

Propositions des Conseils de développement du Pôle métropolitain Centre atlantique

Le SRADDET constitue un document prescriptif régional qui doit permettre d'intégrer les schémas sectoriels aménagement, biodiversité, énergie, climat, déchets et transports.

Ni la loi NOTRe ni le décret et l'ordonnance n'obligent les régions à intégrer les conseils de développement dans la concertation lors de son élaboration, estimant sans doute qu'il revient à chacun des conseils de discuter avec son EPCI.

Cependant, les conseils de développement auxquels la loi reconnaît qu'ils constituent bien un mode de représentation de la société civile, se sont associés au sein d'une coordination dans l'objectif de faire valoir leurs attentes.

Dans cette optique, les conseils de développement de la région Nouvelle Aquitaine ainsi que le conseil de développement du Territoire Sud Vendée (région Pays de Loire) appartenant au pôle métropolitain centre atlantique ont décidé de formuler un certain nombre d'observations.

On rappellera ici que les élus de 9 EPCI ont témoigné de leur volonté d'œuvrer ensemble au sein d'un pôle métropolitain en mettant en avant une réalité de territoire historique dépassant les limites administratives (Charte métropolitaine signée le 13 septembre 2016)

1. FAIRE « RÉGION »

Un objectif ambitieux mais nécessaire consiste en la recherche de « faire région ».

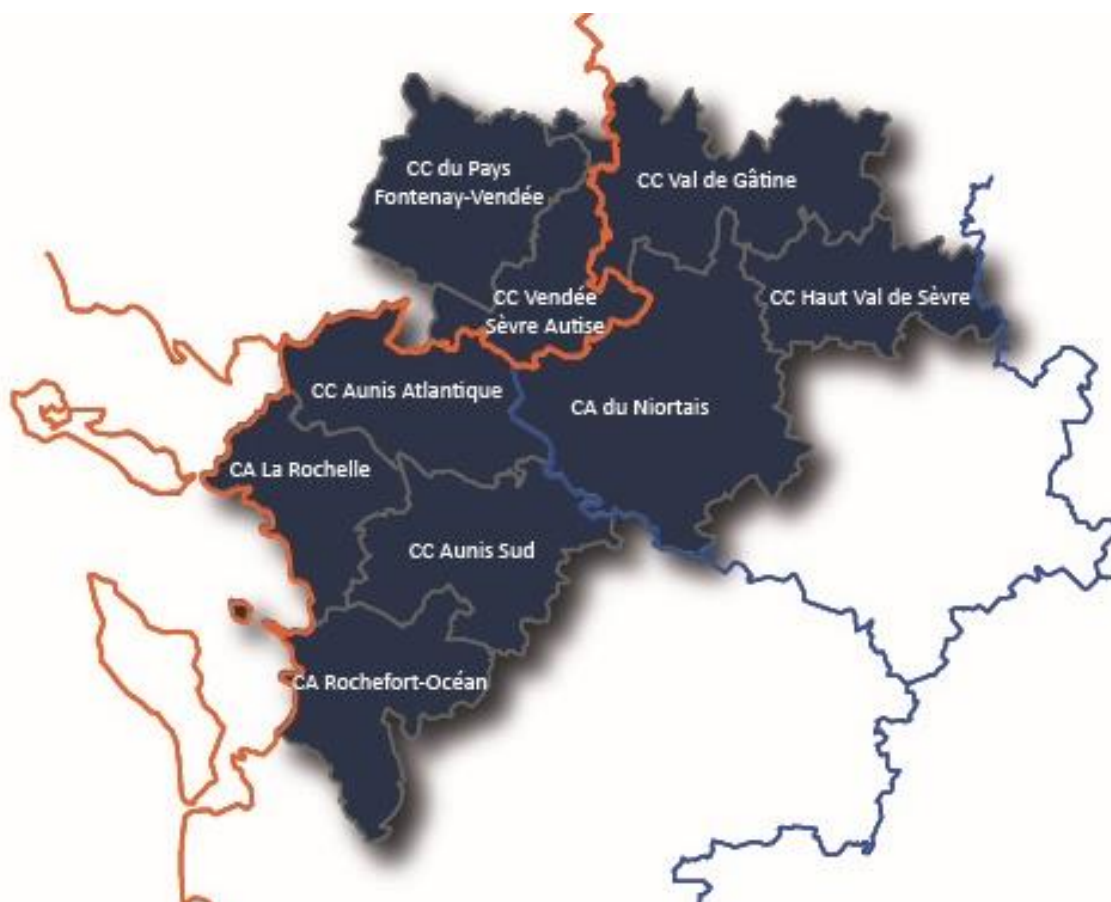
Dans un pays aussi centralisé qu'est la France, il a fallu plusieurs dizaines d'années et plusieurs votes pour que les citoyens prennent conscience d'appartenir à une région d'autant que certaines comme le Poitou-Charentes pouvaient être considérées comme n'ayant rien de naturel.

Ainsi, si le Limousin pouvait revendiquer une certaine identité, en Poitou-Charentes il a sans doute fallu une trentaine d'année avant que les habitants de ce territoire se sentent « picto-charentais ». En Aquitaine il en a sans doute été de même (basques, béarnais, landais, périgourdins...).

Or l'État a imposé, par l'intermédiaire de la réforme territoriale, que les citoyens de ces trois anciennes régions devaient maintenant se sentir « Néoaquitains ».

Au final, il est maintenant tout à fait légitime d'aller vers un objectif majeur qui consisterait effectivement de « faire région », objectif dont les SRADDET peut être porteur et qu'il sera nécessaire de garder à l'esprit bien au-delà de l'élaboration du schéma sans aucun doute.

Le pôle métropolitain Centre Atlantique est situé au nord-ouest de la région Nouvelle-Aquitaine et au sud de la région Pays-de-la-Loire. Il s'étend du littoral charentais aux plaines de Niort en englobant le Marais Poitevin, le Marais de Rochefort et la vallée de la Charente. Le collectif des Conseil de développement du pôle entend que les futurs SRADDET renforcent ces spécificités naturelles par des politiques d'aménagement du territoire respectant ses richesses et ses ressources naturelles.



Le Pôle métropolitain Centre Atlantique

2. LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La lutte contre le réchauffement climatique

Les enjeux liés à la lutte contre les effets du réchauffement climatique amènent à prendre en compte une gestion optimale des dépenses énergétiques.

Tous les retours d'expérience font apparaître que la gouvernance territoriale de l'énergie est le bon niveau afin d'obtenir les meilleurs résultats tant dans les économies que dans le développement d'un mix-énergétique le plus cohérent possible. Une gestion territoriale permet en effet d'associer la population de façon globale ainsi que chacun des individus aux problématiques d'économie énergétique et de prise en charge du réchauffement climatique. Par ailleurs il n'est sans doute pas inutile de rappeler que la transition énergétique est porteuse d'une dynamique créatrice de richesse et d'emplois afin de répondre aux enjeux nécessaires de la rénovation de l'habitat ancien et de la montée en puissance de la production des énergies renouvelables tant terrestres que maritimes.

En conséquence le SRADDET devra mettre en exergue cette approche territoriale.

La qualité de l'air, enjeu sanitaire

De la même manière, le SRADDET ne saurait omettre qu'il doit être recherché une amélioration de la qualité de l'air. De nombreuses études ont en effet montré un impact sanitaire important conséquence d'une qualité de l'air trop souvent médiocre (particules fines, NO, O₃...) sans qu'il soit nécessaire de faire appel aux dépassements des normes. Il est

impératif que la région poursuive le cofinancement de l'association ATMO nouvelle aquitaine. La région pourrait chercher en coordination avec les services de l'état comment mettre en place des outils permettant d'assurer une information efficace du public en cas d'alertes.

La gestion des déchets

La loi NOTRe donne à la Région une compétence nouvelle en matière de déchets et d'économie circulaire.

Pour ce qui concerne les déchets ménagers, la France est encore loin des objectifs que s'était fixé l'Union Européenne en 2008 avec un recyclage de 50% en 2020. Cet objectif devra être repris par le SRADDET.

Le schéma devra également fixer des règles de manière à limiter drastiquement le transport des déchets auquel les EPCI ont trop tendance à faire faire du tourisme ! (décharges ou centres de tri éloignés...).

Un plan de lutte contre le gaspillage alimentaire est aussi à définir tandis que sa mise en place dans un premier plan dans les lycées soumis à la compétence régionale doit s'imposer. La loi prévoit la réduction à la source des déchets ce que les EPCI ont beaucoup de mal à mettre en place en dehors de quelques mesures plus symboliques qu'efficaces. Le SRADDET devra imposer le tri à la source des bio-déchets et leur valorisation par méthanisation. L'Union Européenne prévoit que la séparation des bio-déchets doit être mise en place avant 2023.

La mer est trop souvent un réceptacle des rejets, notamment des déchets rejetés en amont et que les effluents de toutes origines véhiculent en son sein. Les multiples observations des navigateurs sont là pour nous remettre en mémoire qu'il est temps d'aller vers un plan de gestion des déchets marins.

Dans le cadre de ce schéma, il conviendrait que la région identifie les filières qui se prêtent au mieux à la prise en compte de l'économie circulaire, de la création jusqu'au recyclage. Ces filières pourraient être chef de file de la mise en place de ce type d'économie. Rappelons ici toute l'importance des secteurs du bâtiment, de la filière nautique, de l'aéronautique

3. L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Les conseils de développement ne peuvent que rappeler l'évidence qui devra consister à limiter l'utilisation des terres agricoles comme réserves foncières.

Dans le même esprit, on limitera le développement d'espaces commerciaux de manière à préserver la vitalité des centres villes et des centres Bourgs.

Le littoral

En matière d'aménagement de l'espace, on ne peut manquer de noter l'importance du milieu littoral pour la région Nouvelle-Aquitaine.

720 km de côtes bordées par l'Océan Atlantique. Le phénomène de littoralisation que l'on observe partout dans le monde entraîne un afflux de population avec pour corollaire une dynamique démographique porteuse d'un marché de la construction élevé et d'un fort taux de création d'emplois.

Cependant cette dynamique est liée à l'arrivée d'une population âgée, au niveau de vie souvent élevé, fortement exigeante en matière de services. Il en résulte sur ces territoires de très fortes inégalités de niveau de vie, le renvoi en périphérie des villes de la population active plus jeune ainsi que la nécessité de la part des collectivités d'aménager des infrastructures de services d'autant plus importantes qu'il est également nécessaire de prendre en compte en même temps une activité touristique avec pour conséquence des flux

entrants (marchandises) et sortants (déchets, effluents) largement multipliés en haute saison.

On constate alors que les infrastructures de desserte du littoral sont souvent insuffisantes tant en matière routière que ferroviaire.

Le développement des liaisons maritimes vers les îles ou entre celles-ci peut être fortement encouragé de même que des liaisons avec le continent.

Les enjeux portuaires et logistiques

Sur ce même espace côtier, la région héberge deux des trois grands ports maritimes situés sur la façade atlantique, Bordeaux et La Rochelle. Il faut leur ajouter un port régional Bayonne ainsi qu'un port départemental Rochefort-Tonnay-Charente cumulant à eux quatre 21 360 200 t (données 2015).

Au moment où plus de 85% du commerce mondial transite par voie maritime en grande partie en conteneur, il apparaît paradoxal d'observer la faiblesse des tonnages des ports français et plus encore, des ports atlantiques et on peut estimer que des ports régionaux coordonnés pourraient mieux faire.

Ces ports sont de vrais cul-de-sac, ils manquent de véritables infrastructures permettant de les relier à un hinterland dont l'importance pourrait s'étendre bien au-delà du simple bassin aquitain. Il est par ailleurs frappant de constater la modicité des plateformes de multi-modalité nécessaires à une telle ouverture.

Le contournement ferroviaire au nord de La Rochelle, et avant lui le doublement de la voie unique entre Saint-Maixent et Lusignan, sont nécessaires afin d'arriver sur un véritable désenclavement du port de La Pallice en même temps qu'il est souhaitable d'assurer le développement de la plate-forme multimodale de Niort Terminal. Ainsi, le report modal doit être un objectif partagé.

Il est sans doute difficile d'imaginer de grandes infrastructures pour chacun de ces ports. En revanche, sans envisager un changement de statut, il semble intéressant de retenir la mise en place d'une coordination régionale (par exemple une Conférence des ports) permettant de travailler aux complémentarités de ces quatre ports.

L'armature ferroviaire

Elle est de toute évidence essentielle au sein des deux régions Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire.

La desserte par ligne directe TGV de l'axe La Rochelle Surgères Niort vers Paris, soit celle d'un bassin de population de près de un demi-million d'habitants (le pôle métropolitain) ne peut être ignorée.

Cette armature ferroviaire devra passer par une remise en état des infrastructures, la modernisation et l'ouverture ou la réouverture de dessertes sur l'ancienne ligne Quimper-Vintimille tout spécialement au niveau de la section entre La Roche sur Yon et La Rochelle (Luçon, Velluire, Marans, Dompierre sur mer, Périgny...)

Cette ligne est également essentielle en ce sens qu'elle assure la liaison entre les deux capitales régionales, Nantes et Bordeaux.

Les Régions ne peuvent être indifférentes au maintien et à la mise à niveau des lignes secondaires, au travers de l'offre TER, qui drainent les territoires ruraux et assurent la liaison avec les grandes lignes qu'il s'agisse des Intercités vers les métropoles régionales que sont Nantes et Bordeaux ainsi que les TGV vers Paris.

Égalité équité et villes moyennes

Il revient aux Régions de veiller à ce que les territoires qu'ils soient littoraux, montagnards ou de l'intérieur puissent être mis sur un pied d'égalité afin de rechercher non seulement

une égalité entre les territoires mais aussi une équité entre leurs habitants, sans doute une équation délicate mais indispensable.

En complément de la métropole bordelaise épicerie d'un pôle regroupant outre Bordeaux, Libourne-Arcachon-Agen-Angoulême-Mont-de-Marsan, il existe un maillage du territoire autour de 3 autres pôles :

- La Rochelle-Rochefort-Niort-Poitiers
- Limoges-Brive-Tulle-Guéret
- Pau-Bayonne-Biarritz

(Systèmes urbains de proximité d'après cartographie CGET¹)

Or, « il y a aujourd'hui un enjeu clef à révéler le potentiel des agglomérations moyennes et à les appréhender comme des lieux d'innovation urbaine pour affirmer leur rôle dans l'armature territoriale française et l'aménagement du territoire, tout en offrant aux plus fragiles des capacités de rebond » (Dossier de la FNAU² n° 42).

Penser le territoire dans une opposition rural urbain est devenu un non-sens. La nature est de retour en ville tandis que les habitants de la campagne sont en attente des services de centralité. Il convient donc de rechercher les complémentarités en termes de services, d'espaces ou d'échanges.

De toute évidence il incombe aux Régions, via les SRADDET notamment, de piloter la mise en place de politiques propres à répondre à l'ensemble de ces enjeux.

Nature et environnement

Les territoires concernés par l'espace métropolitain possèdent six espaces naturels d'intérêt européen désignés au titre des directives Habitats et Oiseaux : les sites Natura 2000. Il possède en outre cinq réserves naturelles nationales ou régionales, un parc naturel marin et un parc naturel régional. Il accueille le siège du Conservatoire du Littoral et possède plusieurs organismes de recherche et de protection de la biodiversité de notoriété nationale...

La lutte contre la perte de biodiversité devrait amener la région à élaborer un schéma de préservation de la nature et créer un réseau d'espaces protégés aux statuts variés pour lutter contre les effets des changements climatiques et conserver les spécificités de notre territoire.

La création récente par la région de l'outil « Agence Régionale pour la Biodiversité » devrait être le lieu d'élaboration de ces politiques.

Un territoire d'agricultures

Sur un territoire aussi agricole qu'est la Nouvelle Aquitaine avec le Sud Vendée, il est impératif de rechercher une adéquation entre l'agriculture traditionnelle fortement productiviste et porteuse d'atteintes majeures à la biodiversité dite ordinaire avec les attentes sociétales qui sont celles de productions de qualité en circuits courts.

Les marais charentais ont été les premiers territoires à expérimenter en France les Mesures Agro-environnementales (MAE) du fait du consensus trouvé au début des années 1990 entre les agriculteurs, des associations environnementales, les élus départementaux et régionaux et l'administration. Les territoires de marais doux et salés doivent poursuivre leur capacité à développer des activités agricoles compatibles avec l'environnement dorénavant soutenues par la politique agricole commune. Encore faut-il rester vigilant et développer des politiques publiques susceptibles de maintenir des exploitations rentables dans des territoires difficiles qui proposent des produits de qualité labellisés aux populations

¹ CGET Commissariat Général à l'Égalité des Territoires

² FNAU Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

environnantes. Les territoires de plaine développent par ailleurs des productions végétales qui peuvent avoir des effets néfastes sur la qualité des cours d'eau, des nappes phréatiques et sur les eaux littorales charentaises et vendéennes, lieux de production d'huitres et de moules bien connues. Ils doivent aussi bénéficier de l'attention de la région et développer des actions spécifiques conduisant à l'amélioration de la qualité de l'eau conformément au SDAGE du bassin Adour-Garonne.

Raison de plus pour soutenir les filières originales et efficaces. On voudra bien retenir ici par exemple ce lycée agricole situé au cœur du pôle métropolitain à Surgères.

Il s'agit de l'Ecole Nationale d'Industries Laitières et des Industries Agroalimentaires et de l'Ecole Nationale Supérieure de Meunerie et des Industries Céréalières. (Enilia-Ensmic).

Cet établissement forme depuis le CAP professionnel jusqu'à la licence pro. Ses élèves essaient sur l'ensemble du territoire national.

Le marais poitevin : territoire de reliance du pôle métropolitain

Le marais poitevin est un ensemble d'une grande richesse écologique et sa spécificité de deuxième plus grande zone humide de France (après la Camargue) avec une superficie de 111 200 ha. Ce marais couvre le territoire de 81 communes réparties sur 3 départements. Outre sa richesse écologique et son classement de grand site de France, le marais poitevin est un atout touristique majeur au service du pôle métropolitain.

La qualité paysagère exceptionnelle et le patrimoine naturel doivent être protégés et conservés.

4. SOUTIEN AUX INNOVATIONS

Les SRADDET doivent s'inscrire dans la continuité des schémas régionaux de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) déjà approuvés. En effet, les infrastructures de mobilité ou numériques comme une stratégie d'aménagement de l'espace sont indispensables à la mise en œuvre des stratégies de développement économique.

L'innovation numérique et ses usages.

Il est à noter que le territoire du Pôle Métropolitain « Centre Atlantique » demeure en pointe quant à la prise en compte de cette évolution (révolution). En effet, grâce au dynamisme d'entreprises innovantes, issues de différents secteurs d'activités, agissant aux côtés des collectivités locales, cet espace territorial se positionne comme un leader régional, mobilisé autour de cet enjeu de transformation numérique.

Outre le déploiement du Très Haut Débit sur le territoire, préalable au développement des usages, des lieux « dédiés » au digital s'installent, constituant autant de « marqueurs » forts, vecteurs de « différenciation territoriale ».

Il s'agit, en ce domaine, d'associer, dans une même dynamique, start-ups, entreprises et filières de formations supérieures afin de capitaliser les compétences et garantir les synergies nécessaires, au service de l'innovation économique territoriale à l'exemple d'un lieu « Totem » à Niort ou de la technopole de La Rochelle...

Un territoire innovant pour la filière de la « silver économie », et celle de l'assurance.

Faire du territoire métropolitain Centre atlantique un territoire labellisé « bien vieillir » est dans le domaine du possible du fait de l'existence en son sein de véritables atouts.

C'est tout spécialement lié à l'existence d'un centre d'analyse et d'expertise unique en France et qui bénéficie de plus de 20 ans de recul, il s'agit du « Living-lab Calyxis » basé à Niort.

Niort où se situe encore au sein du pôle universitaire une formation également originale amenée à prendre une place importante dans nos sociétés modernes, il s'agit de l'Institut des risques et en statistique en assurance et santé.

Le développement touristique

En lien avec les actions économiques régionales, le développement touristique apparaît, également, comme un enjeu majeur. Il s'agira d'assurer une « mise en tourisme » du territoire métropolitain répondant à des objectifs d'innovation et aux attentes des touristes et des visiteurs.

Des axes forts mériteront d'être soutenus aux échelles régionales de manière à promouvoir une destination touristique incontournable au cœur de la façade atlantique :

- accompagner la modernisation des hébergements et des équipements touristiques ;
- promouvoir des sites touristiques diversifiés, englobant à la fois, dans le cadre de « parcours de visite », le loisir, la découverte du patrimoine, le tourisme fluvestre, la fréquentation de lieux remarquables ainsi que le tourisme d'affaires ;
- soutenir les initiatives locales en faveur d'un tourisme « durable » et solidaire.

Le Pôle métropolitain Centre Atlantique est appelé, à ce titre, à renforcer cette dynamique globale grâce au soutien que les Régions Pays-de-la-Loire et Nouvelle-Aquitaine ainsi que d'autres partenaires pourraient apporter en faveur du développement d'une politique « événementielle » et de la promotion d'un réseau de chemins de randonnées pédestres, équestres et cyclables, au regard d'un réel potentiel touristique « d'arrière-pays » complémentaire au littoral.

En conclusion, pour les conseils de développement, il apparaît que les SRADDET peuvent être l'occasion d'articuler un véritable schéma prospectif d'aménagement de l'espace régional Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire coordonnant espaces ruraux et villes intermédiaires, le littoral et les espaces périurbains dans une perspective de développement durable.

Liste des Conseils de Développement :

- ✓ Conseil de développement de la Communauté d'agglomération de La Rochelle
- ✓ Conseil de développement de la Communauté d'agglomération de Niort
- ✓ Conseil de développement de la Communauté d'agglomération de Rochefort Océan
- ✓ Conseil de développement de l'Aunis
- ✓ Conseil de développement du Territoire Sud-Vendée
- ✓ Conseil de développement du Haut Val de Sèvre