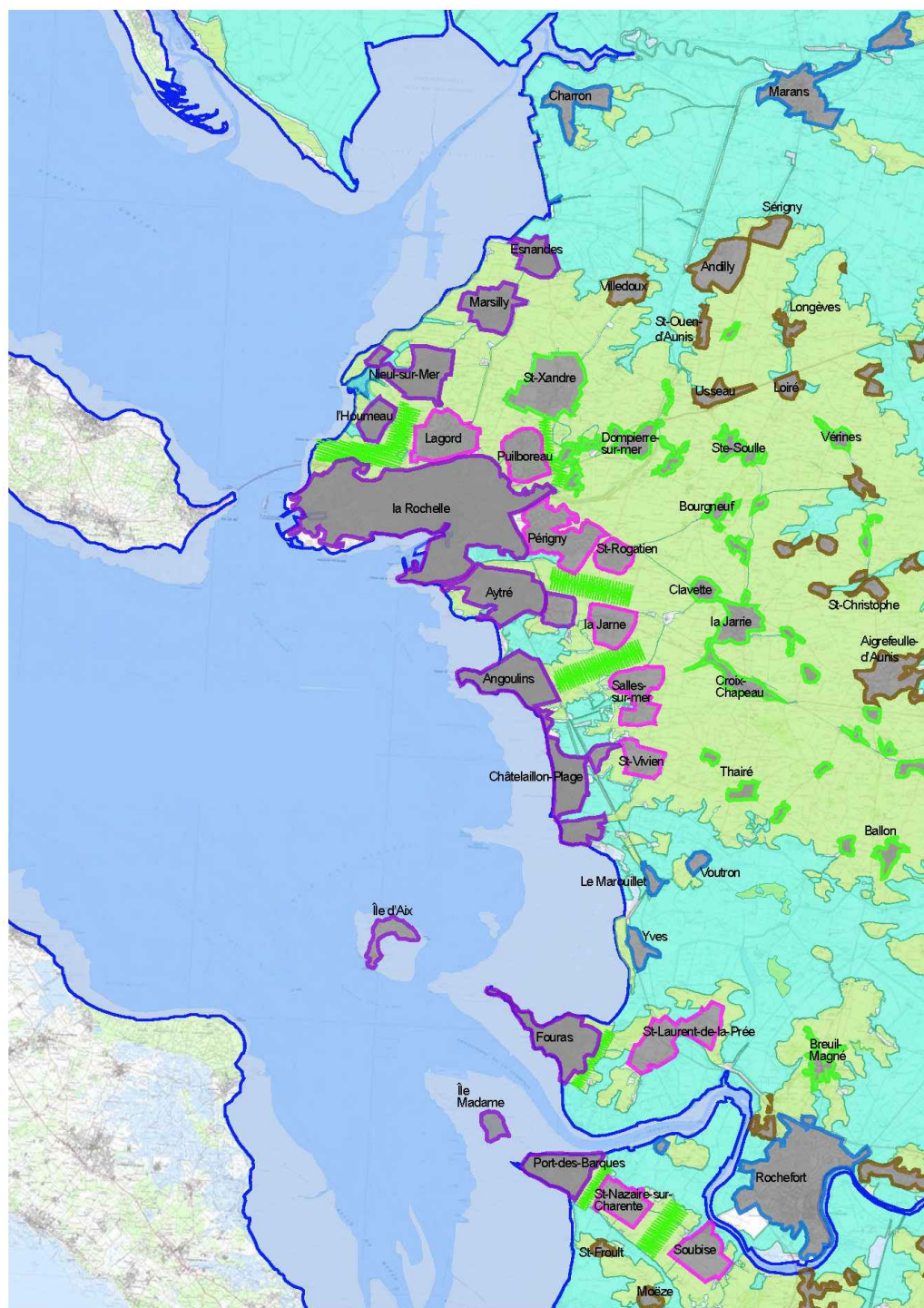


# ATELIER LITTORAL Charente-Maritime



Février 2011

**Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement**

*Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature*

*Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages*

*Préfecture de Charente-Maritime, DDTM Charente-Maritime, DREAL Poitou-Charente*

**Equipe de projet :** François Grether, architecte-urbaniste et mandataire, Paul Grether et Hervé Beaudouin, architectes, Jean-Michel Roux, économiste, Valérie Morel, géographe, Frédéric Desbois, photographe



## ***L'Atelier national, une démarche de partenariat de projet***

*Il s'agit d'une démarche initiée en 2006 par la DHUP sur des sites pilotes du littoral et de la montagne, pour explorer les conditions d'un partenariat renouvelé entre l'Etat et les collectivités à travers une démarche de projet.*

*Une équipe pluridisciplinaire d'experts de haut niveau, mise à disposition des élus pendant une année, apporte un regard extérieur neuf sur le territoire, susceptible de débloquer des situations.*

*La démarche cherche des nouveaux modes de faire : penser le territoire par le projet, et non seulement par les protections ou les contraintes, organiser et anticiper le développement futur pour valoriser les espaces à protéger.*

## **L'Atelier littoral « Xynthia Charente – Maritime »**

Dans le cadre de la mobilisation de l'Etat aux côtés des élus des territoires touchés par la tempête Xynthia, le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a proposé de mettre en œuvre une démarche du type « Atelier national » en Charente-Maritime pour aider à l'émergence d'un projet d'avenir, novateur et ambitieux sur les questions d'aménagement dans les zones sensibles et à risque.

Sous l'autorité du préfet de Charente-Maritime avec l'appui de la Direction générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature, la démarche a été proposée dans un premier temps aux élus des communes littorales, de Charron à Port-des-Barques. En concertation avec les élus le périmètre s'est ensuite étendu à vingt-six communes, incluant l'arrière-pays et les marais.

Pendant 6 mois, de juin 2010 à janvier 2011, les élus ont été accompagnés par l'équipe de projet composée par François Grether, architecte-urbaniste, mandataire, avec les architectes Hervé Beaudouin et Paul Grether, l'économiste Jean-Michel Roux, spécialiste du foncier et de l'opérationnel et Valérie Morel, géographe, géomorphologue et spécialiste des submersions marines.

Après 14 séances de travail sur place avec les élus l'Atelier a proposé un projet global et progressif qui a donné lieu à une restitution le 4 février dernier en préfecture, en présence des élus concernés, du préfet, des services locaux de l'Etat, de l'équipe de projet et des deux directeurs (DGALN et DGPR).

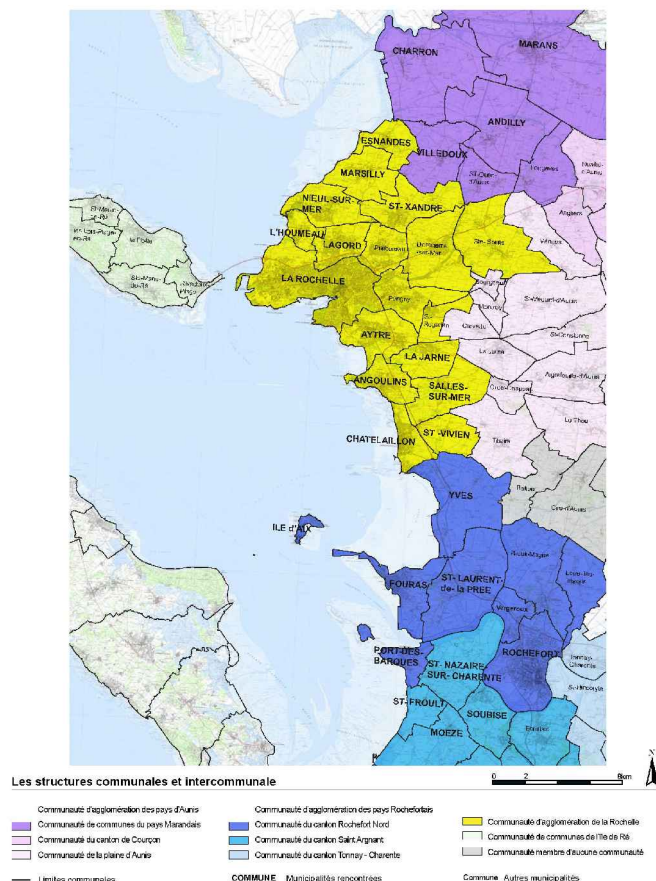
Le projet, partagé par l'ensemble des élus concernés, propose une nouvelle organisation des extensions urbaines à long terme, plus qualitatives et denses, concentrées plutôt dans les communes de l'arrière pays (les communes littorales étant déjà saturées ou soumises à des risques importants). Ces extensions seraient matérialisées à court terme par une limite pérenne plantée, sous forme des haies épaisses marquant les marais et les espaces agricoles à valoriser, avec des fonctions et usages collectifs (biodiversité, défense contre les inondations, promenades, espaces de jeux...)

Le projet met l'eau au centre des enjeux, dans une approche globale, intégrant les marais et la frange côtière (eaux marines et eaux douces, défenses côtières et évacuations...). Pour les communes limitrophes des marais, des projets plus précis ont été discutés (ex La Jarne, Aytré, Angoulins) pour la gestion des marais autour d'un projet collectif de « nature », promenades, loisirs, camping, incluant le maintien de l'agriculture.

Le réseau routier et ferré a été pensé à l'échelle métropolitaine de ce territoire avec des propositions d'amélioration : transformation à long terme de la voie rapide parallèle au littoral en « boulevard du littoral », la valorisation des secteurs desservis par le train, notamment par la densification des secteurs des gares et l'exploitation de nouvelles gares.

La démarche de projet doit maintenant se poursuivre, sous la responsabilité des élus, qui l'ont approuvée, et se sont vus remettre l'ensemble des études et travaux conduits dans la première phase, dans la mise en œuvre d'une sorte de « feuille de route », comportant aussi bien des actions structurantes à mener à court terme, qu'un certain nombre de thématiques à approfondir à différentes échelles, depuis celle du projet communal jusqu'à celle du projet à 26, en passant par les projets intercommunaux.

L'Etat ne se désengage pas pour autant de la démarche, et restera présent, comme l'ont souhaité les élus, à plusieurs titres : accompagnement, suivi et facilitation dans la mise en œuvre du projet ; coordination du projet global à l'échelle du grand territoire ; accompagnement financier pour certaines études complémentaires ; contributions ponctuelles des équipes de l'Atelier national pour assurer une continuité dans la dynamique amorcée.



**Le périmètre proposé**, de Charron à Port-des-Barques, s'est **élargi en profondeur dès les premiers ateliers**, associant certaines communes d'arrière pays et les marais, de façon à pouvoir réfléchir à la bonne échelle au développement et à l'accueil de populations et activités.

Communes rencontrées :

- **Le nord de La Rochelle** : L'Houmeau, Villedoux, Nieul-sur-Mer, Marsilly, Esnandes, Saint-Xandre, Charron
- **Le sud de La Rochelle** : Aytré, Angoulins, Chatellailon, Yves, Salles-sur-Mer, Saint Vivien, La Jarne, Marans et Andilly
- **Le nord de la Charente** : Fouras, Ile d'Aix, St. Laurent-de-la-Prée
- **Le sud de la Charente** : Port-des-Barques, St Nazaire, Soubise, St Froult, Moeze, Beaugeay

Ces communes sont réparties en 3 SCOT : celui de l'agglomération de La Rochelle, celui des pays Rochefortais et celui de l'agglomération des pays d'Aunis. L'atelier les a fait travailler ensemble sur un projet de territoire dépassant les frontières des SCOT. Des rencontres avec les maires de La Rochelle et Rochefort ont également eu lieu pour que les hypothèses soient débattues et partagées.

## Les propositions concrètes de l'atelier

### Philosophie générale et méthode

**Le croisement et l'aller-retour à 3 échelles**, celle du grand territoire, l'échelle intermédiaire et des zooms pour illustrer des projets plus précis :

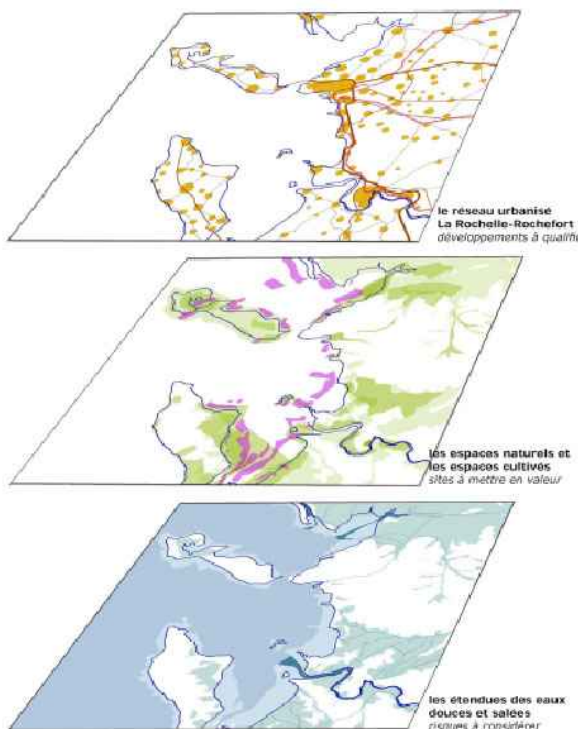
- **A l'échelle du grand territoire** plusieurs thématiques ont été explorées et discutées : la topographie faisant apparaître la rareté des zones constructibles ; la continuité des espaces ouverts à rétablir, les espaces de l'eau à gérer avec une vision globale, les profils côtiers et la multitude de systèmes de défense ; le réseau de voirie principale et notamment la réflexion sur la transformation de la 2x2 voies nord-sud en « boulevard littoral », favorisant les traversées ; le réseau des transports collectifs, essentiellement ferré, avec l'identification des possibles nouvelles gares pouvant accueillir un développement plus important et des équipements territoriaux ;
- **A l'échelle intermédiaire**, les propositions d'utilisation différenciée des espaces de marais ont été faites, associant les villages autour dans un projet commun, mettant en valeur (gestion, usages) la profondeur des marais à l'intérieur des terres.
- **Des zooms et projets plus précis**, illustrant les extensions urbaines à long terme avec des limites paysagères (lignes durables) sur les 25 communes

- **Des propositions pour les zones de solidarité** : illustration d'hypothèses de projet à Port-des-Barques, Charron et Aytré, communes qui ont manifesté le souhait que l'équipe leur apporte des idées pour aménager les espaces après démolitions.

**La pédagogie par l'exemple** : des projets sont illustrés pour expliquer (densité, intimité, qualité de l'espace public, constructions adaptées au risque, types de protection...) ils sont localisés sur les communes ou proposés par des références sur des territoires similaires.

## Le littoral de Charente-Maritime 3 grands systèmes à conjuguer

## Les hypothèses centrales de projet



**Conjuguer les trois systèmes d'organisation du littoral charentais :**

1. les étendues d'eau marine et eaux douces
2. les espaces naturels et cultivés (à mettre en valeur plutôt qu'à protéger)
3. le réseau urbain

**Dessiner ensemble les limites durables entre l'urbanisation et les espaces ouverts pour se donner des horizons et mettre en valeur les marais, les espaces cultivés**

**Redonner à l'eau son rôle majeur dans la structuration des projets**

**Mettre en œuvre un projet global et progressif**

## 1. Eaux marines et eaux douces

### L'eau, outil d'aménagement pour le littoral de Charente-Maritime

Le projet élaboré pendant l'atelier a souhaité montrer l'émergence réelle quoi qu'inégale de la place de l'eau dans la stratégie d'aménagement du territoire et plus encore la nécessité de conduire une réflexion associant eau marine et eau douce (eau continentale).

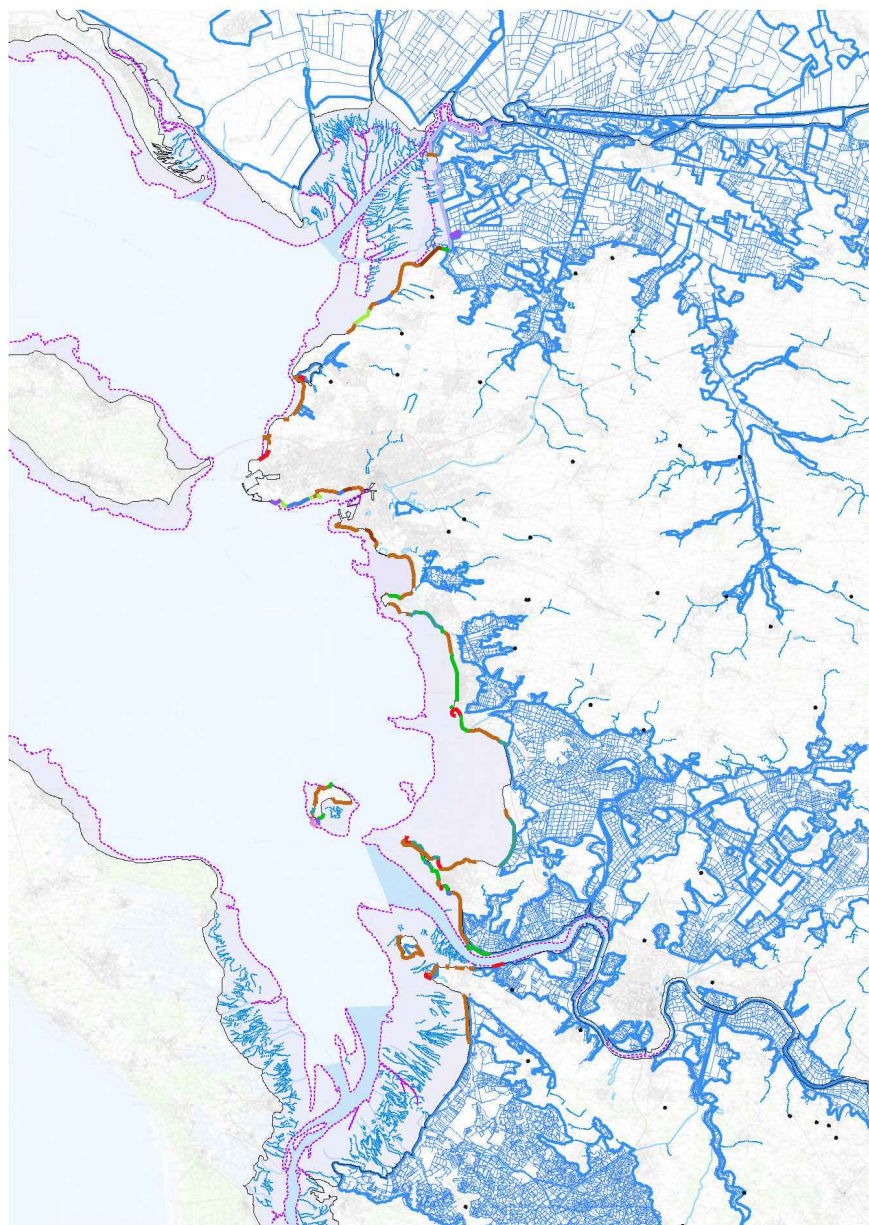
Quel sont les apports du diagnostic des spécificités territoriales locales – foncières, écologiques, politiques, administratives – révélées par l'événement Xynthia autour des questions de l'eau ?

## Un agent au cœur des problématiques d'aménagement

L'eau constitue un agent fécond pour envisager la complexité du territoire littoral de la Charente-Maritime, son évolution et plus encore pour en envisager les contours à l'avenir, suivant une approche compréhensible de l'ensemble des acteurs. L'entrée par l'eau permet en effet d'intégrer pleinement les caractéristiques géographiques majeures du territoire, dont l'anthropisation ancienne a profondément enrichie les structures, les dynamiques et les enjeux.

### Le paysage de la défense côtière : la nécessité d'une vision d'ensemble

L'articulation de entre eau continentale et eau marine se fait le long de la ligne de rivage, artificielle et figée sur un grand linéaire des côtes. L'épisode de submersion Xynthia montre que les modalités d'évacuation des eaux, qu'elles soient continentales ou marines, n'ont pas été suffisamment intégrées dans l'élaboration du système des défenses côtières. La défense côtière jouant un rôle de barrage à l'évacuation des surplus d'eau.



Les acteurs de la défense côtière

- |                         |                          |  |
|-------------------------|--------------------------|--|
| Commune                 | Indéterminé              | 0 hydrographique                         |
| DPM + Collectivités     | Port                     | Estran                                   |
| DPM + Port pour partie  | Port + Privé pour partie | Limites et extension spatiale des marais |
| DPM + Privé pour partie | Privé                    | Canaux et eaux douces de surface         |
| Divers à préciser       | Syndicat de marais       |  |

**Penser un territoire en termes de défense côtière implique une appréhension tant dans le sens longitudinal que transversal des dynamiques morphosédimentaires et hydrauliques qui lui sont associées.**

### Quelle lecture de la défense côtière ?

**Une simple lecture de terrain montre une défense côtière patchwork souffrant d'un déficit d'analyse d'ensemble de la frange côtière.**

Cette défense côtière se met en place au coup par coup et souvent sans réelle adéquation avec le contexte morphologique (exemples : enrochement adossé à une section de falaise provoque l'érosion plus rapide de la section non protégée, structure de défense s'arrêtant à la limite communale accentue

l'érosion de la section située à l'aval sur une autre commune) et hydrologique environnant (exemple : oubli fréquent du rôle joué par l'infiltration des eaux douces sur l'ados de la structure de défense de type perré qui déstabilise petit à petit la structure). Il est important de replacer la question des limites de défense côtière au sein des unités de fonctionnement hydro-sédimentaire.

Les structures de défense côtière sont donc rarement associées à une référence scalaire d'analyse tant chez les acteurs de la défense côtière que dans l'ensemble de la société. C'est un premier facteur explicatif des points de faiblesse de la défense côtière en Charente-Maritime, tout comme pour le reste des côtes françaises qu'elles soient métropolitaines ou d'outre-mer.

### **L'inventaire des gestionnaires des équipements de défense côtière révèle aussi un patchwork.**

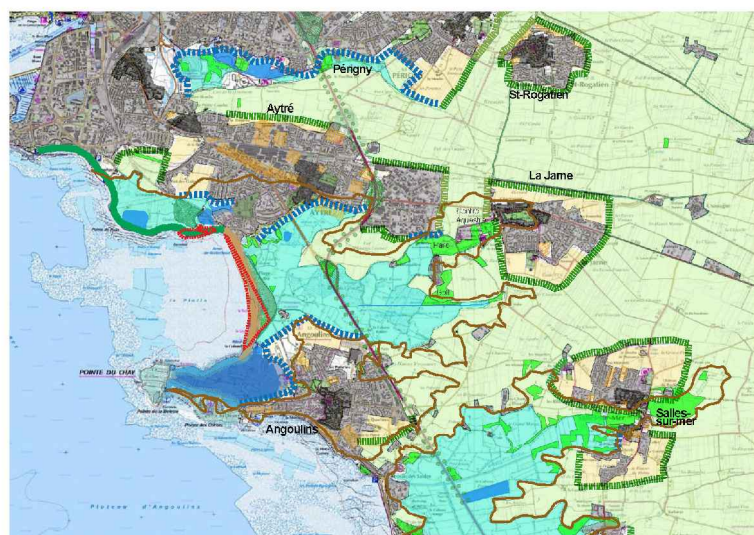
L'événement Xynthia met en exergue un défaut de stratégie globale et de gestion, et plus largement la difficulté qui existe à définir un réel projet de territoire. L'entretien et les choix de défense côtière sont rendus d'autant plus complexes que les acteurs concernés sont nombreux et que les structures font l'objet d'un important morcellement.

### **Quelques préconisations**

- La nécessité d'un inventaire exhaustif de la défense côtière qui ne s'arrête pas à l'approche spatiale mais renseigne de nombreux autres paramètres (entretien, gestionnaire, état de l'ados, espaces protégés...)
- La nécessité d'organiser une gestion collective et commune de la défense côtière.

### **Des propositions : structurer le territoire par des projets**

De nouvelles géométries de projet autour des marais sont proposées, identifiant des ensembles cohérents de marais entourés de villages et associés à une façade maritime. Des fonctions différentes sont mises en évidence selon les contextes (loisirs, agriculture, espace nature, accueil campings...), pouvant jouer un rôle fédérateur dans le projet de territoire, tout en assurant la fonction de défense (expansion des eaux...)



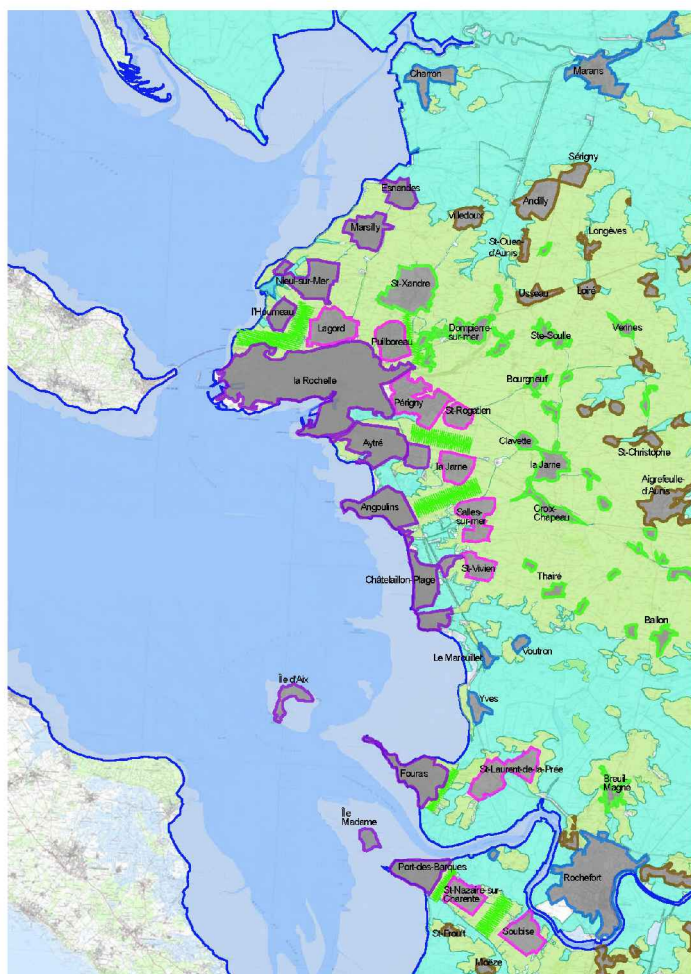
Exemple : Aytré, La Jarne, Angoulême entourent le marais avec une façade sur la plage d'Aytrée. Cet ensemble de communes peuvent construire un projet global de ce marais en s'appuyant sur les activités déjà existantes (centre équestre, promenades à cheval, pistes cyclables, golf, zones naturelles, agriculture, promenade dans le marais, espace de loisirs...) et en incluant les projets futurs des élus (transformation de la zone ostréicole d'Angoulême en espace nature, recherche de nouveaux emplacements de campings, liens avec la plage d'Aytrée...)

Relations entre marais / villes côtières et bourgs en recul au Sud de la Rochelle



- |  |   |
|--|---|
| Marais   | Emprise bâtie existante   |
| Espaces agricoles  | Ligne de niveau 5m ngf  |
| Espace vert existant : bois, camping, activité sportive... | Extension urbaine / développement urbain possible à long terme      |
| Bassins et eaux douces                                     | Mise en valeur de la limite entre marais et urbanisation            |
|  | Mise en valeur de la limite entre espaces agricoles et urbanisation |

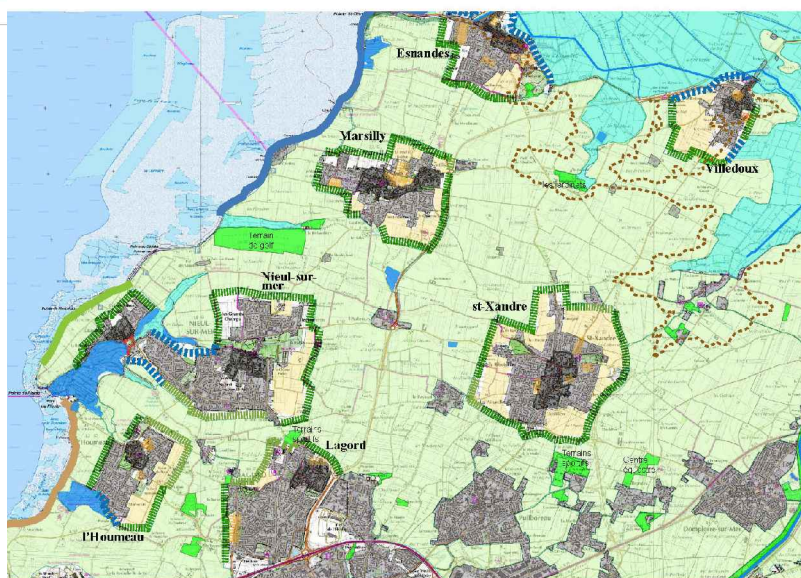
## 2. Grands espaces ouverts, sites et activités à valoriser



- Identification des grandes entités paysagères
- Marais
- Agriculture
- Activités touristiques et de loisirs
- Renforcement durable de la structure lisible des territoires

Grands espaces ouverts et catégories d'urbanisation

- |                        |  |
|------------------------|--|
| Les marais             | Villes et bourgs dans les marais                   |
| Les étendus agricoles  | Villes et bourgs entre marais et espaces agricoles |
| Les coupures agricoles | Villes et bourgs dans les espaces agricoles        |
|                        | Les villes côtières                                |
|                        | Développement urbain en recul des villes côtières  |

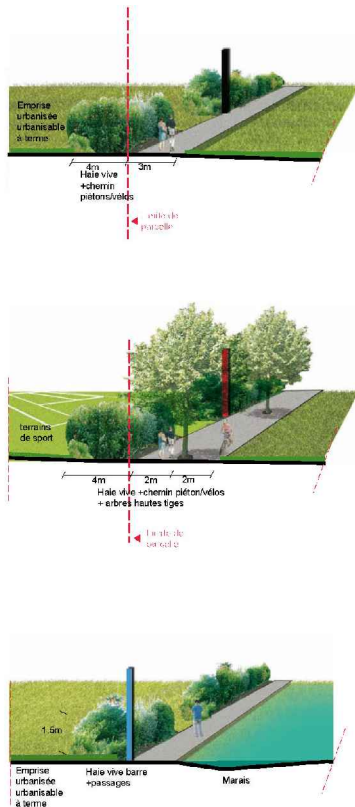


Relations entre étendus agricoles et bourgs au nord de la Rochelle

- |   |   |
|---|---|
| Marais  | Emprise bâtie existante   |
| Espaces agricoles   | Ligne de niveau 5m ngl  |
| Espace vert existant, bois, camping, activité sportive... | Extension urbaine / développement urbain possible à long terme      |
| Basins et eaux douces                                     | Mise en valeur de la limite entre marais et urbanisation            |
|   | Mise en valeur de la limite entre espaces agricoles et urbanisation |

### 3. Réseau urbanisé La Rochelle-Rochefort

#### *Principes d'organisation d'un système urbain intercommunal*



Les 25 communes rencontrées, représentant 400 km<sup>2</sup>, appartiennent à un vaste ensemble métropolitain, dont les villes principales sont La Rochelle et Rochefort. Elles comptent 65 000 habitants (non comptée la population de ces deux villes moyennes). Les découpages statistiques, les intercommunalités et les documents de planification ont des périmètres plus petits. Mais toutes les opinions recueillies **confirment l'unité métropolitaine**. La Métropole, en l'occurrence, est un bassin de vie, avec des marchés continus du travail et de l'immobilier, dans lequel s'effectuent la majorité des déplacements.

#### *Des limites durables de l'urbanisation*

Afin de rendre concrète la mise en valeur des espaces ouverts et la maîtrise des extensions urbaines, **la proposition consiste à construire une limite paysagère (haie vive d'épaisseur variable, plantations...) définissant l'extension maximale des bourgs et villages pour le long terme**. Il s'agit de lignes de repère durable.

Selon les caractéristiques des lieux concernés, différents usages peuvent être associés à ces lignes, chemin piétons et vélos, activités sportives... Elles peuvent se matérialiser sur l'espace public ou privé. C'est aussi un lieu de biodiversité au contact des

espaces naturels et/ou cultivés et des marais. Elles pourraient inclure des propositions de land-art pour caractériser les différentes situations.

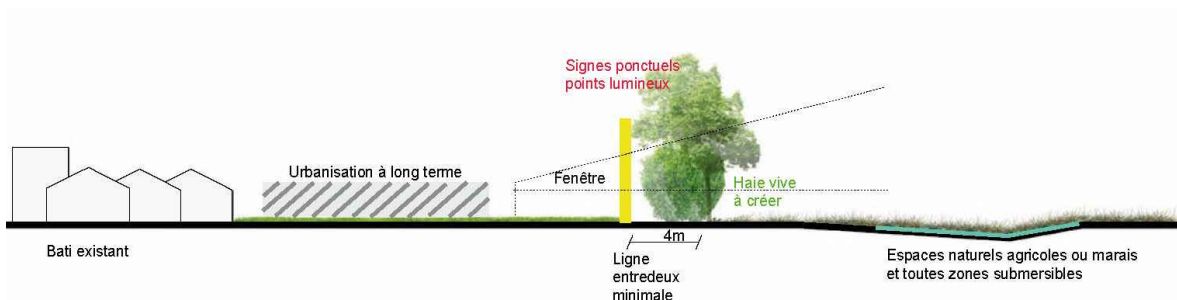
#### **Limite durable**

Valorisation réciproque des grands espaces ouverts et des territoires bâtis ou constructibles à terme

Usages associés localement : promenades et activités

Structure paysagère et éléments de biodiversité en limite des parcelles

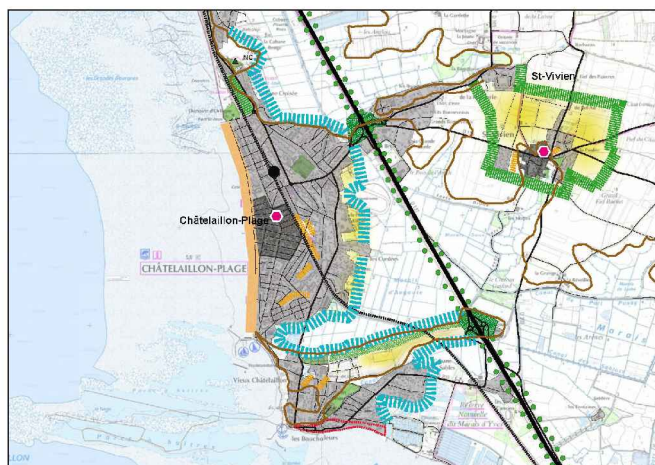
Plusieurs mises en forme entre espaces agricoles, en limite de marais, etc.



#### *Des périmètres urbanisables à terme et sous conditions (densité, phasage...)*

Actuellement le développement repose sur des lotissements de qualité très inégale, consomme sans précaution ni coordination des terrains rares, s'étale parfois sur les marais ou des zones mal protégées des assauts de la mer, comme l'a malheureusement prouvé Xynthia.

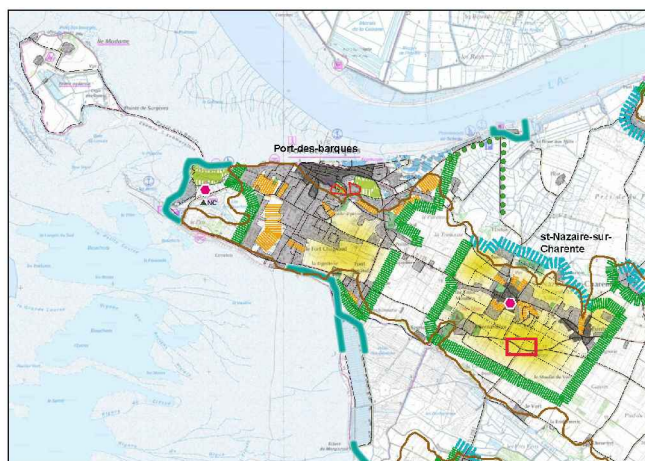
Ainsi **les extensions urbaines les plus importantes proposées concernent les villages en arrière pays**, le littoral étant soit saturé, soit bloqué par le risque d'inondation ou la sensibilité des milieux.



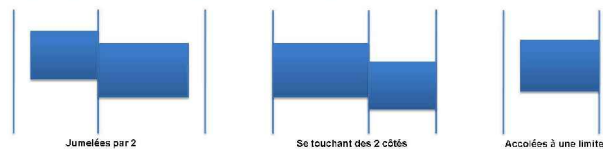
**Exemples :** Chatelaillon/Saint-Vivien, Fouras/Saint Laurent-de-la-Prée et Port-des-Barques/Saint-Nazaire forment des bi-pôles.

La construction des limites (en vert face à l'agriculture, en bleu face aux marais) met en évidence la capacité d'accueil du territoire et remet en perspective les choix de densité. **Sur le littoral les extensions restent limitées**, il s'agit notamment des densifier et de rentabiliser le foncier existant. Sur les communes d'arrière pays les extensions sont plus importantes et organisent un meilleur équilibre de chaque bi-pôle.

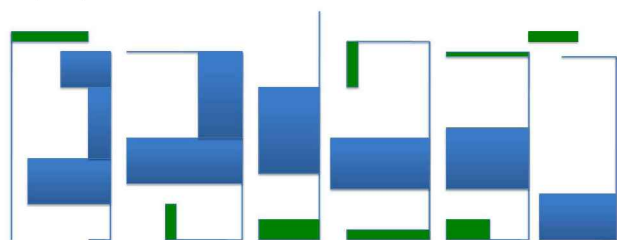
Le rythme actuel de **800 à 1000 habitants et 600 à 650 logements/an** devrait se confirmer dans l'avenir et il s'agira d'organiser l'habitat, les activités, les équipements et la desserte à l'intérieur des limites. Il ne s'agit donc pas de consommer cet espace en dix ans, ni de tout remplir, les espaces urbains peuvent comporter des espaces naturels et/ou cultivés. Le projet proposé permet de répondre à ces besoins.



Encourager les petites parcelles (200 à 500m²)  
Des parcelles en lanières, avec des façades de 6 à 12m  
Un lotissement dense : 30 à 50 maisons à l'hectare  
Les maisons individuelles peuvent être organisées sous trois types de compositions :



Principe de composition



Les maisons sont proches mais ne se touchent pas  
Chaque maison est édifiée avec un mur latéral qui lui appartient  
Intimité préservée  
Liberté et diversité des implantations

Quelles solutions pour éviter le rejet d'une certaine densité?  
En toute priorité, il faut trouver des réponses aux problèmes d'intimité

## Maîtriser les formes d'urbanisation

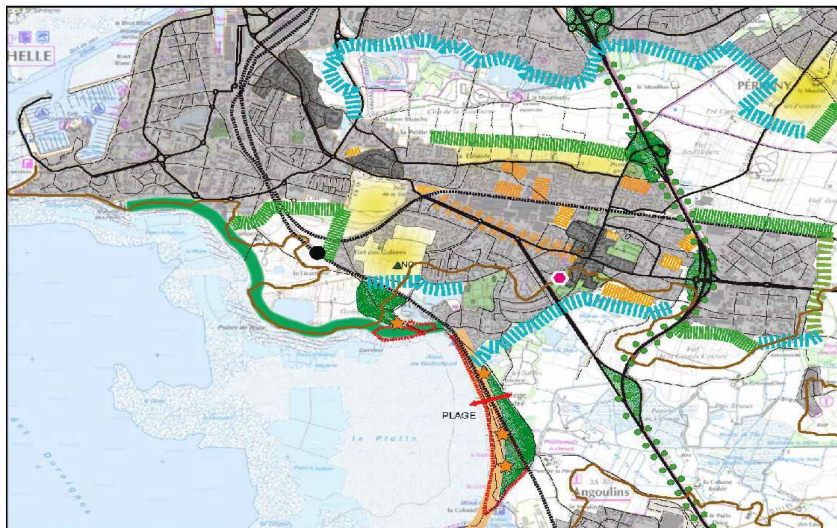
### Configuration de nouveaux lotissements

Recherche de références et illustration de règles pour améliorer la densité des lotissements, tout en garantissant la qualité et l'intimité souhaitée par les habitants.

Ex : pas de voiries en impasse, connexion des voies avec la voirie existante, liberté d'implantation sur la parcelle (par rapport à la rue et aux limites séparatives), des voies vertes plantées....

## Des propositions d'aménagement pour les zones de solidarité

### III - Réseau urbain



A la demande des élus d'Ayré, Charron et Port-des-Barques, des propositions de traitement des zones de solidarité ont été discutées et illustrées.

Les propositions concernent la transformation des secteurs démolis en espaces publics, avec des fonctions différentes selon les communes, pour une réelle appropriation par les habitants : promenades surélevées et points d'information touristique et de dégustation de produits de la mer à Charron et Ayré (avec des installations légères pour des activités diurnes), zones d'expansion de l'eau, jardins thématiques, jardins familiaux à Port-des-Barques.

Le point commun des différentes hypothèses est l'intégration du parcellaire existant dans la composition ce qui permettra d'absorber le phasage des démolitions, et le maintien de certaines constructions.

### AYTRE

### III - Réseau urbain

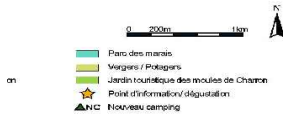


#### Zone de solidarité - Ayré

- |                                |   |   |
|--------------------------------|---|---|
| ■ Bâtiments existants          | ■ Promenade de la plage                     | ■ Boisement et abords voie ferrée       |
| — Principales voies existantes | ● Chemins / Promenades                      | ■ Jardins, coins calmes, lecture, repos |
| ■ Zone de solidarité           | ★ Activités touristiques (restaurant, etc.) |   |
| ■ Parcelles existantes         | → Passerelle belvédère                      |   |



III - Réseau urbain



PERSPECTIVES A LONG TERME

Zone de solidarité - Charron



Zone de solidarité - Port des barques



## 4. Pour un projet global et progressif

- regroupement des constructions nouvelles au dessus d'un niveau d'altitude minimum et notamment dans les villages d'arrière pays ;
- protection des espaces agricoles, des zones humides et des marais par des limites pérennes ;
- utilisation optimum des dents creuses repérées par les élus ;
- valorisation du réseaux de transports ferré avec l'exploitation de nouvelles gares et la transformation de la voie nord sud en « boulevard de la mer » ;
- réflexion du projet intercommunal à l'échelle métropolitaine.

