



*Conférence régionale des SCoT Nouvelle-Aquitaine*

**CONTRIBUTION AU SCHÉMA RÉGIONAL  
D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES, SRADDET**

*Travaux et réflexions menés par les structures porteuses de SCoT  
en Nouvelle-Aquitaine dans le cadre des travaux préparatoires du SRADDET*



Introduction .....	p.5
1 - Une armature régionale de projets territoriaux .....	p.7
2 - Les mobilités au cœur de l'aménagement des territoires .....	p. 9
3 - Une transition écologique et énergétique engagée et amplifiée par les territoires de SCoT..	p.27
Annexes .....	p. 41
Annexe 1 – Liste des structures porteuses de SCoT dans la Région Nouvelle-Aquitaine .....	p.42
Annexe 2 – Portrait des SCoT en Nouvelle-Aquitaine .....	p. 44
Annexe 3 – Carte des périmètres et procédures de SCoT .....	p. 45



En 2015, la Fédération Nationale des SCoT lançait une grande étude intitulée « SCoT et Territoires<sup>1</sup> » avec une série de tables rondes régionales.

Bien avant le vote de la loi NOTRe définissant le périmètre des nouvelles régions, les établissements porteurs des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) se sont structurés en InterSCoT autour des ex-régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Limousin dans le but d'échanger sur leurs pratiques et ainsi instaurer un espace de dialogue et d'entraide entre les territoires, qu'ils soient ruraux, périurbains, urbains, dynamiques ou moins dynamiques, mais tous riches d'atouts à développer. La première conférence régionale des élus et techniciens de SCoT s'est installée à Bordeaux le 22 mars 2015. Depuis cette date, ce sont 9 conférences régionales InterSCoT qui se sont réunies dans différentes villes de la région Nouvelle-Aquitaine, mobilisant les élus et techniciens de la cinquantaine de territoires de SCoT de cette grande région (voir annexes 1,2 et 3).

Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, les élus porteurs de SCoT en Nouvelle-Aquitaine ont donc souhaité engager le dialogue avec la Région sur la base d'une contribution concertée. Pour la Conférence des SCoT, l'élaboration de ce SRADDET est l'opportunité de disposer d'une authentique Vision de la Région pour/sur ses territoires. Une Vision, à la fois riche des identités et des spécificités des territoires qui la composent, mais également prospective et qui soit à la hauteur des enjeux auxquels les territoires doivent désormais répondre. Une Vision qui permette de faire dialoguer toutes les échelles de projets au service d'une même ambition : améliorer la qualité de vie de chacun (habitants, acteurs économiques) tout en amorçant une évolution de notre modèle de développement vers un modèle prioritairement adossé aux ressources locales et respectueux de toutes les ressources.

Cette contribution présentée et validée en Conférence Régionale InterSCoT du 24 novembre 2017 s'appuie sur la mission confiée à l'Agence d'urbanisme de Bordeaux par la Région Nouvelle-Aquitaine et la complète par l'approche plus territoriale des structures chargées de la cohérence d'aménagement des territoires, livrant ainsi un socle de connaissances précises soumises à la Région. Ce document synthétique s'intéresse aux thématiques propres aux SCoT (armature urbaine, mobilités, trame verte et bleue, énergie-climat) et propose une articulation des compétences et missions de chacun pour une subsidiarité cohérente et équilibrée, assortie d'outils nécessaires à la bonne mise en œuvre de nos schémas respectifs.

*La contribution s'articule autour de trois grandes parties à la fois thématiques et transversales. Elles comportent des éléments de compréhension croisant les diagnostics et les enjeux des territoires de SCoT.*

*Des encarts oranges permettent de clarifier ce qui doit être appréhendé dans le SRADDET et ce que les SCoT peuvent apporter à une échelle infra-régionale dans le cadre d'une subsidiarité cohérente et équilibrée.*

*Des suggestions d'outils ou de financements nécessaires à la bonne mise en œuvre du schéma sont proposées dans les encarts jaunes.*

## 1. UNE ARMATURE RÉGIONALE DE PROJETS TERRITORIAUX

Nouveau territoire, vaste, multiple et complexe, la région Nouvelle-Aquitaine est telle qu'elle requiert d'inventer de nouveaux équilibres et de nouveaux fonctionnements. Il s'agit de concevoir et de faire fonctionner simultanément :

- > Le territoire régional, en tant que grand bassin de vie structuré autour de ses activités les plus remarquables,
- > Les territoires de projets porteurs de SCoT, en tant qu'acteurs spécifiques et complémentaires dans le champ des activités de la vie quotidienne,
- > Une armature territoriale multipolaire et hiérarchisée garante des équilibres et des solidarités.

L'élaboration d'une stratégie régionale d'aménagement du territoire implique la prise en considération de la richesse et de la diversité des territoires constitutifs de la Nouvelle-Aquitaine. L'échelle régionale est un atout majeur en ce qu'elle permettra d'aborder les questions importantes et structurantes, de se donner des objectifs communs et de conduire des dialogues constructifs avec les territoires voisins. Mais c'est aussi une échelle difficile à maîtriser localement, tant les grandes évolutions sont le reflet de la diversité des projets d'une multitude de territoires et de leurs acteurs.

Le SRADDET élabore le projet régional (stratégie d'organisation et de fonctionnement) d'un grand bassin d'habitat et d'emplois. Pour cela, les trois échelles d'analyse précédemment évoquées doivent être mises en perspectives, au sein d'une vision d'ensemble :

- > La région Nouvelle-Aquitaine est organisée autour de grands pôles d'emplois et de services : universités, centres de recherche, de formation, grands équipements de santé, culturels, sportifs, commerciaux, grandes administrations... Le projet régional devra veiller à maintenir les équilibres entre ces grands pôles urbains afin d'éviter une polarisation accrue de la métropole bordelaise.

> Les territoires de SCoT se présentent comme des territoires de projet, porteurs d'équilibre, de solidarité et de cohérence territoriale. Chaque secteur doit pouvoir se développer à son propre rythme, sans peser sur les capacités de ses voisins à se développer eux-mêmes. Chaque territoire de SCoT doit donc pouvoir disposer d'un ensemble d'équipements, de services, d'emplois, de commerces de proximité, nécessaires à la vie quotidienne de ses habitants.

> L'armature territoriale multipolaire et hiérarchisée, représentative des fonctionnements internes de chacun des territoires de SCoT, décline un développement à articuler autour des pôles existants, en renforçant et respectant leurs complémentarités et poids relatifs et en évitant les concurrences. Chaque pôle doit pouvoir se développer, de manière équilibrée et complémentaire au sein d'un territoire cohérent.

La carte ci-après permet de visualiser le rôle central que jouent les SCoT en matière d'équilibre et de solidarités locales.

Chaque territoire de SCoT dispose d'une armature territoriale propre qui est influencée par ses spécificités géographiques (littoral, montagne, ...) ou encore humaines et historiques. Ces subtils équilibres établis dans le cadre des SCoT doivent être soutenus puisqu'ils définissent avec réalisme le niveau de services attendus dans chacune de ces polarités et les conditions de son développement.

Au-delà de cette échelle locale, les SCoT s'organisent également à une échelle InterSCoT sur des thématiques impactant plusieurs SCoT (déplacements domiciles-travail, complémentarités économiques, espaces naturels...). Il existe ainsi plusieurs initiatives de regroupements plus ou moins formalisés ou a minima d'échanges entre territoires (InterSCoT Gironde, Réseau Val de Charente, Pôle métropolitain Centre-Atlantique...).

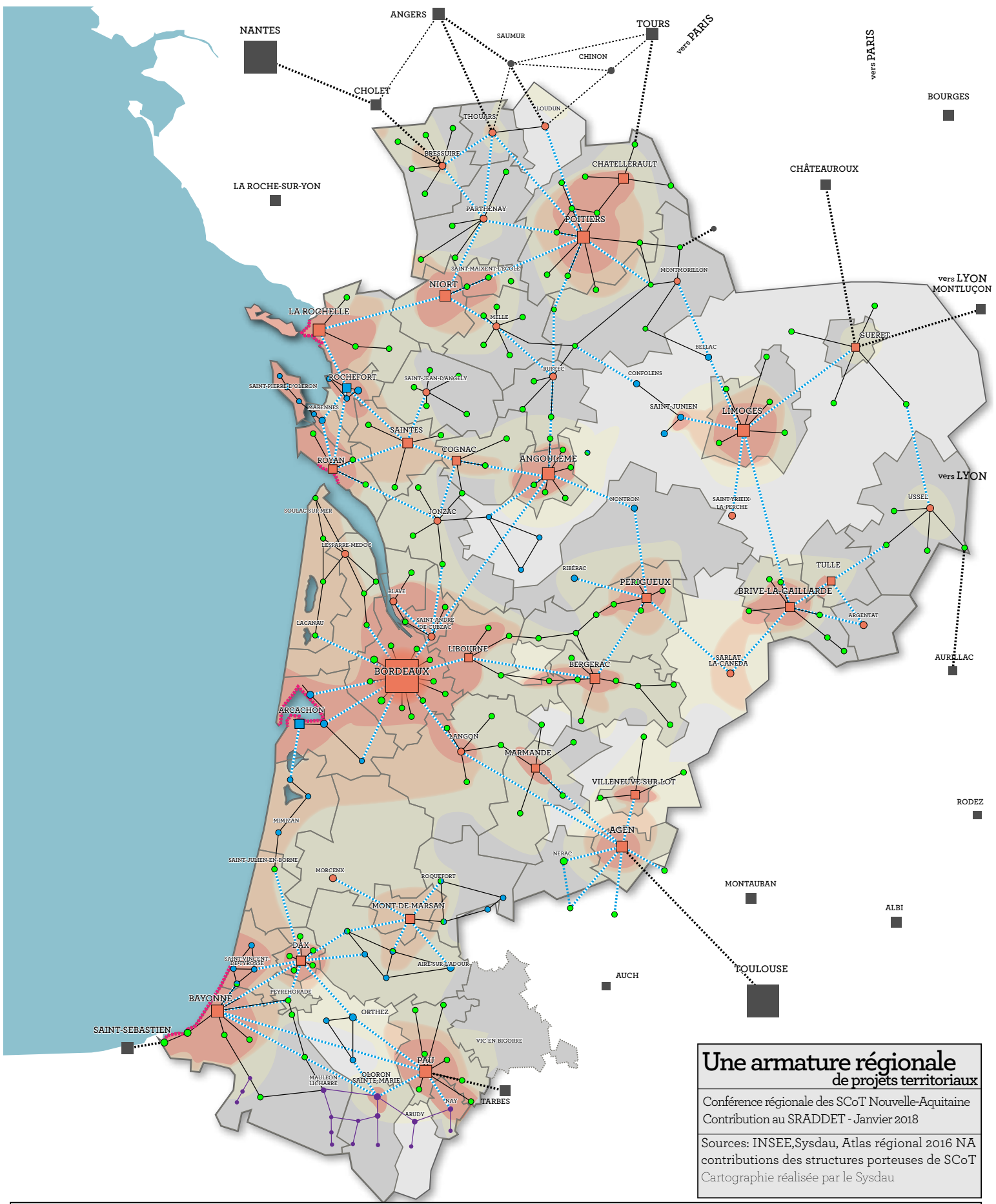
Le Pôle métropolitain Centre Atlantique regroupe, sur 3 départements et 2 régions, 3 Communautés d'agglomérations et 6 Communautés de communes formant un bassin de vie de plus de 500 000 habitants (Communautés d'agglomération de La Rochelle (17), du Niortais

(79) et de Rochefort-Océan (17) ; Communautés de communes du Pays de Fontenay Vendée (85), de Vendée-Sèvre-Autise (85), Aunis Atlantique (17), Aunis Sud (17), Haut Val de Sèvre (79) et Val de Gâtine (79). Cette démarche, originale en région Nouvelle-Aquitaine, souhaite proposer un modèle d'armature urbaine formant un espace de coopérations. Elle s'appuie sur une Charte métropolitaine, signée en septembre 2016, et porteuse d'un projet de développement basé sur des mutualisations et des complémentarités d'actions.












*Pour atteindre ce meilleur équilibre et faire fonctionner ensemble ces 3 échelles territoriales imbriquées, le SRADDET pourrait se positionner sur les 2 axes suivants :*

*> Agir sur la structuration du territoire et la localisation du développement futur. Pour limiter la périurbanisation tout en prenant en compte la structure multipolaire de la région Nouvelle-Aquitaine, il est proposé une organisation territoriale basée sur un réseau hiérarchisé de pôles urbains, périurbains et ruraux, reliés entre eux pour former un réseau de villes. Chacun de ces pôles s'organisera autour de la recherche d'une « mixité fonctionnelle » garante des proximités (voir carte).*

*> Agir pour une meilleure cohérence des politiques publiques. Cette cohérence concerne tout autant les politiques aux différents échelons territoriaux que les politiques sectorielles, avec une recherche systématique d'articulation entre développement urbain et offre de déplacements, emploi et habitat, ainsi qu'entre habitat, commerces et services, afin de permettre un développement durable, plus respectueux de l'environnement et des ressources. Le SRADDET est le garant du maintien / développement des services à la population pour garantir l'équilibre territorial, en particulier dans les territoires les plus ruraux : accès au numérique, services publics et privés, santé, commerce, enseignement et formation, culture, tourisme vert...*



**Une armature régionale de projets territoriaux**  
 Conférence régionale des SCoT Nouvelle-Aquitaine  
 Contribution au SRADDET - Janvier 2018  
 Sources: INSEE, Sysdau, Atlas régional 2016 NA  
 contributions des structures porteuses de SCoT  
 Cartographie réalisée par le Sysdau

	<b>Polarité principale et pôles d'équilibres</b>		<b>Périmètre du SCoT</b>
	<b>Multipolarités</b>		<b>Territoire sans SCoT</b>
	<b>Armature d'agglomération littorale</b>	 <b>Dynamiques démographiques (source Atlas régional 2016 Nouvelle-Aquitaine)</b>  Une densité de population et une croissance démographique importante  Une croissance démographique importante  Une croissance démographique plus modérée	
	<b>Armature de vallée montagnarde</b>		
	<b>Relations inter territoires</b>		



### Note explicative sur la production cartographique

Le fond de plan comprend :

- > La limite administrative schématique de la région
- > Les limites administratives schématiques des SCoT de Nouvelle-Aquitaine
- > La copie des dynamiques démographiques de la carte présente dans l'Atlas régional 2016 de la Nouvelle Aquitaine. (Ces aplats de couleurs transparentes jaune, orange et rouge ne peuvent être modifiés localement).

Les choix de représentations cartographiques :

- > Un carré représente les « grandes aires urbaines » de Nouvelle Aquitaine (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/nouvelle-aquitaine-aires-urbaines-2015/>)
- > La taille du carré dépend du poids de population de l'aire urbaine (6 catégories)
- > Un rond représente les autres aires urbaines ou polarités principales des SCoT
- > Un rond plus petit que celui de la polarité principale représente les autres pôles d'équilibres
- > Les aires urbaines limitrophes de la Nouvelle Aquitaine sont figurées par leur polarité principale

Méthode utilisée pour la réalisation :

- > 4 types d'armature urbaine sont définis pour simplifier les dizaines de spécificités des SCoT
- > Les territoires ont utilisé ces 4 typologies pour retranscrire leurs armatures locales
- > L'armature d'agglomération littorale s'additionne aux autres
- > Par défaut, les territoires qui n'ont pas fait remonter leur contribution sont définis par l'armature urbaine « multipolarité »

Explication des postes de légende :

- > L'armature « Polarité principale et pôles d'équilibre » est utilisée pour décrire les territoires de SCoT qui appuient leur développement sur une aire urbaine (ou une commune centre) qui concentre une part plus importante des emplois, des services et des équipements. Ces territoires font également le choix de faire reposer le développement sur plusieurs autres communes qui jouent le rôle de centralités relais, structurantes, secondaires, pôles d'équilibre local... (les noms diffèrent d'un SCoT à l'autre)
- > L'armature « Multipolarité » est utilisée pour les territoires qui projettent un développement équilibré sur plusieurs communes à la fois et sans hiérarchie
- > L'armature d'agglomération littorale est représentée sur les grandes agglomérations (+ 50 000 habitants) situées le long du littoral pour figurer un littoral à dominante bâtie / urbaine pour mettre en évidence l'influence de cette géographie particulière sur le fonctionnement du territoire / les relations inter-pôles.
- > L'armature de vallée montagnarde est utilisée spécifiquement dans les Pyrénées
- > Chacune de ces armatures urbaines comprend des liens internes entre ses pôles
- > Les « relations inter-territoires » représentent les attractivités inter-territoriales liées aux

## 1.1 Consolider les armatures territoriales en favorisant le renouvellement urbain et en maîtrisant les extensions urbaines pour l'habitat

Afin de préserver les espaces agricoles et naturels, la loi demande aux SCoT de définir des objectifs chiffrés de maîtrise de la consommation d'espace, qui, depuis la loi LAAF, doivent obligatoirement être ventilés par secteurs géographiques. Ces objectifs sont exprimés, selon les cas, sous forme d'une surface urbanisable maximale et/ou d'un taux de réduction de la surface urbanisable par rapport à la période passée.

Ce travail invite inévitablement les territoires à trouver d'autres ressorts que l'extension urbaine pour répondre à leurs besoins de production de logements, qu'il s'agisse du simple maintien de la population existante (point mort) ou de l'accueil d'une population nouvelle. Ainsi, un objectif chiffré de production de logements est défini dans la plupart des SCoT (sous forme de fourchette ou d'ordre de grandeur, pour la période de mise en œuvre ou annuel). Cet objectif est souvent réparti par EPCI ou en fonction d'une armature territoriale.

Un premier levier souvent actionné pour limiter l'extension urbaine pour l'habitat est de fixer une densité minimale pour les opérations d'ensemble (et dans de rares cas pour les opérations individuelles), densité qui va généralement être différenciée selon la situation dans l'armature territoriale (niveau de pôle).

Certains SCoT choisissent d'affirmer des objectifs chiffrés de production de logements dans l'enveloppe urbaine existante, comme par exemple une part minimum de renouvellement urbain dans la production totale de logements. D'autres demandent de donner la priorité au renouvellement urbain et de ne recourir aux extensions urbaines qu'après avoir étudié les possibilités alternatives. Ces différents objectifs sont généralement modulés en fonction de l'armature territoriale ou par EPCI.

Un autre levier est de définir des objectifs de remise sur le marché de logements vacants, objectifs qui sont rarement chiffrés (quelques SCoT affichent un taux de sortie de vacance, ou un nombre de logements vacants à résorber). La résorption de l'habitat indigne est parfois également abordée.

Néanmoins, les territoires sont souvent confrontés à des difficultés de mobilisation du foncier et à l'absence de financement à la hauteur de

l'enjeu pour mettre en œuvre une telle politique. En outre, la capacité à faire du renouvellement urbain dépend fortement des contextes territoriaux. Ainsi les territoires en stagnation ou en déprise, les zones où le marché du logement est très détendu, ne peuvent se fixer les mêmes objectifs de densité et de renouvellement urbain que les territoires bénéficiant d'une dynamique démographique nettement positive et d'une forte attractivité (territoires littoraux, villes universitaires par exemple), même si le gisement est souvent plus élevé dans la première catégorie que dans la seconde.

*> Ainsi, le SRADDET pourrait fixer l'enjeu de maîtrise de la consommation d'espace à l'échelle régionale et affirmer le caractère prioritaire du renouvellement urbain, tout en laissant à chaque SCoT la latitude de définir ses objectifs chiffrés en la matière.*

*> La Région (au travers l'Etablissement Public Foncier Régional notamment) pourrait apporter son soutien aux collectivités engagées dans une politique de renouvellement urbain (restructuration d'îlots, rénovation urbaine, réhabilitation de logements, lutte contre la vacance, etc.) à trois niveaux :*

- Accompagnement des collectivités (financement d'ingénierie) dans l'identification des gisements fonciers et dans l'étude de faisabilité des projets (équilibre économique, acquisition),*
- Portage foncier sur une durée suffisante pour permettre aux opérations de voir le jour,*
- Participation au financement des opérations publiques ou résultant de partenariats public-privé et au financement de dispositifs d'amélioration de l'habitat privé (OPAH, PIG par exemple) ou de résorption de l'habitat indigne (ORI, RHI par exemple).*

Plusieurs SCoT travaillent également sur la question du peuplement (mixité sociale au sens large, meilleure répartition géographique du logement à coût maîtrisé) et du parcours résidentiel des ménages. Ils définissent des orientations pour la mise en adéquation de l'offre avec les besoins (objectif de production de logement locatif et/ou de logement à loyer maîtrisé notamment, de logements en accession à la propriété).

L'objectif de production de logement social ou aidé exprimé par quelque SCoT n'est généralement pas territorialisé, mais il est parfois chiffré (exprimé en part dans l'offre neuve ou en part dans le parc total).

Dans les territoires non tendus et en dehors des grandes villes, une des premières difficultés est de convaincre les bailleurs sociaux de réaliser des opérations, ce qui peut même parfois être un obstacle pour l'atteinte du taux de logements sociaux fixé par les lois SRU et ALUR. En effet, les bailleurs sociaux doivent résoudre une équation difficile entre hausse du coût de production des logements liée aux exigences de qualité, et maîtrise du coût des loyers en lien avec le niveau de revenu des allocataires. Dans ces secteurs, souvent sortis des périmètres d'aide à la réalisation de logements aidés, il semble que seule une aide exceptionnelle de la part des collectivités permette de sortir de telles opérations. Or, les collectivités locales ont de moins en moins les moyens de faire des réserves foncières comme cela a pu être le cas par le passé.

Certains SCoT expriment également des micro-besoins en faveur de publics spécifiques tels que les étudiants, les travailleurs saisonniers ou précaires.

*> Ainsi, le SRADDET pourrait affirmer l'objectif général de répondre aux besoins en logements non couverts par le marché, afin de faciliter les parcours résidentiels et de favoriser la mixité sociale à différentes échelles. Charge ensuite aux SCoT, et plus encore aux PLH, de décliner territorialement ces objectifs.*

*> La Région pourrait soutenir la réalisation d'opérations de logement social répondant à cet objectif, notamment dans les secteurs où les projets ne peuvent se réaliser sans intervention des collectivités.*

*Dans le cadre de ses compétences Enseignement supérieur, Emploi et Jeunesse, la Région pourrait également soutenir la réalisation de logements étudiants (création de résidences pour étudiants boursiers via les bailleurs sociaux) ou de foyers pour jeunes travailleurs.*

## 1.2 Consolider les armatures territoriales en rationalisant et qualifiant l'offre d'accueil d'activité économique

Si l'activité économique prend majoritairement place hors Zones d'Activité Economique (ZAE), les SCoT ont néanmoins pour tâche de répertorier les besoins en foncier économique et de calibrer l'offre d'accueil en conséquence. L'activité économique a en effet tendance à occuper une part de plus en plus importante de la consommation d'espaces naturels et agricoles au sein de la consommation foncière totale des SCoT, notamment du fait qu'il est plus difficile de définir des objectifs de densité ou de renouvellement urbain pour l'activité économique que pour l'habitat (domaine dans lequel les effets des politiques de réduction amorcées dès la première génération de SCoT "SRU" se font sentir).

Afin de rationaliser l'offre de foncier économique et de gagner en lisibilité, un certain nombre de SCoT isolent leurs objectifs chiffrés de réduction de la consommation d'espace en définissant une enveloppe maximale pour le foncier à vocation économique (la fonction commerciale est selon les cas incluse ou isolée de cet objectif). Dans de rares cas, une distinction plus fine entre artisanat, petite industrie, logistique, commerce et services peut être réalisée.

Les SCoT sont assez nombreux également à travailler sur une armature territoriale économique, en recentrant le développement de ZAE sur un nombre limité de sites, parfois dit stratégiques, et donc à définir un schéma de parcs d'activités (localisation des ZAE pouvant bénéficier d'extension ou à créer) voire une armature hiérarchisée de pôles économiques, souvent assortis d'une enveloppe foncière pour chaque site et d'objectifs qualitatifs, éventuellement différenciés en fonction du niveau de la ZAE dans l'armature.

En limitant le nombre de ZAE à créer ou disposant de possibilité d'extension, il devient en effet possible de réaliser des investissements plus qualitatifs améliorant le niveau de service (desserte numérique, desserte en transports en commun, aménagement routier, qualité environnementale) et l'image des ZAE (aménagement paysager, qualité des espaces publics). La question de la rénovation ou reconversion de ZAE vieillissantes ou qui peinent à se remplir se pose également, comme alternative à la création de nouvelles zones consommatrices d'espace

et risquant, par effet de vase communicant, de faire apparaître des friches artisanales, industrielles ou commerciales.

Les SCoT sont néanmoins encore assez peu nombreux à s'engager en faveur de l'optimisation du foncier économique (densification), de la requalification des zones existantes, et de la remobilisation ou reconversion des friches, en partie faute de disposer d'outils et de moyens pour ce faire.

*> Ainsi, le SRADDET pourrait être le garant d'une certaine maîtrise de la consommation d'espace à vocation économique à l'échelle régionale, tout en laissant le soin aux SCoT de définir à leur échelle ces mêmes objectifs, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre (hiérarchisation, caractérisation des ZAE). Cela implique, pour la Région, de s'investir dans les CDAC et de disposer, à terme, d'un observatoire régional sur la question.*

*> La Région pourrait prendre en compte l'armature économique des SCoT dans la définition de ses objectifs de desserte numérique et physique. Elle pourrait également soutenir (conseil, outils méthodologiques), les politiques publiques de reconversion de friches économiques, notamment sous l'angle de l'innovation environnementale. Plus particulièrement, elle pourrait, via le Contrat de Plan Etat Région, et comme elle a pu le faire sur la problématique de la reconversion des décharges, accompagner les études et les projets de reconversion et de dépollution (étude de sol, déconstruction) de friches économiques, afin de favoriser la réalisation de projets de production d'énergie renouvelable ou de restauration de la biodiversité sur ces espaces. Les Etablissements Publics Fonciers Locaux et Régional pourraient également accompagner les collectivités (conseil, étude de faisabilité, portage foncier) dans le cadre d'opérations complexes de rénovation (pour de l'activité économique) ou de reconversion de ZAE vieillissantes (vers de l'habitat ou des quartiers mixtes). La Région dispose d'un siège en CDAC et s'est positionnée comme un acteur structurant dans les politiques d'aménagement commercial. Cet engagement doit s'accompagner de la mise en place d'un observatoire, support d'une régulation de la concurrence entre territoires.*



### 1.3. Consolider les armatures territoriales en travaillant sur le maillage commercial et la maîtrise des surfaces commerciales

La Fédération Nationale des SCoT conduit actuellement une recherche-action sur la question du commerce dans les SCoT. Il ressort de la première phase de l'étude que les SCoT s'intéressent fortement à la question de l'aménagement commercial, que l'échelle du SCoT est souvent jugée pertinente pour aborder la question des concurrences territoriales en matière d'attractivité commerciale et que les SCoT peuvent agir de manière indirecte sur le commerce par l'intermédiaire des leviers du foncier, de l'habitat, des transports ou des services.

Les SCoT sont également tenus de définir les localisations préférentielles des commerces. Dans ce cadre, certains SCoT définissent une armature commerciale et isolent les objectifs de maîtrise de la consommation d'espaces à vocation commerciale des autres activités économiques.

Ces objectifs sont parfois répartis par secteur géographique ou par pôle commercial. Quelques SCoT prennent l'option d'éviter, voire d'interdire, les implantations commerciales hors des zones d'implantation préférentielles, d'interdire la création de nouvelles zones commerciales, ou encore la création de zones commerciales hors de l'enveloppe urbaine existante.

Un certain nombre de SCoT ont également fait le choix de se doter d'un Document d'Aménagement Commercial (qui prend différentes formes selon la loi à laquelle il fait référence : LME, Grenelle, ALUR) ou Document d'Aménagement Artisanal et Commercial, qui leur permet de réguler assez finement les implantations commerciales.

Les principaux enjeux relevés par les SCoT en matière d'aménagement commercial sont :

- > Les complémentarités, voir la hiérarchisation et la structuration, entre les différents pôles commerciaux d'un même SCoT,
- > Les équilibres entre centre et périphérie d'une même polarité avec, en toile de fond, la question de l'animation des centres-villes et centre-bourgs et la problématique de la vacance commerciale, mais aussi celle des implantations commerciales sur les axes de flux en lien avec les mobilités des ménages,
- > Les équilibres des périphéries entre elles, avec la question de l'accueil des nouveaux concepts dans une perspective d'attractivité territoriale / lutte contre l'évasion commerciale,

mais aussi celle du vieillissement des zones commerciales voire de l'apparition de friches commerciales,

- > L'équilibre entre les différents circuits de distribution (commerce traditionnel, Grande et Moyenne Surfaces, marchés, tournées et circuits courts, auxquels s'ajoutent désormais le commerce en ligne).

La réponse à ces enjeux va s'exprimer de manière très différente selon les contextes territoriaux (petite ville moyenne fortement marquée par la vacance commerciale de centre-ville, territoire plus rural préoccupé par le maintien d'un tissu commercial de base en proximité, métropole en croissance soutenue et soumise à la concurrence internationale, etc.).

Il existe néanmoins plusieurs objectifs vers lesquels convergent largement les SCoT et qui vont dans le sens de la lutte contre l'étalement urbain, de la limitation des déplacements et de l'intensité urbaine :

- > L'animation et l'attractivité des petits et plus grands centres-villes, qui passent notamment par un bon niveau de desserte numérique, par l'aménagement du dernier point de livraison (logistique urbaine) mais aussi par la résorption de la vacance commerciale et le renouvellement de l'offre commerciale. Cela demande notamment des travaux de rénovation et de mise aux normes de locaux commerciaux ou la possibilité d'implanter de plus grandes surfaces commerciales, alors qu'actuellement l'offre de grandes cellules existe surtout en périphérie.
- > L'offre en logements en centre-ville, dans les étages de rez-de-chaussée commerciaux ou dans du bâti à rénover afin de renforcer la demande au plus près des commerces.
- > La rénovation des zones commerciales vieillissantes ou en friche comme alternative à la création de nouvelles zones commerciales.

> Ainsi, le SRADDET pourrait être le garant d'une cohérence de l'aménagement commercial au niveau régional et d'une certaine maîtrise du développement des surfaces commerciales notamment en extension urbaine, à l'échelle régionale, tout en laissant le soin aux SCoT, à travers leur volet commercial obligatoire, et éventuellement optionnel, de définir les équilibres territoriaux internes, les équilibres centre-périphérie et périphérie-périphérie, ainsi que les conditions d'implantation des commerces d'importance.

> La Région pourrait accompagner les territoires engagés dans une politique foncière et immobilière de reconquête / restructuration du commerce de centre-ville, concernant des actions de restructuration foncière et de portage foncier (via l'EPF par exemple).

> Elle pourrait également abonder au FISAC et apporter une aide à la modernisation de l'appareil commercial traditionnel (accompagnement à la digitalisation par exemple).

> En outre, elle pourrait soutenir les politiques publiques de renouvellement / reconversion des zones commerciales vieillissantes ou en friches, concernant par exemple la qualité des espaces publics, l'aménagement paysager, la qualité environnementale et l'accessibilité physique ou numérique

## 2. LES MOBILITÉS AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

### 2.1. Inscrire les territoires dans les grands axes de flux Nord-Sud et Est-Ouest et améliorer la liaison aux grandes métropoles, et en premier lieu à la capitale régionale

L'accès des territoires de Nouvelle-Aquitaine vers et depuis les grandes métropoles nationales et internationales est un atout majeur pour leur développement économique et pour garantir leur attractivité. Les SCoT, en tant que projet de territoire à moyen ou long terme, s'intéressent à l'accessibilité externe dont dépend en partie leur développement futur. L'intégration, par une accessibilité rapide et fiable, aux métropoles nationales et à l'international est un sujet qui apparaît dans de nombreux territoires de projet. La Nouvelle Aquitaine est traversée du Nord au Sud par deux grands axes européens reliant l'Europe du Nord à l'Espagne en passant par Paris : axe atlantique (A10 / LGV SEA via Bordeaux) et axe intérieur (A20 / Train Grande Ligne via Limoges et Toulouse). Un autre axe de flux important Est-Ouest est également identifié au travers de l'axe Nantes-Lyon (A83, RD948, RN141, RD951...), via Poitiers et Limoges (hub vers d'autres villes européennes, Allemagne, Italie), et de la Route Centre Europe Atlantique.

Les territoires de SCoT aspirent naturellement à bénéficier de ces grands axes de flux grâce à des liaisons de qualité permettant de s'y raccorder. Ces grands axes sont également ceux qui permettent la liaison à la capitale régionale et aux grands pôles des régions voisines (Nantes, Tours, Toulouse, Clermont-Ferrand et Lyon). L'amélioration des liaisons routières et ferroviaires permettant de rejoindre ces grands axes et grands pôles est donc un enjeu partagé par de nombreux SCoT. Cette amélioration passe par la qualité des infrastructures, mais également par le niveau du service en ce qui concerne le ferroviaire, et l'organisation de l'intermodalité (articulation des offres tous modes entre elles), afin d'atténuer les désagréments liés aux ruptures de charge (au niveau des pôles d'échanges, parkings relais...) et le niveau des services associés (information voyageurs, billetterie...).

Cet enjeu d'inscription dans les flux et de connexion aux grands pôles est particulièrement prégnant pour :

> les territoires littoraux, dont la façade maritime limite de fait cette inscription dans les flux, et dont la fréquentation estivale de masse crée des problématiques d'accès spécifiques.

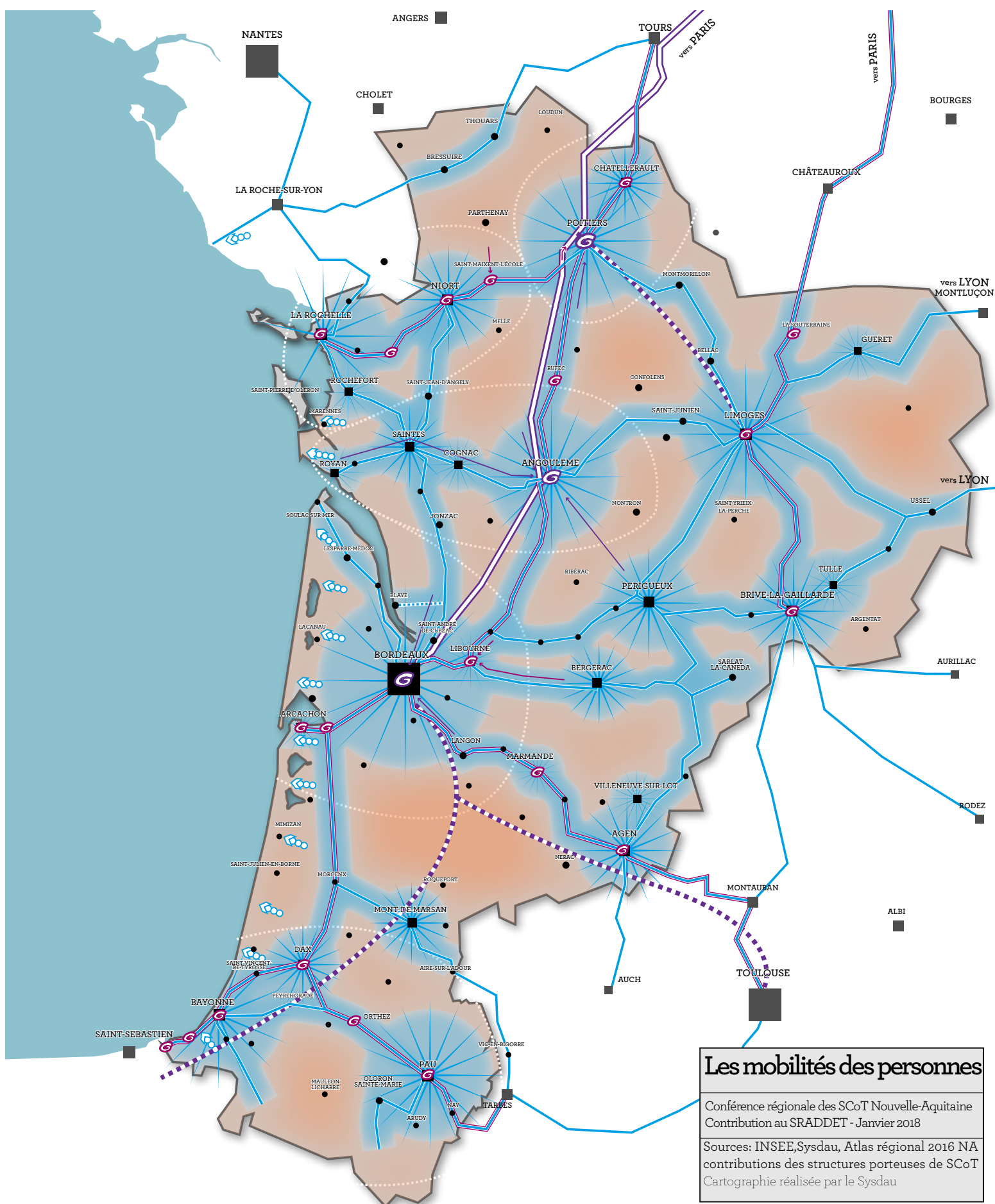
> les territoires ruraux et de montagne situés à l'écart des infrastructures lourdes, et dont la qualité de la desserte est inégale.

> les territoires qui ne sont pas desservis par le TGV ou l'autoroute ou bien où la LGV n'arrive toujours pas alors qu'elle est attendue (Mont de Marsan, Dax, Agen, Limoges, Royan).

> les territoires desservis par le TGV, mais dont le maintien d'un arrêt est menacé (Châtelleraut, Saint-Maixent-l'École, Angoulême, Ruffec).

> les territoires desservis par une liaison ferroviaire mais inadaptée en termes d'alimentation (électrification) et de services (horaires inadaptés)

Ces enjeux peuvent être développés en fonction des 4 grands modes de transport concernés : transport routier, transport ferroviaire, transport fluvial et transport aérien.



**Les mobilités des personnes**  
 Conférence régionale des SCoT Nouvelle-Aquitaine  
 Contribution au SRADDET - Janvier 2018  
 Sources: INSEE, Sysdau, Atlas régional 2016 NA  
 contributions des structures porteuses de SCoT  
 Cartographie réalisée par le Sysdau

**Mettre les grandes liaisons ferroviaires nationales au service de l'essor de «tous» les territoires**

- Organiser des connexions optimales avec la LGV Paris-Bordeaux
- Projeter le développement des Lignes à grande vitesse
- Améliorer la desserte TGV
- Organiser des connexions optimales entre lignes locales et nationales

**Améliorer les infrastructures de transports pour faciliter les migrations pendulaires**

- Maximiser le réseau ferroviaire inter-régional
- Renforcer le niveau de service existant (routières, ferroviaires et fluviales) pour rendre fluides et rapides les déplacements urbains et suburbains
- Améliorer les services de mobilités
- Etablir des schémas de développement de services et d'infrastructures de transport partagés à l'échelle des bassins de mobilité structurant
- Gérer les mobilités héliotropiques



### Note explicative sur la production cartographique

Le fond de plan comprend :

- > La limite administrative schématique de la région
- > Les limites administratives schématiques des SCoT de Nouvelle-Aquitaine

Les choix de représentations cartographiques :

- > Un carré représente les « grandes aires urbaines » de Nouvelle Aquitaine (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/nouvelle-aquitaine-aires-urbaines-2015/>)
- > La taille du carré dépend du poids de population de l'aire urbaine (6 catégories)
- > Un rond représente les autres aires urbaines ou polarités principales des SCoT

Méthode utilisée pour la réalisation :

- > Les territoires ont fait remonter leurs enjeux concernant la mobilité
- > Ces enjeux ont été traduits et harmonisés à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine
- > D'abord distingués selon le type d'infrastructure, les enjeux ont ensuite été répartis sur deux cartes : une traitant de la mobilité des personnes et l'autre traitant de la mobilité des marchandises (Fret, zone logistique...)
- > Les enjeux généraux, comme l'amélioration de l'accès aux zones d'emplois des grandes aires urbaines et l'amélioration du niveau de services des TER, ont été appliqués à l'ensemble des territoires.

Explication des postes de légende :

- > « Organiser le rabattement vers la LGV Paris-Bordeaux » exprime l'idée de permettre aux territoires non desservis par la LGV ou par les lignes TGV historiques d'avoir des accès rapides et garantis via des lignes TER adaptées (horaire permettant des correspondances confortables) ou d'autres modes de transports partagés sur infrastructure routière, à cet axe de transport structurant reliant la capitale nationale à la capitale régionale.
- > « Projeter le développement des Lignes à grande vitesse » exprime le souhait de plusieurs territoires d'inscrire ces grands projets d'équipement au calendrier des travaux à réaliser à moyen terme ou à prévoir à plus long terme.
- > « Assurer une connexion optimale au réseau à grande vitesse » exprime l'idée que le développement des lignes à grande vitesse ne doit pas se traduire par la diminution des dessertes en TGV, au contraire, le niveau de service des lignes TGV historiques doit être soutenu,
- > « Maximiser le réseau ferroviaire inter-régional » exprime le principal enjeu pour tous les territoires de Nouvelle Aquitaine, à savoir que le TER et les liaisons inter-régionales sont déterminantes pour l'accessibilité de très nombreuses communes. Que ce soit sur les territoires urbains, suburbains ou ruraux, le réseau ferroviaire doit pouvoir être utilisé au maximum de son potentiel. Cela peut passer par l'augmentation des lignes quand cela est possible techniquement mais également par le renforcement des rames, leur modernisation, et l'augmentation de la desserte des gares de l'armature urbaine principale des territoires.
- > « Renforcer le niveau de service existant... » est un principe cartographié sur l'ensemble des grandes aires urbaines. Il exprime le souhait des territoires de faciliter l'accès aux grandes zones d'emploi par le déploiement de services de transports partagés sub-urbains pour décongestionner les grandes agglomérations.
- > « Améliorer les services de mobilités » exprime la nécessité d'améliorer, sur les territoires non desservis par le TER ou un réseau de transport urbain collectif, l'offre en transports en commun permettant de desservir les centralités locales, de se rabattre vers les réseaux de transports régionaux, ou encore de pouvoir se connecter aux réseaux de transport des grands bassins d'emplois.
- > « Etablir un schéma... » exprime la nécessité de décliner sur les territoires qui le souhaitent, des schémas de transport en commun à l'échelle du bassin de mobilité.

## TRANSPORT ROUTIER : METTRE À NIVEAU LES INFRASTRUCTURES STRATÉGIQUES

Au plan routier, les besoins mentionnés par les SCoT concernent plus la mise à niveau de certaines infrastructures routières nationales ou départementales (contournements de villes, création de voie(s) supplémentaire(s)...) que la réalisation d'infrastructures nouvelles. Les attentes concernent principalement un axe Est-Ouest au Nord de la région, un axe Nord-Sud intérieur, la desserte des zones littorales et de montagne et le contournement de la métropole bordelaise. Les principaux besoins d'amélioration d'axes routiers exprimés sont :

- > l'axe Est-Ouest au Nord de la Nouvelle-Aquitaine, intitulé Route Centre Europe Atlantique (RCEA) :
  - Branche nord Nantes-Limoges via Poitiers (N149 - N147) avec fluidité du passage de Poitiers et branche Thouars-Poitiers s'y raccrochant (D347), amélioration de l'existant entre Limoges et Poitiers pour une desserte locale performante et sécurisée.
  - Branche centre La Rochelle-Guéret via Niort (D148 D948), contournement nord de Niort et branche Bressuire-Niort (D748),
  - Branche sud La Rochelle-Limoges via Angoulême (N141) avec le contournement de pôles associés (Saintes, Cognac) : mise en 2X2 voies – Projet RCEA
- > L'axe Nord-Sud littoral : Rochefort-La Rochelle-Nantes (compenser l'abandon du projet A831) et contournement de Marans, pouvant se concrétiser ponctuellement par la création de nouvelles infrastructures
- > l'axe Nord-Sud intérieur :
  - au départ de Limoges et passant par Périgueux, se séparant en deux branches à partir de Bergerac : l'une vers Tarbes via Agen et Auch (RN21), l'autre vers Bayonne via Mont de Marsan-Dax (RD933 et D824).
  - > les liaisons routières des SCoT de montagne (Pyrénées) à l'A64 (ex. Oloron-Sainte-Marie et Oloron-Somport (connexion entre N134 et A65) et déviation de la N134)
  - > les connexions routières des zones littorales entre Bordeaux et Bayonne à l'A63 (ex. A660 jusqu'à Arcachon, liaison Royan-Saintes-Bor-

deaux), avec une problématique spécifique de circulation entre le littoral et l'intérieur en haute saison (aménagements capacitaires, contournements de bourgs, projet de voie rétro-littoral (exp. Lège Cap Ferret - Biganos).

En termes d'infrastructures nouvelles :

- > Un besoin a été relayé par plusieurs SCoT et inscrit dans les travaux de l'inter SCoT Girondin de création d'un contournement Est de la métropole bordelaise. Au-delà de l'idée de décongestionner la rocade bordelaise, qui ne pourra se faire qu'avec la mise en œuvre d'un faisceau de solutions (report modal, régulation dynamique, intermodalité, ...), le raccordement des infrastructures autoroutières à l'Est doit permettre une nouvelle organisation multipolaire des grands sites économiques et logistiques en accord avec les projets des territoires traversés.
- > Par ailleurs, certains SCoT évoquent de nouveaux aménagements routiers : création d'une 2\*2 voies de type autoroutier entre Limoges et Poitiers, voie de franchissement du Gave pour Arros-de-Nay, échangeur autoroutier de Saint-Christoly de Blaye ou de Saintes sur l'A10, liaison du Port de Bordeaux au terminal du Verdon. En effet, au-delà des infrastructures, la question des accès à ces voies de transit nationales et européennes doit être appréhendée, en lien notamment avec le désenclavement / développement de zones d'activités économiques.

*> Les études et aménagements routiers nécessaires à l'atteinte de ces objectifs pourraient être inscrits au Contrat de Plan Etat Région (CPER)*

*> Le SRADDET pourra déterminer les itinéraires routiers d'intérêt régional et les infrastructures nouvelles relevant de la compétence régionale. Il pourrait réaliser ces choix en considérant les grands axes de flux et de liaison à la capitale régionale et aux grandes métropoles voisines (voir carte ci-contre), ainsi que de « désenclavement » des zones littorales et de montagne et de décongestion de la métropole bordelaise.*

*> Les SCoT pourraient s'appuyer sur ce schéma régional pour organiser leur développement, et en particulier positionner leurs zones d'activités économiques et équipements structurants.*

## TRANSPORT FERROVIAIRE : UN EFFORT DE RATTRAPAGE POUR LES TERRITOIRES MOINS BIEN DOTÉS

En matière de desserte ferrée, le constat est fait d'une part, d'une dégradation du service offert sur certaines lignes et d'autre part d'une modification de l'accessibilité des territoires due à la réalisation du barreau Tours - Bordeaux de la LGV SEA, certains s'en trouvant renforcés, et d'autres isolés. De par leur situation géographique et la présence de nœuds ferroviaires, les 3 agglomérations d'Angoulême, Poitiers et Limoges constituent des carrefours à l'échelle régionale voire nationale. Ces étoiles ferroviaires reliant la capitale et les grandes métropoles françaises sont à renforcer.

Un enjeu fort de compensation de l'« éloignement relatif » des territoires à l'écart de la LGV SEA par une desserte TER ou TGV améliorée (horaires, cadencement) est donc mis en avant, notamment pour La Rochelle, Niort, Limoges et Pau. Or, dans certains secteurs (comme dans le Pays Basque ou la vallée de la Dordogne), c'est une dégradation du service TER qui est constatée.

Comme pour l'accessibilité routière, les besoins exprimés concernent plus massivement une amélioration ou une non-dégradation du service existant que la création de nouvelles lignes ou nouvelles haltes ferroviaires. Le prolongement de la LGV SEA (branche ouest Bayonne, pays basque espagnol et branche est par Agen) est en revanche souhaité par plusieurs SCoT des secteurs concernés, tout comme le raccordement au réseau européen de la grande vitesse afin de permettre une liaison Limoges/Paris en moins de 2 heures. En complément de l'offre ferroviaire, des attentes sont exprimées pour disposer de liaisons par car aux gares TER, par exemple pour rallier l'axe ferroviaire Bordeaux-Bayonne.

Les besoins d'amélioration de desserte ferrée les plus fortement exprimés sont :

- > Liaison POLT (Paris - Orléans - Limoges - Toulouse)
- > Limoges - Poitiers
- > Limoges - Royan via Angoulême Cognac et Saintes (connexion à la SEA à Angoulême)

- > La Rochelle - Niort - Paris (via Poitiers)
- > La Rochelle - Nantes
- > La Rochelle-Rochefort-Saintes
- > Niort et La Rochelle - Bordeaux via Saintes
- > Poitiers - Ruffec - Angoulême
- > Pau - axe Bordeaux - Irun (Esp) via Dax (et en amont Oloron-Sainte-Marie - Pau)
- > Mont-de-Marsan - Bordeaux
- > Sarlat - Bordeaux via Bergerac et Libourne
- > Les Sables-d'Olonne - Saumur (pour rejoindre Tours) via Bressuire
- > Châtelleraut - Tours et Châtelleraut - Bordeaux
- > Agen - Marmande - Bordeaux
- > Bordeaux - Le Verdon

Quelques projets de réouvertures de lignes ferrées de transports voyageurs (Saint-Mariens - Blaye, Bordeaux - Lyon via Limoges et Clermont-Ferrand), de nouvelles haltes ferroviaires (Bordes Assas - Pays de Nay) ou gares TGV (Neuvicq, Agen rive gauche sur la LGV SEA) sont également cités comme points d'appui de certains projets de SCoT.

> Le SRADDET devra veiller, en dehors de la grande vitesse, à développer les connexions ferroviaires interrégionales avec les grandes métropoles : Bordeaux, Paris, Nantes, Lyon, Toulouse...

> Le SRADDET pourrait identifier les grands axes ferrés à maintenir, moderniser et développer ainsi que les infrastructures ferroviaires nouvelles à créer, en prenant en considération les mêmes enjeux que pour le transport routier (inscription dans les flux, liaison aux grandes métropoles, désenclavement et décongestion) (voir carte ci-avant).

> Les SCoT pourraient s'appuyer sur ce schéma régional pour organiser leur développement.

> Les études et aménagements ferroviaires nécessaires à l'atteinte de ces objectifs pourraient être inscrits au Contrat de Plan Etat Région (CPER)

## TRANSPORT AÉRIEN : AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ AVEC LES AUTRES RÉSEAUX DE TRANSPORT

La Région Nouvelle-Aquitaine compte 11 aéroports dont seuls les 3 plus importants sont jugés rentables (Bordeaux-Mérignac avec près de 6 M de passagers par an ; Biarritz plus d'1,1 M et Pau 0,6 M de passagers annuels). Les aéroports de Bergerac, Limoges-Bellegarde, La Rochelle-Ile de Ré, Poitiers-Biard et Brive accueillent entre 67 000 et 305 000 passagers annuels (sources : Union des aéroports français). Les aéroports de Périgueux et Agen sont de petits aéroports de proximité. Angoulême n'accueille plus aucune ligne commerciale.

La Région identifie 3 vocations pour les aéroports régionaux : une vocation de désenclavement, une vocation de soutien à une base économique forte (sièges sociaux d'entreprises) et une vocation touristique. Ces vocations sont parfois cumulées pour certains aéroports et n'ont pas la même force pour les différents territoires.

Le 23 octobre 2017, la Région a décidé de créer un établissement public aéroportuaire afin de négocier avec les grands comptes et soutenir financièrement (à hauteur de 25% du capital et jusqu'à 49,7% pour Limoges-Bellegarde) les aéroports qui ont su se développer autour de leur vocation économique et touristique, ainsi que ceux qui participent au désenclavement du territoire (accès à Paris en l'absence de TGV notamment) : Biarritz, Pau, Bergerac, La Rochelle-Ile de Ré, Limoges, Brive et Agen classé « aéroport local ayant une vocation de développement du territoire » avec une période d'observation par la Région en 2018.

La Région ne reconnaît aucune des 3 vocations mentionnées précédemment à l'aéroport de Poitiers-Biard (109 000 voyageurs / an en 2016). Or, cet aéroport joue un rôle de soutien à l'activité économique (déplacement de chefs d'entreprises et flux de touristes et résidents secondaires anglo-saxons) pour l'ensemble du département de la Vienne, ainsi qu'une partie de la Charente et des Deux-Sèvres. En effet, l'aéroport assure des liaisons Est-Ouest avec

Lyon et Nord-Sud avec Londres, qui participant à l'inscription de ces territoires dans les flux économiques européens, et pour lesquelles le TGV n'offre pas de service équivalent.

Les SCoT prennent en compte ces équipements dans leur stratégie de développement. Les enjeux communs identifiés pour le maintien et l'attractivité de l'ensemble des aéroports régionaux sont :

- > la capacité à garder des liaisons aériennes vers des hubs d'envergure européenne (Lyon, Paris, Londres, Genève,...) à l'exception de Bordeaux-Mérignac dont la pérennité n'est pas menacée,
- > l'accessibilité tous modes des aéroports, en particulier en transports en commun (liaison aux gares ferroviaires et gares routières [dont cars Macron]).

*> Le SRADDET pourrait être le support d'une stratégie d'intermodalité permettant la connexion des aéroports régionaux aux autres réseaux de transports collectifs.*

*> Le SRADDET pourrait intégrer la stratégie aéroportuaire régionale en prenant mieux en compte la vocation économique de l'aéroport de Poitiers-Biard.*



## 2.2 Développer une offre multimodale complémentaire et alternative à la voiture particulière pour les déplacements du quotidien

### DÉVELOPPER UN TRANSPORT COLLECTIF URBAIN ATTRACTIF EN ZONE DENSE

Pour des raisons de congestion routière, de consommation énergétique et de qualité de l'air, les SCoT incluant les moyennes et grandes agglomérations régionales (La Rochelle, Poitiers, Limoges, Bayonne, Pau, Angoulême...) recherchent un meilleur équilibre dans les parts modales. Certains SCoT définissent un schéma de mobilité s'appuyant sur des pôles d'échanges et des lignes armatures, supports privilégiés du développement urbain.

Pour l'aire métropolitaine bordelaise, un besoin fort d'accès multimodal aux principaux pôles d'emploi et de formation de Bordeaux et sa première couronne (Bègles, Pessac, Mérignac, Talence...) est identifié, dans un contexte de forte polarisation de la capitale régionale sur son aire urbaine, de croissance démographique soutenue et de saturation de certaines infrastructures routières.

Avant d'engager de nouvelles infrastructures, il s'agit de faire des choix stratégiques pour de nouvelles liaisons et interconnexions en faveur de l'intermodalité et d'optimiser les installations existantes, notamment en y intégrant et en y adaptant de nouvelles fonctionnalités, en appui avec les nouvelles technologies de communication et d'échanges numériques.

Ainsi, en complément des besoins d'infrastructures nouvelles (cf. 2.1) l'InterSCoT Girondin cherche à identifier des interfaces métropolitaines avec une logique de rabattement nord-sud et est-ouest, complétée d'un système de desserte circulaire, et affirme un objectif de desserte à haut niveau de service pour les pôles d'emploi et de formation, dans une logique de type « RER » métropolitain.

A titre d'exemple, à infrastructure constante, le principe de diamétralisation des lignes ferroviaires (la gare Bordeaux Saint Jean n'est plus un terminus mais un arrêt d'une ligne plus longue) permet de limiter des ruptures de charge et par conséquent le raccourcissement des trajets et un meilleur accès pour des territoires à des services et des zones d'emplois dans une logique de RER métropolitain.

Le volet intermodalité du SRADDET doit permettre la formalisation de la stratégie intermodalité de la Région en particulier sur :

- l'articulation entre les différents modes de déplacement » (via des PEM notamment),
- la cohérence des services de transport public et de mobilité (complémentarité des offres et organisation des correspondances),
- la coordination des politiques de transports et de mobilité (offre de services, information aux usagers, tarification, billettique.)

*> Le SRADDET pourrait prendre en compte les politiques de transport urbain développées sur les agglomérations afin de les articuler au mieux avec l'offre de transport interurbain (coordination des offres de transport) et favoriser ainsi l'intermodalité pour tous les territoires.*

## CONCILIER LES FONCTIONS INTERURBAINES ET PÉRIURBAINES DU TER

La volonté de développer des alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien comme pour les déplacements plus exceptionnels est commune à l'ensemble des SCoT. Ces derniers définissent ainsi les liaisons qu'ils souhaitent développer en transport collectif pour permettre la mobilité des populations captives, limiter les effets de saturation routière dans les pôles urbains et les émissions de gaz à effet de serre.

Le TER, créé à l'origine pour les liaisons interurbaines régionales, s'avère dans bien des cas compétitif pour les déplacements domicile travail autour des agglomérations. Ainsi, les SCOT s'accordent sur la nécessité de maintenir voire de renforcer les liaisons ferroviaires et gares TER existantes. Dans certains cas, la question de gares ou de haltes supplémentaires en milieu périurbain se pose. Or, un certain nombre de limites liées aux aspects financiers et aux capacités des infrastructures empêchent de densifier l'offre pendulaire.

Un enjeu partagé par les SCoT serait donc, tout en conservant et confortant la fonction interurbaine du TER (avoir des liaisons performantes entre les principales villes de la grande Région), de développer la fonction de desserte périurbaine des pôles d'emploi principaux par le TER (étoiles ferroviaires / liaisons cadencées). Cette question devra également être regardée dans une démarche inter-régionale (vers les Pays de la Loire, la région Centre, l'Occitanie...).

Les principaux besoins de desserte ferroviaire périurbains et interurbains identifiés sont :

### > Vers le pôle d'emploi de Poitiers :

- cadencement entre les pôles d'emploi de Poitiers et de Châtellerauld
- sur l'axe Poitiers / Angoulême : Vivonne, Ruffec
- sur l'axe Poitiers / Niort : Lusignan, Saint-Maixent,
- sur l'axe Poitiers / Limoges : Montmorillon et Lussac-les-Châteaux

### > Vers le pôle d'emploi d'Angoulême :

- sur l'axe Angoulême / Saintes, la desserte de Cognac, Jarnac et Châteauneuf-sur-Charente.
- sur l'axe Angoulême / Limoges

### > Vers le pôle d'emploi de La Rochelle :

- sur l'axe La Roche-sur-Yon / La Rochelle via Marans
- sur l'axe La Rochelle / Niort

### > Vers les pôles d'emploi de Bordeaux et de Bayonne :

- axe Saintes / Bordeaux
- axe Bergerac / Libourne / Bordeaux
- axe Hendaye / Bordeaux via Bayonne et Dax : Morcenx, Labouheyre, etc.
- axe Saint Jean-Pied de Port / Bayonne
- axe Agen / Marmande / Bordeaux
- axe Mont de Marsan - Bordeaux
- axe Mont de Marsan – Pau et Mont de Marsan – Tarbes

### > Vers le pôle d'emploi de Pau :

- axe Dax / Tarbes
- axe Oloron-Ste-Marie / Pau (avec réouverture la voie ferrée Bedous / Canfranc)

### > Vers le pôle d'emploi de Niort :

- Axe Niort / La Rochelle

### > Vers le pôle d'emploi de Limoges :

- Axe nord/sud : Brive / Uzerche / Limoges ; La Souterraine / Ambazac / Limoges ; Guéret / Ambazac / Limoges
- Axe Poitiers / Bellac / Limoges
- Axe Périgueux / Nexon / Limoges
- Axe Ussel / Saint Léonard de Noblat / Limoges
- Axe Angoulême / Saint Junien / Limoges

*> Le SRADDET pourrait tenir compte de la fonction périurbaine de certaines gares TER tout en confortant la fonction interurbaine du TER, pour définir une offre de services répondant notamment aux besoins de déplacements pendulaires des territoires de SCoT.*

*> Les SCoT pourraient renforcer le développement urbain à proximité des gares qu'ils estiment devoir jouer un rôle pour la desserte en TC des grands pôles générateurs d'emploi.*

*> La Région et les territoires pourraient conclure des contrats d'axe ferroviaire : engagement sur un niveau de services des gares en contrepartie d'un engagement à renforcer l'urbanisation autour de ces gares.*

## AMÉLIORER LE MAILLAGE TERRITORIAL EN ZONE PEU DENSE PAR LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN INTERURBAIN ROUTIER ET DES SERVICES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS DE PROXIMITÉ

Pour les territoires ruraux non desservis par le TER, un enjeu majeur est ressorti concernant la desserte interurbaine par car (désenclavement, accès à l'emploi, accès aux gares extérieures) (ex. Poitiers – Melle – Saintes). Plus largement, les conditions permettant de développer les transports alternatifs en milieu rural ont été pointées (aires de co-voiturage, transport à la demande, autopartage).

En zone rurale, l'accent est également mis sur l'accès par les modes alternatifs aux services et aux équipements de proximité (santé, scolaire, loisirs-culture, etc.). Il s'agit alors moins de toucher une population active motorisée qu'une population captive et isolée. Certains SCOT se lancent dans un plan de mobilité rurale (ex. Ruffécois).

*> Le SRADDET pourrait définir des objectifs de desserte interurbaine par car en complémentarité avec la desserte TER afin de compléter le maillage régional. Il pourrait également prendre en compte les pôles identifiés par les SCOT comme devant jouer un rôle de pôle d'échange / lieu d'intermodalité dans la définition du réseau interurbain régional.*

*> Les SCOT peuvent élaborer des plans de mobilité rurale s'articulant avec les orientations du SRADDET en termes de mobilités.*

*> La Région pourrait accompagner les AOT2 (autorités organisatrices des transports de second rang ou de proximité organisant certains services par délégation) en participant au financement de la mise en œuvre des plans de mobilité rurale*

## DÉVELOPPER LE TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME DE VOYAGEURS EN COMPLÉMENTARITÉ DES AUTRES MODES DANS LES SECTEURS QUI S'Y PRÊTENT

Dans l'estuaire de la Gironde, la Garonne, et sur la côte et les îles charentaises, le transport fluvial et maritime est identifié comme une alternative pertinente à la voiture, pour les déplacements quotidiens. Il s'agit alors d'amener les passagers au cœur des villes avec des temps de parcours attractifs, qu'il s'agisse de flux quotidiens domicile-travail ou plus fréquemment de flux touristiques.

Sur certains axes, l'idée d'élargir la vocation touristique au transport quotidien domicile-travail est émise pour l'estuaire de la Gironde (Blaye-Cœur de Bordeaux, Royan-Le Verdon Royan-Bordeaux, et plus globalement pour le fleuve Garonne, ainsi que pour la Charente-Maritime (La Rochelle, Iles charentaises).

*> Le SRADDET pourrait poser les bases d'un cabotage régional en matière de TC maritime et fluvial*



## ARTICULER AU MIEUX LES OFFRES DE TRANSPORTS DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS ORGANISATRICES

La Région est devenue chef de file en matière de transport collectif, avec comme résultante le transfert de la compétence du transport interurbain des Départements vers la Région, la constitution d'un syndicat mixte de transport régional décliné en bassins de mobilité pour gérer la cohérence et les conventions avec les Départements et les AOM de second rang.

Il existe une réelle nécessité de coordination entre les AOM (Région et agglomérations), concernant la répartition des rôles pour les mobilités et les complémentarités, notamment autour des pôles d'échanges multimodaux identifiés et co-financés.

*> Le SRADDET sera l'opportunité de définir un schéma régional mettant en évidence les besoins d'amélioration de l'offre TC et de création d'offres nouvelles mais également articulant et coordonnant :*

*- les documents de planification stratégique en matière de mobilité : Plans de Déplacements Urbains (PDU) et Plans de Mobilité Rurale,*

*- l'ensemble des offres TC des différentes autorités organisatrices de transport.*

*> Le SRADDET pourrait adopter une approche par bassins de mobilité afin de faciliter la connaissance et la coordination des offres de transports.*

*> Le Syndicat Mixte de Transports créé par la Région Nouvelle-Aquitaine sera un outil privilégié de la coordination des offres (correspondances, tarification combinée, information multimodale), décliné par bassins de mobilités.*

## 2.3 Développer des continuités et articuler les itinéraires doux de dimension régionale

Au plan des mobilités douces, l'intérêt d'un schéma régional des liaisons douces à vocation touristique a été relevé, notamment pour combler à terme les ruptures existantes, mais aussi pour connecter les itinéraires locaux valorisés par les différents territoires à ces grands itinéraires doux de dimension régionale (exp. Le Thouet à vélo complétant le VéloFrancette). Ce schéma des mobilités douces qui concernerait principalement les itinéraires vélos pourrait inclure le tourisme fluvial et travailler l'articulation entre les itinéraires vélos et fluviaux (tourisme fluvestre).

Les grands itinéraires doux structurants recensés par les SCoT sont :

- > Les itinéraires vélo : Eurovélo 1 = Vélodyssée, Eurovélo 3 = Scandibérique (1600 km Trondheim – Compostelle) superposée à la véloroute nationale FlowVelo (250 km Périgord – Aix), Vélo Francette ;
- > Les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle ;
- > Les voies d'eau : Sèvre Niortaise – Marais-Poitevin (Marans– Niort), fleuve Charente, canal de Garonne (Royan - Bordeaux - Agen), estuaire de la Gironde (Blaye - Bordeaux), Canal des deux mers à vélo (Royan-Bordeaux-Agen-Toulouse/Sète)
- > Le projet de vélo route voie verte le long de la Vallée de la Dordogne (inscrit au schéma régional des vélos routes et voies vertes d'Aquitaine)
- > Le projet de voie verte le long du canal de Garonne (inscrit au schéma régional des vélos routes et voies vertes d'Aquitaine ;
- > La mise en œuvre du Schéma National des vélos routes et voies vertes (SN3V) : itinéraire V90 (Saint-Léonard-de-Noblat – Périgueux), V91 (Vallée de la Dordogne), V93 (Royères-de-Vassivière – Limoges), V80 (Blaye – Bordeaux sur la rive droite Estuaire-Dordogne).

*> Le SRADDET pourrait poser les bases d'un schéma régional des liaisons douces de dimension régionale.*

*> Les SCoT pourraient définir en complémentarité les itinéraires doux d'intérêt local s'y raccrochant et permettant de diffuser les grands flux au cœur des territoires.*

*> La Région pourrait participer au financement des équipements favorisant l'accueil des cyclistes et touristes se déplaçant sur les itinéraires doux de dimension régionale (ports fluviaux, gîtes, campings...)*

## 2.4 Améliorer les infrastructures dédiées au fret et mettre en réseau les sites de transferts modaux

La Nouvelle-Aquitaine est dotée de 3 grands ports de commerce (2 grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle et port régional de Bayonne) et de grands axes de transport ferré de marchandises : Bordeaux – Paris ; Bordeaux – Toulouse et POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse).

De nombreux territoires dotés de lignes de fret ferroviaire bénéficient de gares de fret / sites de triage (exp. Saint-Saviol, Grand Pont...) et d'ITE (Installations Terminales Embranchées) qui sont sous utilisés ou inutilisés et qui se dégradent. Pourtant, l'émergence d'opérateur de proximité et l'éventuelle relance du projet d'autoroute ferroviaire atlantique constituent une opportunité qui pose la question de la préservation de ce capital d'installations et équipements fret ou du choix d'un recyclage vers d'autres usages.

Les principaux enjeux soulevés par les SCoT sont :

> La complémentarité entre les 3 ports de commerce néo-aquitains,

> La liaison de ces ports de commerce avec l'hinterland passant par la mise à niveau des infrastructures, voire la création de nouvelles infrastructures, réduisant les impacts liés aux transports de marchandises, et la possibilité de disposer de zones logistiques arrières.

> L'organisation du transfert modal pour inciter les opérateurs à investir les plateformes ferroviaires existantes : mise en réseau des sites de transfert modaux comme relais des grandes plateformes multimodales d'envergure nationale [tri wagons] vers la redistribution locale via des modes routiers terminaux [transport combiné rail/route]

Les principaux besoins identifiés en matière de fret sont :

> Le développement d'une stratégie estuarienne et portuaire entre les différentes entités de Bordeaux port Atlantique (exp. terminaux du port de Blaye peu accessible par la route et non desservi par le rail, liaison avec le Terminal conteneur du Sud Ouest au Verdon)

> La connexion du Grand Port Maritime (GPM) de La Rochelle (port de commerce de La Pallice) aux plateformes ferroviaires intérieures, dont Niort-Terminal (arrière port de La Rochelle) qui passerait par :

→ la réalisation d'un contournement ferroviaire : raccordement ferré dédié entre le GPM et le réseau RFF,

→ la réalisation d'une zone logistique arrière

> Le renforcement du pôle logistique d'Angoulême (au cœur d'un espace de redistribution européen) comme alternative à la concentration bordelaise.

> La réalisation d'une base logistique au sud du SCoT Haute Saintonge / Nord Gironde,

> La réalisation d'une base logistique à Bergerac (raccordement ferré existant),

> La réalisation d'une base logistique à Marcheprime (bassin d'Arcachon).

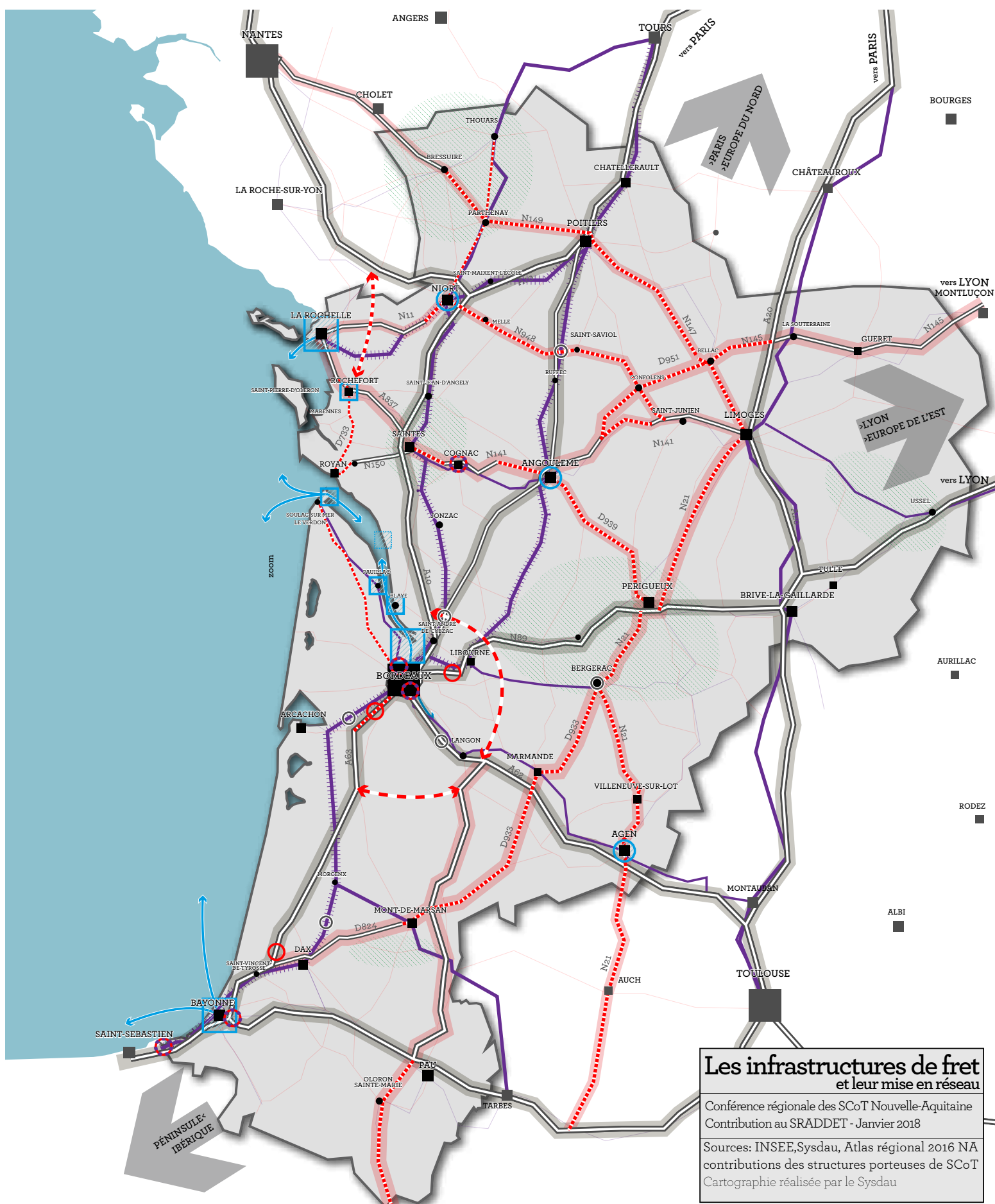
> La réalisation d'une base logistique à Illats (sortie n°2 de l'A62 SCoT Sud Gironde.

> Le renforcement de l'axe fret ferroviaire Mont de Marsan - Tarbes

La carte ci-après donne un aperçu d'une organisation à trouver au niveau des questions logistiques en optimisant ou confortant les infrastructures existantes notamment ferroviaires et portuaires.

*> Le SRADDET pourrait être l'occasion d'élaborer une stratégie régionale sur le fret, autour de trois axes : la complémentarité entre les 3 grands ports régionaux, la fonctionnalité des grands axes de fret et la mise en réseau des plateformes logistiques d'échange (définition d'un réseau cohérent à l'échelle régionale) (voir carte ci-contre)*

*> Les SCoT pourraient s'appuyer sur cette stratégie régionale pour organiser leur développement économique et opérer des choix quant au devenir de certains sites ferroviaires.*



**Les infrastructures de fret et leur mise en réseau**  
 Conférence régionale des SCoT Nouvelle-Aquitaine  
 Contribution au SRADDET - Janvier 2018  
 Sources: INSEE, Sysdau, Atlas régional 2016 NA  
 contributions des structures porteuses de SCoT  
 Cartographie réalisée par le Sysdau

**Les liaisons de fret**

- Liaison de fret routier historique à fluidifier
- Liaison de fret routier à renforcer
- Grands corridors européens de fret ferroviaire
- Liaison de fret ferroviaire à renforcer
- Infrastructure de transit national à renforcer
- Infrastructure de transit local à renforcer
- Création d'une nouvelle infrastructure routière

Cabotage fluvial et maritime à développer

**Les sites de logistiques et d'approvisionnement**

- Port commercial et/ou industriel
- Base logistique arrière-portuaire
- Base logistique multimodal
- Base logistique routière
- Projet de base logisitique
- Grand secteur d'extraction de matériaux

Note explicative sur la production cartographique

*Le fond de plan comprend :*

- > La limite administrative schématique de la région
- > Les limites administratives schématiques des SCoT de Nouvelle-Aquitaine
- > L'ensemble des grandes infrastructures de transports

*Les choix de représentations cartographiques :*

- > Un carré représente les « grandes aires urbaines » de Nouvelle-Aquitaine (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/nouvelle-aquitaine-aires-urbaines-2015/>)
- > Seules figurent les communes situées sur les infrastructures pour alléger la carte

*Méthode utilisée pour la réalisation :*

- > Les territoires ont fait remonter leurs enjeux concernant la mobilité
- > Ces enjeux ont été traduits et harmonisés à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine
- > D'abord distingués selon le type d'infrastructure, les enjeux ont ensuite été répartis dans deux cartes : une traitant de la mobilité des personnes et l'autre traitant de la mobilité des marchandises (Fret, zone logistique...)

## 2.5 Faciliter l'intermodalité et faire émerger une armature régionale de pôles d'échange

En filigrane des enjeux précédents découle le besoin de relier les objectifs de desserte des territoires avec l'armature urbaine des SCoT et inversement, ce qui implique l'identification de pôles d'échanges. La Région devra nécessairement faire ce travail de définition d'une armature de pôles d'échanges régionaux, afin d'asseoir un schéma de mobilité durable.

Les SCoT travaillent également à leur échelle à une armature de pôles d'échanges complémentaires et certains vont jusqu'à définir l'offre de mobilité à développer entre ces pôles. Ces schémas s'organisent le plus souvent sur des axes ou en étoile autour d'un ou 2 PEM principaux (ex. Poitiers - Châtelleraut, Angoulême, La Rochelle-Surgères, Biganos, Limoges, Dax, Mont de Marsan etc.). Ils intègrent bien souvent les modes doux et les nouvelles formes de mobilité telles que les transports à la demande, l'auto-partage ou le co-voiturage, les navettes / voitures de transport avec chauffeur (VTC).

*> Le SRADDET pourrait définir les sites et pôles d'échanges stratégiques de niveau régional et macro-local en prenant en compte l'armature urbaine définie par les SCOT. Il pourrait mettre en évidence les interconnexions à améliorer ou à créer entre les différents modes (train, car interurbain régional, lignes routières privées, TC urbain, co-voiturage).*

*> Les SCoT prendraient appui sur cette armature de pôles d'échanges régionaux pour organiser une armature plus locale et conforter par leurs choix de développement urbain cette armature régionale.*

*> La région pourrait participer au financement de l'aménagement des pôles d'échange par le biais notamment de Programmes d'Aménagement des Gares : participation de la Région au financement des aménagements restant à la charge des collectivités locales (communes ou leurs groupements) déduction faite de la participation de la SNCF ou du Département.*



## 2.6 Améliorer la couverture numérique et en téléphonie mobile des territoires et faciliter les projets offrant une alternative aux déplacements physiques

La couverture numérique et en téléphonie mobile des territoires est un enjeu majeur des SCoT, a fortiori en secteur rural et montagnard (enjeu spécifique lié à la portée réduite des antennes relais), avec un objectif de résorption des zones blanches. Sont parfois distingués les objectifs de desserte numérique pour les pôles économiques (très haut débit) et notamment les pôles ou axes touristiques (FTTO), et les objectifs de desserte pour les ménages (FTTH), les activités libérales, touristiques et agricoles en zone rurale (montée en débit, haut débit).

La desserte numérique des territoires doit également permettre l'accès des habitants et des entreprises aux services publics dont la dématérialisation est engagée (demande de carte grise par exemple).

Des attentes sont exprimées en matière de maillage du territoire par des tiers lieux (co-working, télétravail).

*> La Région pourrait fixer comme objectif prioritaire le raccordement à la fibre des zones d'activités économiques comme point d'entrée des territoires, et y adjoindre les outils et financements correspondants.*

*> Le SRADDET pourrait être l'outil de coordination des schémas et initiatives infra-régionales existants ou entrepris.*

*> La Région, au travers de PIGMA, pourrait animer une plateforme unique d'échanges et de mise à disposition de données afin de consolider l'appropriation par les territoires.*

### 3. UNE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE ENGAGÉE ET AMPLIFIÉE PAR LES TERRITOIRES DE SCOT

#### 3.1 Faire projet avec la biodiversité

La préoccupation constante des SCoT est de concilier développement et environnement pour que la satisfaction des besoins actuels et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, d'équipements, d'infrastructures, d'activités culturelles, sportives et de loisirs se conjugue avec les objectifs de préservation et de mise en valeur des ressources et des milieux qui constituent la richesse et l'attractivité de leur territoire. Par ailleurs, en tant qu'outils d'aménagement, les SCoT peuvent favoriser l'usage des transports en commun et contribuer à rompre avec une organisation spatiale qui entraîne la croissance des déplacements et donc des émissions de gaz à effet de serre.

Les territoires de Nouvelle-Aquitaine sont concernés par différentes réglementations qui permettent d'apporter une première réponse à la nécessaire protection des réservoirs de biodiversité. La détermination des principaux réservoirs de biodiversité repose sur le croisement de différents éléments : les sites protégés (Natura 2000, arrêtés préfectoraux de protection de Biotope, sites classés....) et les sites inventoriés (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique – ZNIEFF de type 1 et 2) - (voir carte ci-contre).

En préalable, les espaces déjà protégés par les réglementations ont vocation à intégrer les réservoirs de la trame régionale. En complément, les SCoT mènent des études et inventaires permettant d'affiner la connaissance locale et de justifier la préservation d'autres espaces de sensibilité environnementale forte : sites non inventoriés officiellement mais contenant les espèces et milieux pris en compte et connus des naturalistes locaux et liste des habitats et des espèces établie pour la région par le Muséum National d'Histoire Naturelle pour la Trame Verte et Bleue nationale. Ainsi, les SCoT recensent et valorisent les éléments naturels qui fondent l'attractivité de leur territoire.

A l'échelle des SCoT, les espaces constitutifs de la trame verte et bleue sont appréhendés plus précisément et apportent des prescriptions en fonction de la typologie suivante :

> les espaces naturels de protection forte (dont

les éléments repérés réglementairement),  
> les espaces de continuité écologique,  
> les coupures d'urbanisation.

Ils rédigent également des prescriptions applicables aux espaces agricoles et aux espaces forestiers en tant que sites à enjeux environnementaux et espaces de production et de valorisation.

La connaissance précise de leur territoire a permis aux établissements publics porteurs de SCoT de déterminer des secteurs de sensibilité écologique d'importance qui complètent les cartes des zonages environnementaux. La protection, l'entretien ou la reconquête par exemple des zones inondables, des zones humides, des terrains et plans d'eau abandonnés après exploitation des granulats ou assèchement pour l'agriculture, des friches industrielles, des anciennes carrières, des espaces délaissés autour des infrastructures autoroutières ou ferroviaires ou les propriétés en déshérence sont utiles à la fois à la collectivité et à la biodiversité.

*> Pour éviter les écueils rencontrés lors de l'élaboration des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), le SRADDET pourra reprendre la carte des réservoirs réglementaires (voir carte ci-contre) et accompagner les SCoT dans la recherche et les travaux scientifiques de définition des périmètres à protéger via l'agence régionale de biodiversité de Nouvelle Aquitaine en s'appuyant sur les connaissances acquises par les structures existantes auparavant (Observatoire régional de Poitou-Charentes) ou également le réseau des conservatoires des espaces naturels*

*> Il est entendu que les espaces naturels, agricoles et forestiers avec une sensibilité environnementale forte ne devront pas devenir des secteurs sanctuarisés et que les SCoT sont légitimes pour animer la réflexion autour de la préservation et la mise en valeur de ces espaces notamment touristiques, le tout encadré par les évaluations environnementales obligatoires, et en lien avec les organismes compétents de gestion de ces sites existants ou futurs (Parc naturels, Conservatoire du littoral, ONF, collectivités...).*



### 3.2 La trame verte et bleue : mailler le territoire et connecter le vivant

Les corridors écologiques sont les espaces qui assurent les connexions entre les réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie, l'ensemble formant la trame verte et bleue. Les corridors écologiques peuvent prendre plusieurs formes (espaces naturels, agricoles ou de production forestière) et n'impliquent pas nécessairement une continuité physique ou des espaces contigus. Au-delà de la protection réglementaire des secteurs d'intérêts écologiques majeurs et reconnus à ce jour, les SCoT contribuent déjà à la protection plus large des espaces qui produisent de la biodiversité ordinaire et sont source d'aménités pour les habitants. En effet, la préservation des continuités naturelles, agricoles et forestières et le lien ville / campagne sont des objectifs centraux des SCoT qui cadrent les PLU(i) pour la délimitation précise des zones et règles afférentes.

*> Sur la base de la carte des réservoirs de biodiversité repérés réglementairement, le SRADDET pourrait proposer des corridors écologiques, en cohérence avec la stratégie nationale, et assortis de prescriptions ou de modalités de gestion, en lien notamment avec le fonctionnement des infrastructures. Les coupures d'urbanisation ne sont par contre pas de son ressort dans un esprit de subsidiarité des SCoT.*

*> En matière de biodiversité et de trame verte et bleue : le SRADDET s'appuie sur les réservoirs réglementaires et la stratégie nationale pour la Trame verte et bleue pour définir les corridors écologiques régionaux. Les SCoT sont chargés des travaux scientifiques pour préciser et renforcer la connaissance et la délimitation des secteurs de sensibilité environnementale qui trouvent une protection réglementaire dans les PLU(i).*

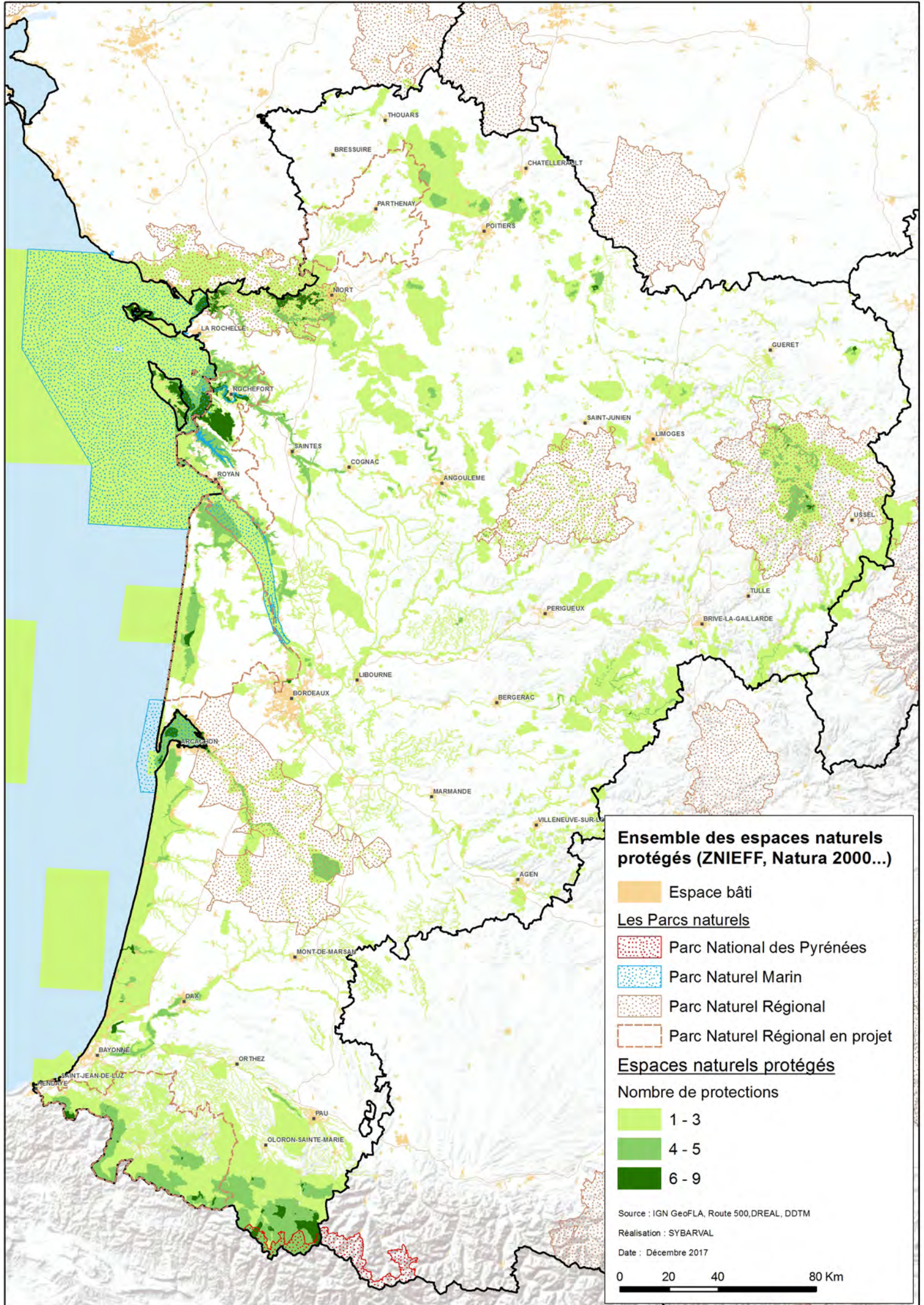
*> La Région Nouvelle-Aquitaine pourrait apporter un appui technique et financier aux travaux de connaissance de la biodiversité sur les territoires de SCoT notamment par le biais de l'Agence Régionale de Biodiversité.*

*> L'élaboration du SRADDET pourrait permettre la définition d'un mode d'intervention partenarial pour la résorption des obstacles aux continuités écologiques.*

*> La Région Nouvelle-Aquitaine pourrait coordonner l'observation des dynamiques spatiales liant suivi de la consommation des espaces et plus globalement celui de la mutation des espaces.*

*> La Région pourrait construire un arsenal de soutiens à la gestion des espaces naturels, mais aussi agricoles (soutien à la filière bio, réintroduction de l'élevage, agriculture périurbaine et maraîchage...) et forestiers (création d'un label de bois « local » pour les chantiers de construction ou le bois-énergie).*





**Ensemble des espaces naturels protégés (ZNIEFF, Natura 2000...)**

- Espace bâti
- Les Parcs naturels**
- Parc National des Pyrénées
- Parc Naturel Marin
- Parc Naturel Régional
- Parc Naturel Régional en projet
- Espaces naturels protégés**
- Nombre de protections**
- 1 - 3
- 4 - 5
- 6 - 9

Source : IGN GeoFLA, Route 500, DREAL, DDTM  
 Réalisation : SYBARVAL  
 Date : Décembre 2017

0 20 40 80 Km



Note explicative sur la production cartographique

La carte représente les surfaces couvertes par au moins un périmètre de protection. Au total, nous avons agrégé 12 espaces naturels protégés : ZNIEFF 1 et 2, ZICO, Natura 2000 directive Oiseau et Habitat, sites RAMSAR, Zone de Protection Spéciale (ZPS), Réserves Naturels Régionales (RNR) et Nationales (RNN), Sites Classés et Inscrits ainsi que les Arrêtés Préfectoraux de Biotope (ABP). Un fois ce traitement réalisé, nous avons comptabilisé la superposition avec le nombre de protections existantes sur chaque zone.

Sur cette base, nous avons superposé les périmètres de Parcs Naturels (PNR, PN et PNM) actuels et futurs.

### 3.3 Gérer de façon patrimoniale et solidaire la ressource en eau

La ressource en eau a une dimension déterminante pour l'ensemble du territoire et ses occupants. Les consommations nécessaires doivent être justifiées et réalisées dans les conditions qui permettent la préservation et le renouvellement de la ressource, l'efficacité du dispositif de lutte contre le gaspillage et la restitution de bonne qualité vers les milieux naturels... auxquelles il faut ajouter les risques de pénurie liés au changement climatique.

La Région Nouvelle Aquitaine est concernée par 2 SDAGE : Adour-Garonne et Loire-Bretagne. Les enjeux de gestion de la ressource en eau sont systématiquement évoqués dans les SCoT. Les SCoT visent à garantir une gestion équilibrée et durable de la ressource, avec pour corollaire les objectifs suivants :

> L'organisation d'un développement urbain compatible avec la ressource en eau potable disponible (quelle que soit son origine) afin de pouvoir répondre aux besoins futurs, mais aussi à ceux des territoires qui partagent cette même ressource (solidarité interterritoriale)

> La prévention des pollutions diffuses (agricoles, non agricoles, assainissements individuels non conformes...) ou accidentelles (industrie, infrastructures...),

> L'amélioration de la qualité des eaux brutes (zones humides, cours d'eau, captages d'eau potable...) et de la qualité des rejets dans les milieux naturels (efficacité des dispositifs d'assainissements collectifs et individuels),

Cependant, les grands partis d'aménagement ne semblent pas conçus au regard des enjeux liés à la gestion de la ressource en eau et les SCoT couverts par un ou plusieurs SDAGE lient aménagement et préservation de la ressource mais renvoient bien souvent aux CLE des SAGE, le soin de détailler les dispositions relatives à la gestion de la ressource en eau, structures plus légitimes pour animer ces sujets.

*> L'opportunité du SRADDET sera d'apporter une cohérence dans les stratégies des deux bassins, mais également de considérer l'enjeu quantitatif et qualitatif de l'eau pour ses multiples usages (eau potable, activités agricoles et industrielles, eaux de baignade, pêche et ostréiculture...).*

*> En matière de gestion de l'eau : le SRADDET, en cohérence avec les SDAGE, apportera une approche transversale pour répondre aux enjeux quantitatif et qualitatif de la ressource en eau.*

*> L'élaboration du SRADDET pourrait permettre l'affirmation d'un regard sur l'aménagement qui considère la préservation de la ressource en eau (et plus globalement des ressources naturelles) comme une contribution positive à la vitalité des territoires, et donc comme un enjeu de premier plan.*

*> Le SRADDET pourrait porter une gestion patrimoniale de la ressource à travers l'essor d'une véritable « culture hydro-économe », qui se traduirait notamment par l'optimisation du fonctionnement des réseaux de distribution d'eau potable (lutter contre les pertes) et l'inscription du territoire dans la réduction de la consommation d'eau potable et le développement de pratiques vertueuses : récupération des eaux pluviales, sensibilisation du public aux économies d'eau potable, exemplarité des collectivités territoriales...*

*> La région doit prendre sa place dans la stratégie d'organisation des compétences locales de l'eau (SOCLE) et pourrait accompagner les territoires de SCoT, en lien avec les Agences de l'eau, sur des expériences innovantes (sur le modèle d'Aménageau en Gironde) en vue de la mise en œuvre de projets concrets et innovants.*

### 3.4 Les SCoT, acteurs engagés de la transition énergétique

Les enjeux de lutte contre le changement climatique et de transition énergétique, quasiment absents des SCoT les plus anciens, sont de plus en plus présents. Les territoires de SCoT se sont emparés des démarches nationales et régionales pour développer et mettre en œuvre des stratégies énergie-climat volontaristes. En effet, le levier de l'aménagement du territoire et l'opposabilité aux documents d'urbanisme communaux permettent aux structures porteuses de SCoT d'engager une animation territoriale autour de ces questions.

La transition énergétique est intimement liée à l'arrêt de l'étalement urbain, qui se situe au cœur de la problématique d'aménagement du territoire, au croisement des enjeux de protection de la nature, de la biodiversité et des paysages, et ceux du réchauffement climatique, de transport et d'énergie. Les SCoT permettront de contenir l'étalement urbain et de réduire les obligations de transport qui constituent un des premiers émetteurs de gaz à effet de serre. Ainsi, l'encadrement des extensions périphériques de l'urbanisation doit être la priorité dans chacun des territoires, tant en milieu urbain que rural. A l'échelle rurale, la constitution ou la densification de petits pôles urbains et ruraux attractifs pourrait ainsi être préférée aux zones pavillonnaires éparpillées autour des villes-centres et gros bourgs avec la multiplication des infrastructures, des services, des dessertes de transports et des déplacements automobiles qui s'ajoutent à l'obligation d'abondance énergétique.

La nécessité d'aller vers des territoires « bas carbone » est souvent exprimée, et déclinée en principes : concevoir des formes d'aménagement du territoire plus compactes visant à réduire les distances et temps de déplacement, permettre la réhabilitation énergétique du bâti et favoriser les nouvelles constructions moins consommatrices d'énergie, permettre le développement des énergies renouvelables...

Le SCoT est ainsi le document qui a vocation à mettre en cohérence et coordonner à l'échelle locale les différentes démarches contractuelles initiées : TEPOS, TEPCV, PCAET (voir carte ci-contre)... Le SCoT peut ainsi traduire les objectifs en termes d'aménagement local : iden-

tification du mix énergétique « local » assumé politiquement, prévention des conflits d'usage liés aux sols, objectifs contextualisés pour la performance énergétique (par rapport au type de bâti par exemple).

*> Sur le thème de l'énergie, le SRADDET est un appui à la mise en œuvre d'actions dont l'échelle doit être plus vaste : exploitation de gisements, portage financier de projets de filières, solidarité urbain-rural sur l'approvisionnement en énergie, capacités de raccordement des réseaux des énergies renouvelables.*

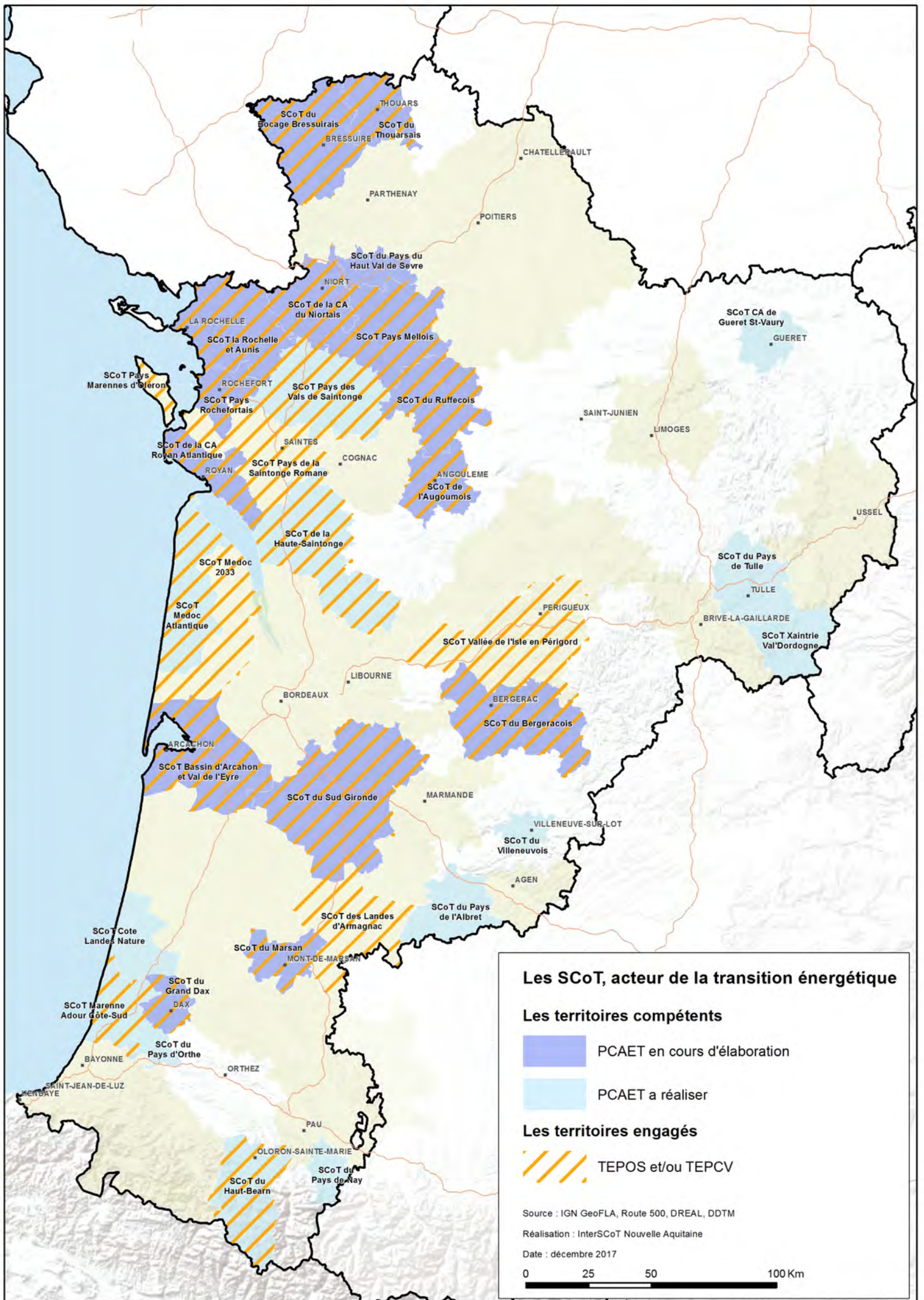
*> Les objectifs en termes d'émissions de GES, de consommation d'énergie mais surtout de couverture des besoins en énergies renouvelables locales doivent rester identifiés à l'échelle régionale afin de ne pas freiner le mix énergétique acté localement, permettant également aux territoires engagés de veiller au développement potentiel des différentes filières. Cependant, la stratégie régionale peut se positionner sur certains points qui font l'unanimité des SCoT à savoir, par exemple, la proscription des parcs photovoltaïques au sol sur des espaces sensibles naturels, agricoles et forestiers.*

*> L'articulation des territoires SCoT-PCAET permettra de renforcer la légitimité et la force de frappe de la Région sur ce sujet.*

*> Le SRADDET fixe des objectifs globaux en termes de réduction des émissions de GES, de maîtrise de la consommation énergétique et de développement des énergies renouvelables, et s'appuie sur les SCoT compétents en matière de PCAET et/ou labellisés TEPOS/TEPCV pour définir le mix énergétique local et mettre en œuvre les actions adaptées et nécessaires à l'atteinte des objectifs.*

*> Les SCoT s'emploient à répondre aux enjeux de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et à lutter contre les phénomènes liés à la pression foncière. Le SRADDET doit donc éviter une déclinaison d'objectifs chiffrés dans ce domaine et rester au niveau régional.*





SCoT du Bocage Bressuirais  
 BRESSUIRE  
 SCoT du Thouarsais  
 THOUARS

PARTHENAY

POITIERS

CHATELLEBAULT

SCoT du Pays du Haut Val de Sèvre

NIORT

SCoT de la CA du Niortais

LA ROCHELLE  
 SCoT la Rochelle et Aunis

SCoT Pays Mellois

SCoT CA de Gueret St-Vaury  
 GUERET

SCoT Pays Marennes d'Ileéron

ROCHEFORT  
 SCoT Pays Rochefortais

SCoT Pays des Vals de Saintonge

SCoT du Ruffécois

SAINT-JUNIEN

LIMOGES

SCoT de la CA Royan Atlantique  
 ROYAN

SCoT Pays de la Saintonge Romane

COGNAC

ANGOULEME  
 SCoT de l'Angoumois

USSEL

SCoT de la Haute-Saintonge

SCoT Medoc 2033

SCoT Medoc Atlantique

SCoT Vallée de l'Isle en Périgord

PERIGUEUX

SCoT du Pays de Tulle  
 TULLE

BRIVE-LA-GAILLARDE

SCoT Xaintrie Val'Dordogne

BORDEAUX

LIBOURNE

SCoT du Bergeracois

BERGERAC

SCoT Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre

ARCACHON

SCoT du Sud Gironde

MARMANDE

SCoT du Villeneuvois  
 VILLENEUVE-SUR-LOT

AGEN

SCoT Cote Landes Nature

SCoT des Landes d'Armagnac

SCoT du Pays de l'Albret

SCoT du Marsan  
 MONT-DE-MARSAN

SCoT Marenne Adour Côte-Sud

SCoT du Grand Dax  
 DAX

SCoT du Pays d'Orthe

ORTHEZ

SAINT-JEAN-DE-LUZ  
 MENDÈS

OLORON-SAINTE-MARIE

SCoT du Haut-Bearn

SCoT du Pays de Nay

PAU

*> La Région pourrait désigner les structures porteuses à la fois des SCoT et PCAET comme les secteurs pilotes d'une politique de limitation des consommations d'énergie et de développement des énergies renouvelables respectueuse des spécificités locales.*

*> La Région est attendue comme moteur de la mise en œuvre d'une stratégie ambitieuse pour la transition énergétique, en apportant aux territoires de SCoT engagés un appui technique et financier.*

*> Concernant l'adaptation au changement climatique, la gestion de la forêt doit être un des axes forts de la politique régionale afin de valoriser les espaces forestiers pour faciliter la régénération de la forêt pour le stockage du CO2, la plantation d'essences nouvelles, peu consommatrices d'eau, ou la structuration d'une filière locale estampillée « Nouvelle-Aquitaine ».*

*> L'outil ARTEE pourra être conforté comme appui aux territoires.*

*> Un objectif de maîtrise de l'étalement urbain nécessite un observatoire régional de suivi sur ce sujet. Cet observatoire pourrait distinguer l'étalement urbain « habitat » de l'étalement urbain « activités économiques et infrastructures ».*

S'agissant de l'adaptation au changement climatique, la Région est la bonne échelle pour anticiper et atténuer les impacts notamment en termes de ressources (eau, biodiversité...), d'activités économiques (équipements touristiques littoraux, de montagne, recul du trait de côte, ressources pour l'industrie, agriculture, viticulture...) et humaines en lien avec l'urbanisme (végétalisation des îlots de chaleur...).

*> L'élaboration du SRADDET pourra permettre une réflexion collective sur l'adaptation au changement climatique et sa prise en compte dans les politiques d'aménagement et de développement des territoires. En effet, les SCoT pourront venir en appui du schéma régional pour décliner les pistes d'actions et objectifs régionaux.*



### 3.5 Un littoral aux profils différents mais soumis aux mêmes pressions

La côte néo-aquitaine est entièrement maillée par des SCoT approuvés ou en révision. Les SCoT concernés par la loi littoral sont encadrés strictement. Le volet littoral fait l'objet d'un traitement explicite dans tous les SCoT (identification des espaces proches du rivage, des espaces naturels remarquables, coupures d'urbanisation, etc.). Par ailleurs, les services de l'Etat apportent leur expertise sur l'interprétation de la loi Littoral.

En outre, les collectivités, par le biais d'organismes divers (Parc Naturel Marin, Conservatoire du Littoral, GIP Littoral...) assurent la protection des sites et des personnes, en lien avec les associations compétentes. En effet, il existe de nombreux documents stratégiques avec des degrés d'opposabilité différents (Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur de la Mer ; Document stratégique de façade, Parc Naturel Marin, Plans plage...) mais qui cadrent, avec tous les acteurs concernés, l'aménagement du littoral.

*> Le SRADDET est le document stratégique indispensable pour harmoniser et mener de front les débats sur les multiples enjeux qui touchent le littoral et les îles : pression foncière, mobilités touristiques, gestion du recul du trait de côte, protection des hommes et des activités, érosion, qualité de l'eau, retrait stratégique, rapports entre îles et continent...*

Les SCoT font référence aux démarches de gestion intégrée de la zone côtière pour énoncer l'objectif d'une gestion équilibrée des différents usages du littoral, laissant aux opérateurs le soin de mettre en œuvre les plans d'actions actés collégalement.

La jurisprudence vient questionner les orientations définies dans de nombreux SCoT mais elles font émerger la reconnaissance du rôle incontournable des SCoT pour décliner la loi à leur échelle.

*> Dans le cadre du SRADDET, l'appui de la Région au GIP Littoral aquitain est un préalable indispensable pour conforter le travail entrepris toutes ces dernières années.*

*> L'élaboration du SRADDET pourrait permettre un échange sur les liens à établir entre planification à terre, planification en mer et gestion intégrée de la zone côtière ; un travail sur les risques côtiers, notamment liés au changement climatique ; une consolidation de la mise en œuvre de la loi littoral en proposant des éléments de méthodologie partagés, en lien avec l'Etat.*

*> Les SCoT peuvent traduire les objectifs de gestion intégrée des zones côtières dans un Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).*



### 3.6 Un espace montagnard sensible

L'espace montagnard doit être appréhendé par le SRADDET comme un espace au fonctionnement spécifique tant au niveau environnemental qu'au niveau humain.

L'espace montagnard est soumis à des risques majeurs (avalanches, glissement de terrain, chute de blocs, inondations torrentielles, sismicité ...) impactant fortement les possibilités d'occupation des sols.

#### SPÉCIFICITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'espace montagnard est remarquable par la biodiversité. Le SRADDET doit reconnaître le paysage formé par l'espace montagnard :

- > la haute montagne constituée de paysages quasiment vierges de toute artificialisation constitué de rochers lichens, végétation spécifique, neige et glaces.
- > L'espace d'estives d'altitude formé par des prairies non fauchées
- > L'espace de transition compris entre les villages et les estives d'altitude, caractérisé par des prairies bocagères ouvertes comprenant une biodiversité forte et dépendant de l'existence du pastoralisme. Ce sont des prairies de fauche, des fougeraies et des prairies naturelles. C'est l'espace le plus menacé par l'enrichissement lié à un déclin de l'usage de cet espace du fait du retrait de la présence humaine.
- > Les villages et vallons implantés soit dans la pente soit en fond de vallée.

L'espace montagnard est le château d'eau des rivières, gaves et fleuves permettant à la fois l'alimentation en eau potable, l'irrigation des cultures et la production d'électricité. En outre, l'espace montagnard est l'espace le plus menacé par le changement climatique.

*> Le SRADDET doit traduire des objectifs veillant à valoriser les possibilités de développement dans les espaces non soumis à risque*

*> Le SRADDET doit veiller à préserver ces espaces fournissant à l'homme une richesse naturelle, touristique et économique.*

*> L'armature de vallée et l'espace montagnard dans son ensemble doivent être pensés au niveau du massif des Pyrénées avec la collaboration de la Région Occitanie.*

*> Le SRADDET devrait apporter des réponses permettant une adaptation de l'exploitation des espaces afin de proposer une adaptation de la faune et la flore et en particulier de l'exploitation forestière comprenant des espèces compatibles avec l'élévation des températures et le changement du régime des précipitations.*

## SPÉCIFICITÉ DE L'OCCUPATION HUMAINE

L'espace montagnard est caractérisé par :

> une activité économique liée à la présence d'industries anciennes, de l'hydro-électricité et du pastoralisme.

*> Le SRADDET devra veiller à permettre le développement de ces activités et traduire des orientations prenant en compte les enjeux liés à la présence de réservoirs de biodiversité majeurs et les trames vertes et bleues.*

*> Le SRADDET devra exprimer que l'agropastoralisme protège des écosystèmes et la biodiversité en maintenant le caractère ouvert de la zone de transition comprise entre les villages et les estives d'altitude. Ce caractère ouvert est de plus indispensable à la conservation des chemins de randonnée permettant l'accès à la moyenne et haute montagne.*

> des activités touristiques principalement liées aux stations d'altitude et aux activités de plein air.

*> Le SRADDET devra veiller à permettre la diversification des activités touristiques et ludiques car la durée d'enneigement, du fait du réchauffement climatique devrait être raccourcie.*

> une faible densité de l'occupation humaine ayant pour conséquence l'éloignement des services publics, la faiblesse du débit numérique, alors même que les déplacements en montagne sont plus difficiles tant par la géométrie des voies que par les conditions hivernales. La question de l'accès aux plateformes ferroviaires et aéroportuaires est posée. Le désenclavement routier reste une question prégnante pour des territoires situés à plus de 20 minutes des échangeurs autoroutiers.

*> le SRADDET devra veiller à assurer un accès équitable des habitants des montagnes aux services publics.*

> un vieillissement et un isolement plus marqué de la population nécessitant l'adaptation de l'offre de services aux personnes âgées et en particulier pour le grand âge.

> une faiblesse de l'offre de transports publics compliquant la vie des personnes non motorisées : jeunes, personnes âgées et personnes en situation précaire. Le SRADDET devra veiller à favoriser l'émergence de solutions innovantes pour la mobilité en montagne.

*> Le SRADDET doit affirmer le rôle en tant que pôle de services assuré par des villes, même de petite taille mais qui sont indispensables au fonctionnement territorial des espaces de vallées.*

> une faiblesse globale de la dynamique démographique, dynamique même négative dans les vallées.

> une population disposant d'un niveau de revenus inférieur à la moyenne régionale

> des marchés immobiliers au fonctionnement extrêmement contrasté entre le piémont et les vallées, caractérisés par une faiblesse de l'offre locative de qualité et nuisant ainsi à l'installation de jeunes ménages.

*> Le SRADDET devra veiller à intégrer des mécanismes permettant une installation des jeunes ménages sur le territoire.*

*> En matière d'espaces littoraux et montagnards : le SRADDET doit proposer une stratégie globale qui se déclinera dans les SCoT et sera mise en œuvre par les organismes compétents. Ces espaces doivent rester des lieux de vie, nécessitant un développement respectueux de tous les êtres y vivant.*

### 3.7 Les patrimoines identitaires et culturels

Les territoires de la Région Nouvelle-Aquitaine ont su développer et mettre en valeur leur patrimoine architectural et naturel en obtenant différents labels : sites UNESCO, sites classés, grands sites, parcs naturels régionaux et marins...

D'autres sites ou secteurs nécessiteraient une reconnaissance afin d'ancrer la Région comme une région touristique d'intérêt national et international. Le développement du tourisme vert mettant en lien sous forme de circuits des sites moins connus mais tout aussi riches pourrait développer la filière touristique, mais aussi permettre la gestion des sites naturels à préserver.

*> Le lien entre les Parcs Naturels Régionaux et les SCoT existe mais pourrait être renforcé par le biais de la Région appelée à animer le réseau des PNR existants et futurs dans le cadre de la mise en œuvre du SRADDET. Les SCoT, structurés en InterSCoT, restent ouverts à toutes formes de coopérations ou de concertations.*

### 3.8 Des agricultures au service des territoires

Les SCoT sont des outils de planification à l'échelle locale, dont les espaces agricoles constituent une part conséquente. Au-delà de la protection de ces espaces, exigée réglementairement, les SCoT affirment la vocation économique de ces territoires et des filières qu'ils portent, et aspirent de plus en plus à proposer de nouveaux modes de gestion de ces espaces pour les valoriser économiquement mais aussi d'un point de vue environnemental, paysager ou encore récréatif. La valorisation de ces territoires ne pouvant plus être résumée à leur valeur foncière spéculative liée à une urbanisation éventuelle, mais bien au maintien de l'activité agricole..

Les travaux menés actuellement sur la compensation par la région constituent à ce titre, une innovation pertinente pour exercer et relayer des complémentarités entre territoires attractifs et territoires en déprise. Un appui à certaines formes d'agriculture soucieuses des espaces naturels, de la qualité de l'eau et de sa gestion

économique constituerait un positionnement fort de la Région, relayé par les territoires.

La Nouvelle-Aquitaine est la première région agricole française, à ce titre, la région et les SCoT doivent œuvrer chacun à son niveau de compétences, au soutien de ces différentes filières d'excellence qu'il s'agisse de la viticulture, de la sylviculture, ou encore de l'élevage ou du maraichage pour n'en citer que quelques-unes.

*> Le SRADDET pourrait permettre d'afficher au-delà d'une maîtrise de la consommation foncière, son soutien à la valorisation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Une agriculture respectueuse de son environnement est un élément indispensable à un aménagement cohérent de l'espace régional*

*> La Région pourrait apporter son soutien aux dispositifs favorisant des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et économiquement viables telles que les Mesures Agri Environnementales.*

*> La Région pourrait également soutenir les programmes d'actions visant à valoriser les espaces agricoles et naturels périurbains (logique de ceinture verte, permettant de contenir l'urbanisation).*

*> Le réseau des conservatoires des espaces naturels, financés en partie par la Région, pourrait constituer une structure d'appui aux territoires de SCoT qui cherchent à valoriser ce secteur.*

La présente contribution des SCoT Nouvelle-Aquitaine vise à déterminer l'articulation cohérente et efficace pour une élaboration équilibrée et une mise en œuvre efficace du SRADDET. Dans un premier temps, l'InterSCoT propose d'étudier les composantes d'une subsidiarité pertinente sur les thématiques qui intéressent les SCOT et de la compléter par des outils et financements permettant l'atteinte des objectifs fixés.

Le SRADDET devra fixer le cadre des enjeux généraux à l'échelle de la Région et préciser sa stratégie de développement. Il ne peut encadrer strictement le développement de chacun des territoires de SCoT. Cela renvoie à une concertation étroite et spécifique avec les élus locaux, associée à une contractualisation financière permettant de mettre en œuvre la politique régionale. Il est attendu également de la Région qu'elle assume pleinement sa place de Personne Publique Associée lors de l'élaboration des SCoT et encourage la constitution de SCoT dans les territoires qui n'en sont pas dotés, sur la base des périmètres de contractualisation récemment affichés.

La Région doit faire confiance à ses territoires qui, sur la base de leurs connaissances de terrain, pourront affirmer les stratégies régionales.

Dans le « mécano » SRADDET/SCoT/PLU(i) en préfiguration, il importe de trouver le bon niveau de subsidiarité dans l'élaboration de la règle de droit. Echelons intermédiaires, les SCoT s'affirment dans l'équilibre entre les spécificités de leur projet local et la spatialisation du SRADDET et de ses orientations. Dès lors, les SCoT s'affirment comme structures politiques articulant et fédérant les territoires, appelés à devenir le territoire de référence de la mise en œuvre contractuelle du SRADDET.





---

---

# ANNEXES

Annexe 1 – Liste des structures porteuses de SCoT dans la Région Nouvelle-Aquitaine

Annexe 2 – Portrait des SCoT en Nouvelle-Aquitaine

Annexe 3 – Carte des périmètres et procédures de SCoT

## Charente - 16

### SCoT de l'Angoumois

Président : Roland VEAUX  
Chef de projet : Grégory LE POUZARD  
scotangoumois@grandangouleme.fr  
05.86.07.70.48

### SCoT de la région de Cognac

Président : Alain RIFFAUD  
Chef de projet : Ronan GAUDIN  
contact@grand-cognac.fr  
05.45.36.64.30

### SCoT du Pays du Ruffécois

Présidente : Isabelle AURICOSTE  
Chef de projet : Dimitri LETOURNEAU  
scot.ruffecois@orange.fr  
05.45.20.00.63

## Charente-Maritime - 17

### SCoT de La Rochelle - Aunis

Président : Jean-François FOUNTAINE  
Chef de projet : Nicolas CAJON  
scot.larochelle-aunis@agglo-larochelle.fr  
05.46.30.37.70

### SCoT des Vals de Saintonge

Président : Jean-Claude GODINEAU  
Chef de projet : David GENEAU  
info@cdcvalsdesaintonge.fr  
05.46.33.24.77

### SCoT du Pays de la Saintonge Romane

Président : Jean-Claude GRE  
Chef de projet SCoT: Bernard ANDRIEU  
contact@payssaintongeromane.fr  
05.46.97.22.96

### SCoT de l'Agglomération Royan Atlantique

Président : Jean-Pierre TALLIEU  
Chef de projet : Sophie CAROLUS  
scot@agglo-royan.fr  
05.46.22.19.20

### SCoT du Pays Rochefortais

Président : Hervé BLANCHÉ  
Chef de projet : Mélanie LUCBERNET  
accueil@agglo-rochefortocan.fr  
05.46.82.17.80

### SCoT du Pays Marennes Oléron

Président : Mickaël VALLET  
Chef de projet : Marianne RULIER  
accueil-pmo@marennes-oleron.com  
05.46.47.49.71

### SCoT de la Haute-Saintonge

Président : Claude BELOT  
Chef projet : Dominique MOUILLOT

contact@haute-saintonge.org  
05.46.48.12.11

## Corrèze - 19

### SCoT de Tulle agglo

Président : Michel BREUILH  
Chef de projet: Fanny AGNOUX  
tulleagglo@tulleagglo.fr  
05.55.20.75.00

### SCoT Sud Corrèze

Président : Christian PRADAYROL  
Chef de projet : Sandrine PENY  
sebb@scotsudcorreze.fr  
05.55.74.99.24

### SCoT de la Haute Corrèze Ventadour

Présidente : Françoise BEZIAT  
Cheffe de projet : Elodie GAILLAC  
chefdeprojet.syndicatphcv@gmail.com  
05.32.09.19.50

### SCoT Xaintrie Val'Dordogne

Président : Hubert ARRESTIER  
Chef de projet : Rodolphe MAILLES  
service.general@xaintrie-val-dordogne.fr  
05.55.91.01.75

## Creuse - 23

### SCoT de l'agglomération du Grand Guéret

Président : Eric CORREIA  
Chef de projet : François HAMEL  
direction.generale@agglo-grandgueret.fr  
05.55.41.04.48

## Dordogne - 24

### SCoT du Bergeracois

Président : Pascal DELTEIL  
Chef de projet : Christophe ANDRES  
contact@sytoteb.fr  
05.53.74.58.97

### SCoT de la Vallée de l'Isle en Périgord

Président : Jacques AUZOU  
Chef projet : Etienne CATINEL  
e.catinel@pays-isle-perigord.com  
05.53.35.13.53

### SCoT du Périgord Vert

Président : Jean-Pierre GROLHIER  
Cheffe de projet : Caroline CHEVREL  
scot.perigord-vert@netcourrier.com  
05.53.06.04.07

## Gironde - 33

### SCoT Medoc 2033

Président : Segundo CIMBRON  
Cheffe de projet : Aurélie HOCHEUX

direction@pays-medoc.com  
05.57.75.18.92

### SCoT du Grand Libournais

Président : Marcel BERTHOME  
Chef projet : Jean-Charles JOURDAN  
contact@paysdulibournais.eu  
05.57.55.00.70

### SCoT du Sud Gironde

Président : Hervé GILLE  
Cheffe de projet : Isabelle PASSICOS  
direction@scotsudgironde.fr  
05.64.37.17.01

### SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise

Président : Michel LABARDIN  
Cheffe de projet : Sylvia LABEQUE  
sylvia.laveque@systdau.fr  
05.56.11.06.60

### SCoT du Cubzaguais Nord Gironde

Président : Alain DUMAS  
Cheffe de projet :  
Laura GREFFIER-NOBLET  
l.greffiernoblet@grand-cubzaguais.fr  
05.57.94.83.36

### SCoT de la Haute-Gironde

Président : Denis BALDES  
Chef de projet : Sébastien ROUAUD  
direction@pays-hautegironde.fr  
05.57.42.68.90

### SCoT du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre

Président : Jean-Guy PERRIERE  
Chef de projet : Anthony DOUET  
directeur@sybarval.fr  
05.57.76.26.86

### SCoT Médoc Atlantique

Président : Xavier PINTAT  
Cheffe de projet : Marlène BAILLY  
m.bailly@ccmedocatlantique.fr  
05.56.73.29.26

## Landes - 40

### SCoT du Grand Dax

Présidente : Elisabeth BONJEAN  
Chef de projet : Matthieu LARRALDE  
contact@grand-dax.fr  
05.58.35.90.40

### SCoT du Pays d'Orthe et Arrigans

Président : Pierre DUCARRE  
Cheffe projet : Christelle VILLEMIANE  
contact@orthe-arrigans.fr  
05.58.73.60.03

**SCoT des Landes d'Armagnac**

Président : Philippe LATRY  
 Chef de projet: Pascal CALIOT  
 pascal.caliot@ccla40.fr  
 05.58.45.66.93

**SCoT de Marenne Adour Côte Sud (MACS)**

Président : Eric KERROUCHE  
 Chef projet : Christopher RAFFESTIN  
 contact@cc-macs.org  
 05.58.77.23.23

**SCoT Côte Landes Nature**

Président : Gérard NAPIAS  
 Cheffe de projet : Hélène FABRE  
 contact@cc-cln.fr  
 05.58.55.08.75

**SCoT du Born**

Présidente : Virginie PELTIER  
 Chef de projet : Gilles TESTUD  
 contact@scotduborn.com  
 05.58.82.49.43

**SCoT du Marsan**

Président : Charles DAYOT  
 Chef de projet : Bruno LEDOS  
 contact@montdemarsan-agglo.fr  
 05.58.46.64.10

**SCoT Adour Chalosse Tursan**

Président : Robert CABE  
 Chef de projet : Jean-Claude JURKOW  
 contact@adourchalossetursan.fr  
 05.58.79.74.80

**SCoT de la Haute-Lande**

Président : Dominique COUTIERE  
 Cheffe de projet : Clémentine OLLIVIER  
 scot@pole-haute-lande.org  
 05.58.04.12.12  
 Lot-et-Garonne – 47

**Lot-et-Garonne – 47**

**SCoT du Pays de l'Agenais**

Président : Henri TANDONNET  
 Cheffe de projet : Julie DERROY  
 julie.deroy@agglo-agen.fr  
 05.53.69.53.40

**SCoT du Val de Garonne**

Président : Jacques BILIRIT  
 Cheffe de projet : Émilie DA ROS  
 edaros@vg-agglo.com  
 05.53.20.38.91

**SCoT du Pays d'Albret**

Président : Alain LORENZELLI

Chef de projet : Patrice CHIESA  
 pays-albret@orange.fr  
 05.55.39.43.80

**SCoT du Villeneuvois**

Président : Patrick CASSANY  
 Chef de projet : Christophe MARTIN  
 contact@cc-villeneuvois.fr  
 05.53.71.54.81

**Pyrénées-Atlantiques – 64**

**SCoT du Haut Béarn**

Président : Daniel LACRAMPE  
 Chef de projet : Stéphane DARRIUS  
 stephane.darrius@hautbearn.fr  
 05.59.10.35.75

**SCoT du Grand Pau**

Président : Marc CABANE  
 Cheffe de projet : Amandine CAR-  
 RERE  
 a.carrere@grandpau.fr  
 05.59.11.50.56

**SCoT Agglomération de Bayonne Seignanx**

Président : Marc BERARD  
 Cheffe de projet : Letizia DELORME  
 l.delorme@scotab.fr  
 05.59.74.02.57

**SCoT du Pays de Nay**

Président : Christian PETCHOT-BAC-  
 QUE  
 Chef de projet : Jean-Luc POUHEY  
 contact@paysdenay.fr  
 05.59.61.11.82

**SCoT Pays Val d'Adour**

Président : Jean-Louis GUILLUMON  
 Chef de projet : Mathieu GEILLER  
 m.geiller@val-adour.com  
 05.62.36.44.88

**Deux-Sèvres – 79**

**SCoT du Bocage Bressuirais**

Président : Jean-Michel BERNIER  
 Cheffe de projet : Anne-Lise  
 BROUARD  
 annelise.brouard@agglo2b.fr  
 05.49.81.19.00

**SCoT du Pays Haut Val de Sèvre**

Président : Daniel JOLLIT  
 Cheffe de projet : Sémia SAUVANET  
 urbanisme@cc-hvs.fr  
 05.49.76.75.95

**SCoT du Pays Mellois**

Président : Bertrand DEVINEAU  
 Cheffe de projet :  
 Aurore CHEMINADE  
 a.cheminade@paysmellois.org  
 05.49.27.09.62

**SCoT du Pays de Gâtine**

Président : Didier GAILLARD  
 Cheffe de projet : Camille BEVILLON  
 pays-de-gatine@gatine.org  
 05.49.64.25.49

**SCoT du Thouarsais**

Président : Bernard PAINEAU  
 Cheffe de projet : Fanny TESTU  
 scot@thouars-communaute.fr  
 05.49.66.77.00

**SCoT de la Communauté d'Agglomération du Niortais**

Président : Jérôme BALOGE  
 Cheffe de projet : Manuella BATY  
 manuella.baty@agglo-niort.fr  
 05.17.38.79.00

**Vienne – 86**

**SCoT du Seuil du Poitou**

Président : Alain CLAEYES  
 Cheffe de projet : Aude FLOREN-  
 TIN  
 contact@smasp.fr  
 05.79.96.09.70

**SCoT Sud Vienne**

Président : André SENECHÉAU  
 Chef de projet : Michel BOURDIER  
 contact@scot-sudvienne.fr  
 05.49.59.31.36

**Haute-Vienne – 87**

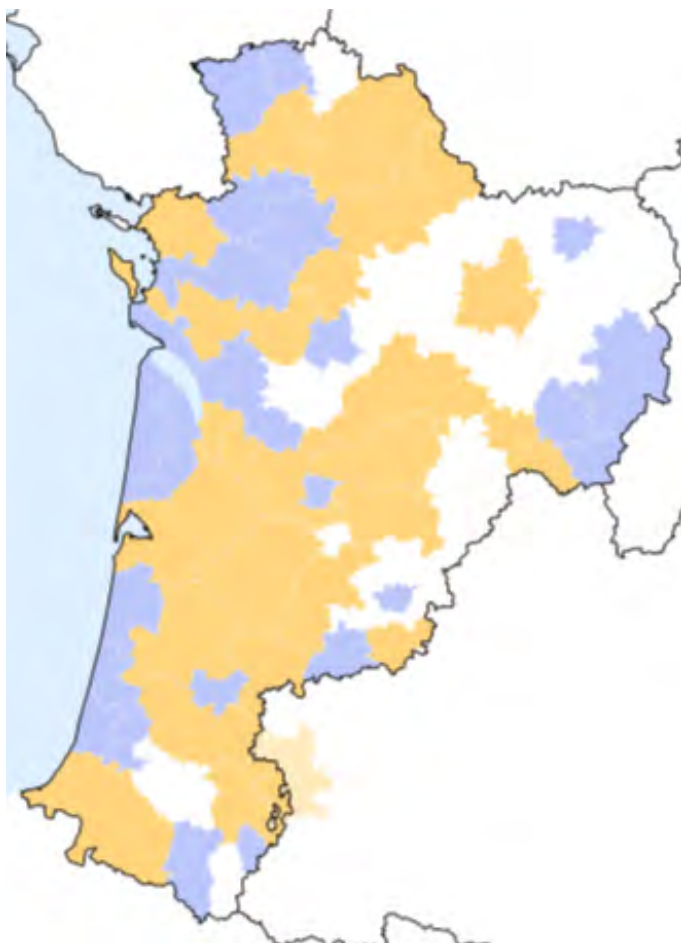
**SCoT de l'agglomération de Limoges**

Président : Gilles BEGOUT  
 Cheffe de projet : Sylvie MOREAU  
 sylvie.moreau@siepal.fr  
 05.55.32.00.35



## Portrait des SCoT en Nouvelle-Aquitaine

Un pilotage des SCoT réparti équitablement entre EPCI (en bleu) et Syndicats mixtes



**53** SCoT

**5,5** millions d'habitants

**3 373** communes

**124** EPCI

**76** % des communes de la Nouvelle-Aquitaine sont dans un SCoT

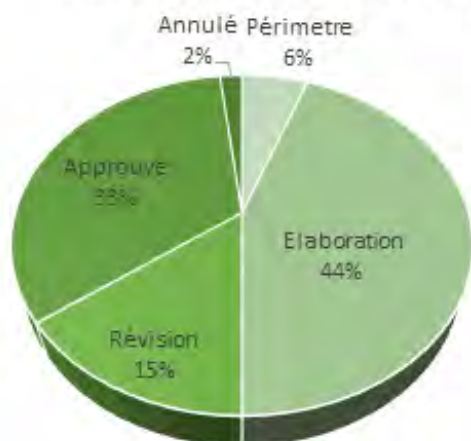
**93** % de la population de la Nouvelle-Aquitaine

**77** % de la superficie de la Nouvelle-Aquitaine

**1/3** des SCoT sont engagés dans des démarches pour la transition énergétique (PCAET, TEPC, TEPOS)

**2/3** des SCoT sont adhérents à la Fédération Nationale des SCoT

### Etat d'avancement des SCoT

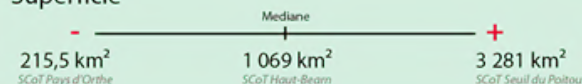


### Nombre de SCoT par département

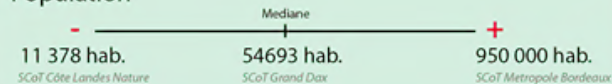


### Des disparités importantes entre les SCoT

#### Superficie

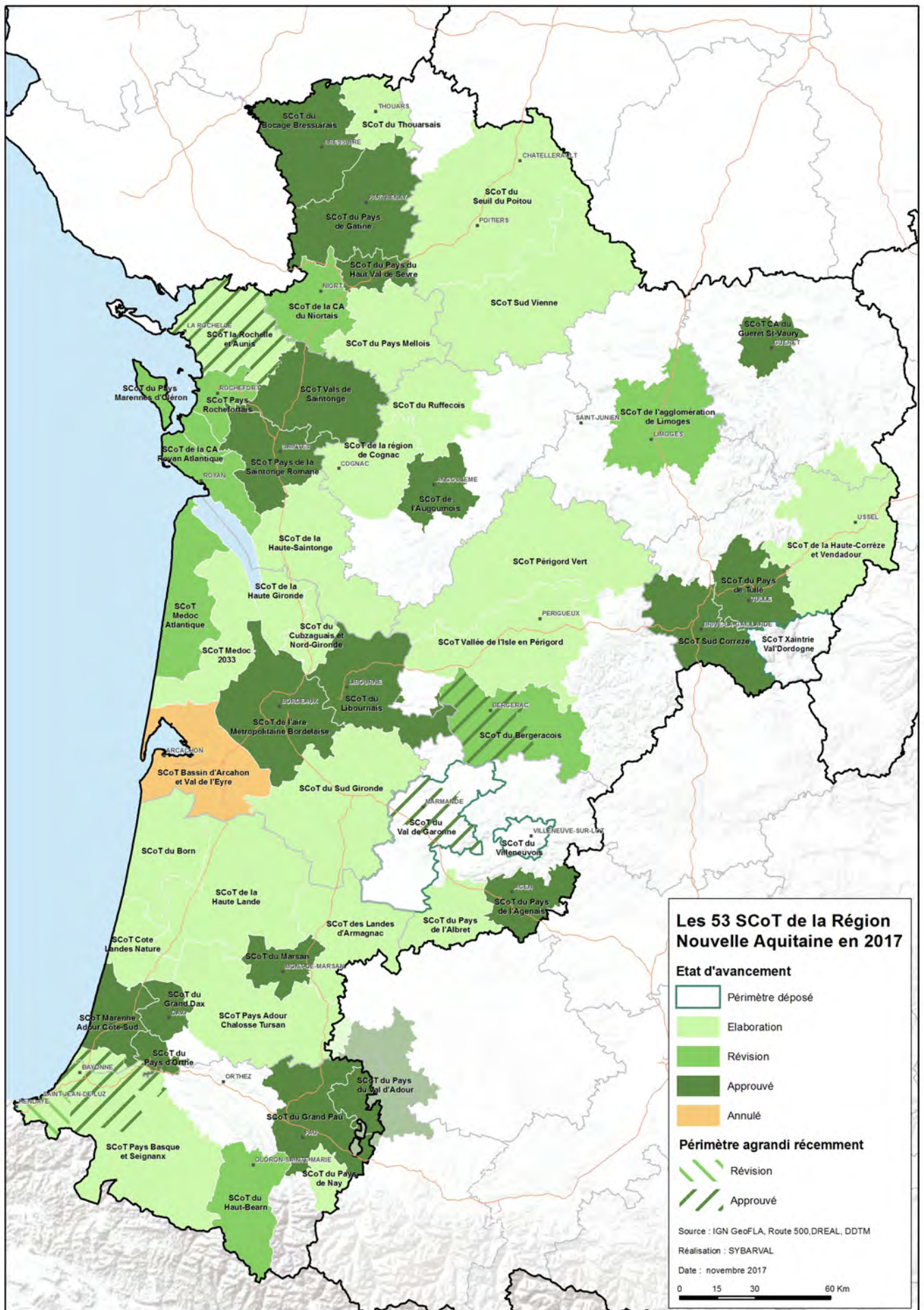


#### Population



#### Nombre de communes





**Fédération Nationale des SCOT  
Région Fédérale Nouvelle-Aquitaine  
46 avenue des Colonies  
33510 ANDERNOS-LES-BAINS**

**Equipe projet :** Anthony DOUET, Référent régional  
Christophe ANDRES, Frédéric BRIGANT, Nicolas CAJON, Stéphane DARRIUS,  
Létizia DELORME, Aude FLORENTIN, David GENEAU, Jean-Charles JOURDAN, Sylvia LABEQUE,  
Chloé LEGRAND, Sylvie MOREAU, Isabelle PASSICOS, Chantal ROBERT.  
**Cartographie :** Ivan BOSSAVIT, Edouard LEFELLE  
**Maquette et mise en page :** Elise BAILACQ.

