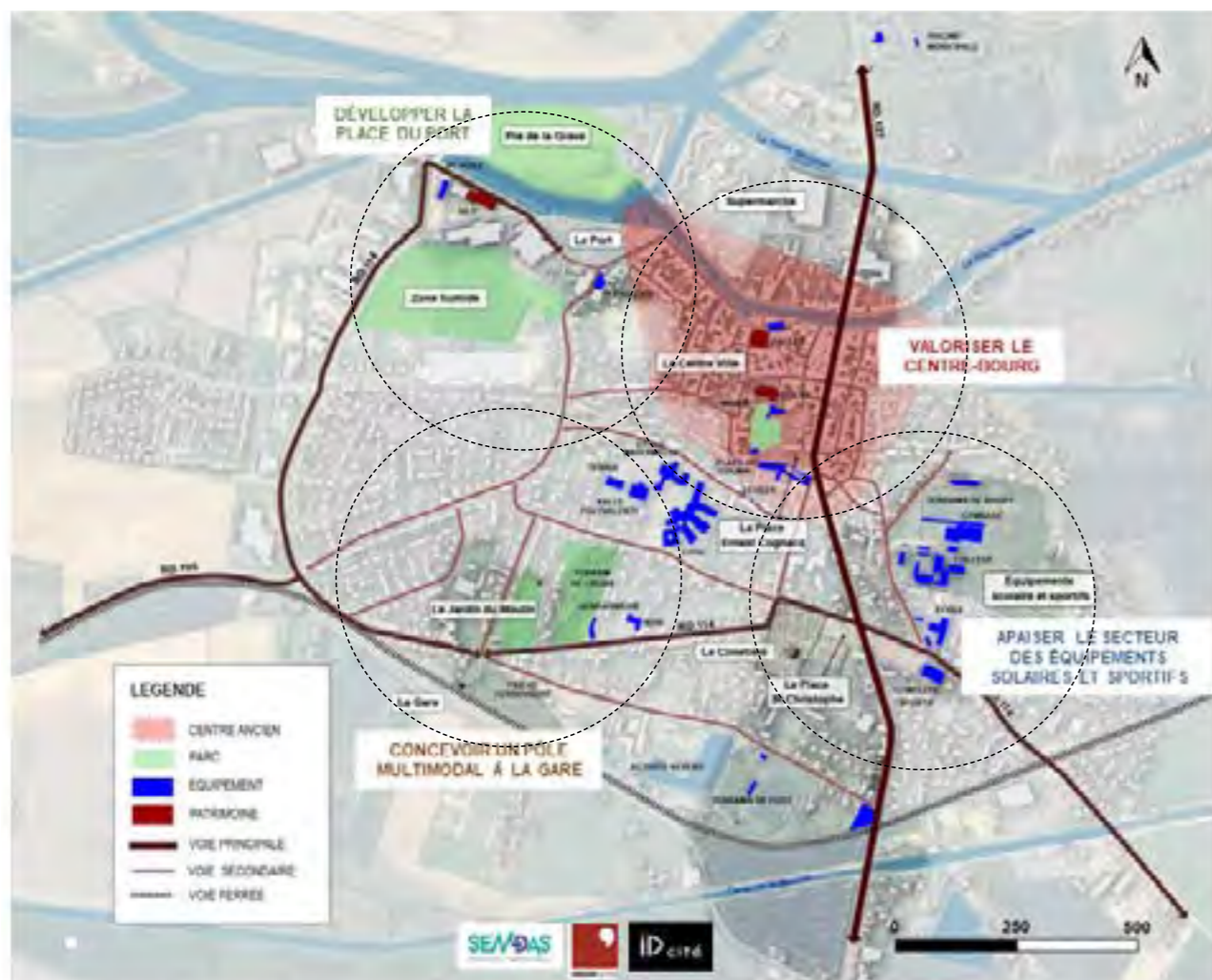


Schéma de synthèse de la situation existante - document non contractuel - agence Urban Hymns – étude de programmation urbaine et mobilité PVD – SEMDAS

La Ville de Marans bénéficie d'une situation géographique remarquable, en témoigne notamment son rattachement depuis 2014, au Parc Naturel Régional du Marais poitevin. Elle se compose d'une mixité de tissus urbains lui conférant une diversité de paysages : centre-bourg historique, port de plaisance, zone d'activités, parcelles agricoles, quartiers pavillonnaires, berges, gare, marais... Son identité de cité "insulaire" s'exprime à travers la présence de nombreux canaux liés à la Sèvre niortaise qui cantonnent les limites nord et Sud de la ville.

Le patrimoine hydraulique est propice aux activités touristiques qui bénéficient de la présence d'un port de plaisance, de deux véloroutes, la véloodyssée et la vélofrancette, et d'un camping présents sur le côté nord de la ville. Côté sud, la réouverture à moyen terme de la gare offrira à la ville une attractivité renforcée par sa situation sur l'axe La Rochelle et La Roche s/ Yon. Des liaisons douces seront notamment mises en œuvre afin de connecter ce secteur en devenir, à l'ensemble des autres pôles d'attractivités marandais. Enfin, la rue d'Aligre devrait voir sa circulation poids lourd et VL diminuer avec la réalisation du contournement de la ville d'ici les dix à vingt prochaines années.

Le diagnostic a mis en avant les quatre pôles d'attractivité de la ville et les orientations à suivre pour revitaliser cette « petite ville de demain » :

- Valoriser le centre-bourg
- Développer la place du port
- Concevoir un pôle multimodal à la gare
- Apaiser le secteur des équipements scolaires et sportifs

Ces pôles d'attractivités ont été analysés sous plusieurs angles : le cadre de vie, le patrimoine et la mobilité.

Le diagnostic a fait état d'un certain nombre de problématiques à résoudre à travers des orientations, puis grâce à la mise en place d'actions concrètes répondant à des objectifs à la fois fonctionnels, sécuritaires et identitaires.

Document de travail 05/05/2022



Carte des enjeux du secteur centre de Marans



Source : Système d'Informations Géographiques Juris Atlantique, cadastre et coupe projet SUDM (2022)

Document de travail - 05/05/2022



Carte des enjeux du secteur entrée de ville sud et du secteur gare de Marans



Source : Système d'Informations Géographiques (S) Juris Atlantique, cadastre, Topographie aéro



Petites villes
de demain