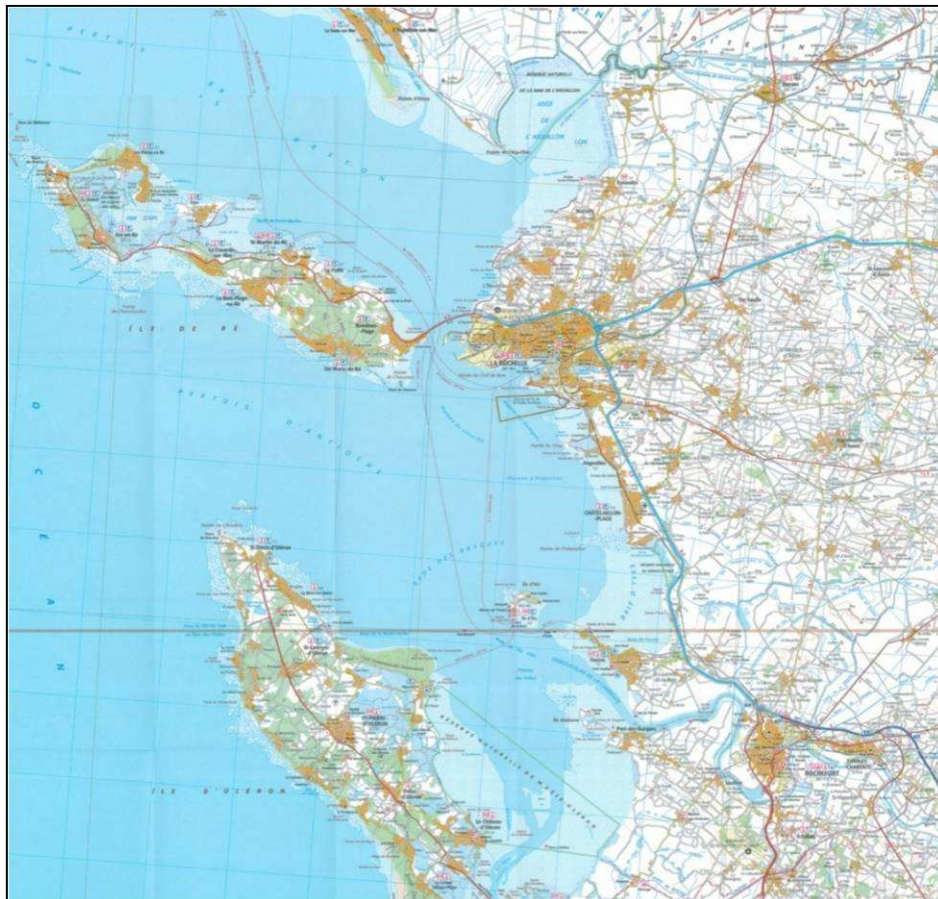


Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
Secrétariat d'Etat au Logement et à l'Urbanisme
Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages
Bureau des stratégies territoriales



ATELIER LITTORAL de CHARENTE MARITIME

Mission d'assistance pour un projet global sur les territoires touchés par la tempête Xynthia

Perspectives à long terme, février 2011

François GRETHER architecte urbaniste

Valérie MOREL géographe

Jean Michel ROUX économiste

Hervé BEAUDOUIN architecte

Paul GRETHER architecte

Frédéric DESBOIS photographe

Ce rapport renvoie à un livret format A3 de cartes, photos, dessins et graphiques présentant les travaux de l'Atelier littoral réalisés entre juin 2010 et janvier 2011 avec les élus de la Charente-Maritime. Une faible partie seulement est reproduite ici, pour des raisons de lisibilité dans le format A4, et pour ne pas trop alourdir le rapport.

Comme le livret graphique suit le plan du rapport, il est possible de retrouver dans le livret l'ensemble des illustrations qui peuvent accompagner le texte.

Le projet étant par définition une démarche évolutive, tous ses aspects n'ont pu être complétés ni même évoqués dans ce premier Atelier. Le présent rapport signale ces situations, en rouge quand elles sont particulièrement manifestes.

SOMMAIRE

Préambule

Conjuguer trois systèmes d'organisation du littoral charentais
14 principes pour un projet à partager

Introduction : quelques données démographiques, économiques et sociales

Territoire considéré

Eléments de diagnostic économique et démographique (1999-2007)

1. Eaux marines et eaux douces

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

2. Grands espaces ouverts, sites et activités à valoriser

- 2.1. Identification des grandes entités paysagères
- 2.2. Zones maricoles
- 2.3. Marais
- 2.4. Agriculture
- 2.5. Activités touristiques et de loisirs
- 2.6. Renforcement durable de la structure lisible des territoires : limites, contours et franges

3. Réseau urbanisé La Rochelle-Rochefort

- 3.1. Prévision d'urbanisation et de consommation de terrains
- 3.2. Délimitation de périmètres urbanisables, à long terme et sous conditions
- 3.3. Principes d'organisation d'un système urbain équilibré
- 3.4. Catégories de villes et extensions de l'urbanisation
- 3.5. Maîtrise des formes d'urbanisation et configurations de nouveaux lotissements

4. Pour un projet global et progressif

- 4.1. Schémas par commune du Nord au Sud
- 4.2. Politique des déplacements
- 4.3. Institutionnalisation(s) du projet
- 4.4. Actions d'accompagnement

Annexe : itinéraire descriptif dans les défenses côtières, de Charron à Port des Barques

Préambule

Vers un projet partagé

Après la tempête Xynthia le 27 février 2010, est apparu l'intérêt et l'utilité d'initier un projet global pour la partie la plus frappée du littoral charentais. La mission donnée par le Ministère de l'écologie à l'Atelier littoral, assisté d'une équipe d'experts, consiste à engager, dans un court délai, la démarche de projet exposée dans le présent dossier. Il ne peut s'agir ni d'un document d'ordre réglementaire, ni d'un plan d'actions pré-opérationnel.

Le territoire pris en considération comprend 26 communes, sur une longueur de côte de 80 km et une profondeur moyenne de 15 km. Ce choix s'est imposé au cours de réunions de travail avec les élus (maires et adjoints) : il s'agit de communes particulièrement concernées par la tempête mais aussi, on le verra, du cœur d'une (petite) métropole La Rochelle Rochefort. Mais la délimitation reste à préciser car :

- les deux villes principales ont déjà élaboré leurs programmes d'aménagement, sur les terrains dont elles disposent. Elles font donc partie du projet (leurs maires ont contribué à l'Atelier) mais peu de propositions les concernent ;
- certaines communes situées à l'intérieur du périmètre ne sont pas intervenues, et pourraient ultérieurement être incorporées dans le projet ;
- le territoire concerné pourrait s'épaissir vers l'intérieur, et s'étendre aux îles.

Cependant quand il est fait usage de statistiques et de prévisions quantitatives, il faut être plus précis. Donc :

- **le territoire quantifié, compris les villes centre (La Rochelle et Rochefort), représente 26 communes, 166 000 habitants en 2007, 450 km² ;**
- **les prévisions économiques et foncières, ainsi que les propositions de zones d'extension urbaines et d'aménagement, concernent plus précisément 24 communes périphériques des villes centres (65 000 habitants en 2007, 400 km²).**

La durée de la mission ne permettait pas de longs diagnostics. Nos constats résultent donc essentiellement des informations et des avis recueillis auprès des élus, des services de l'Etat et des diverses collectivités. Cette synthèse a pour ambition d'être la première version d'un grand projet partagé : un projet nécessairement vivant qui, à l'évidence, devra-t-être amendé, approfondi et prolongé dans un processus continu d'élaboration et de mise à jour.

Un projet n'est pas un dessin, c'est une vue d'avenir. Pas un règlement, mais un plan de référence utile pour agir et pour organiser le développement. Les recommandations qui suivent ne doivent pas être sacralisées. Elles résument un consensus, à un moment donné, dont l'évolution éventuelle pourra être raisonnée et argumentée. C'est la base d'une planification indicative et glissante, qui peut aussi faire face aux imprévus.

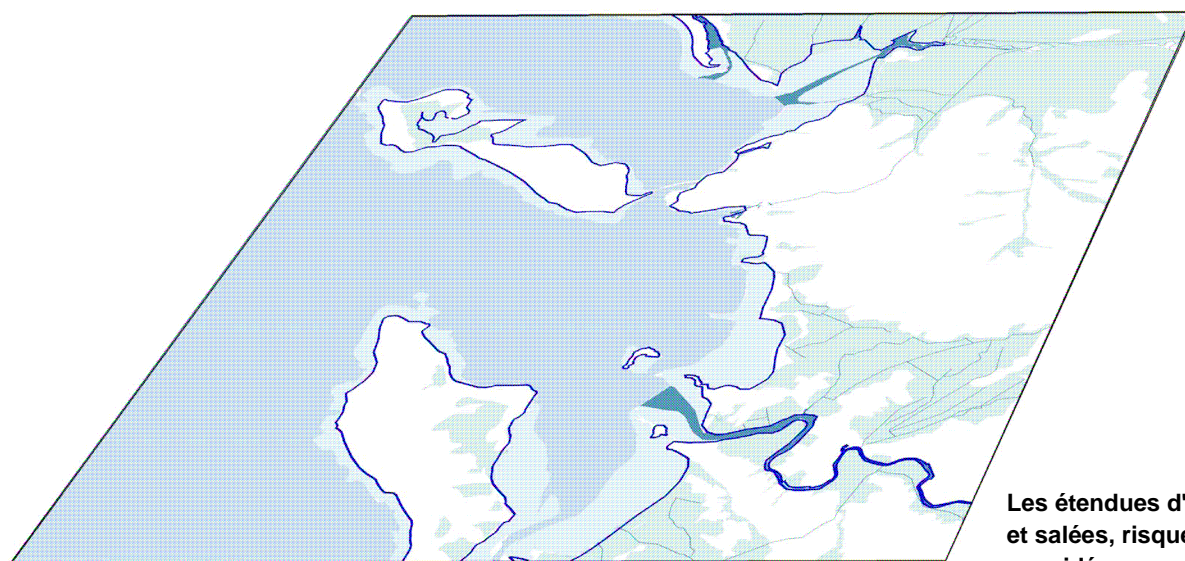
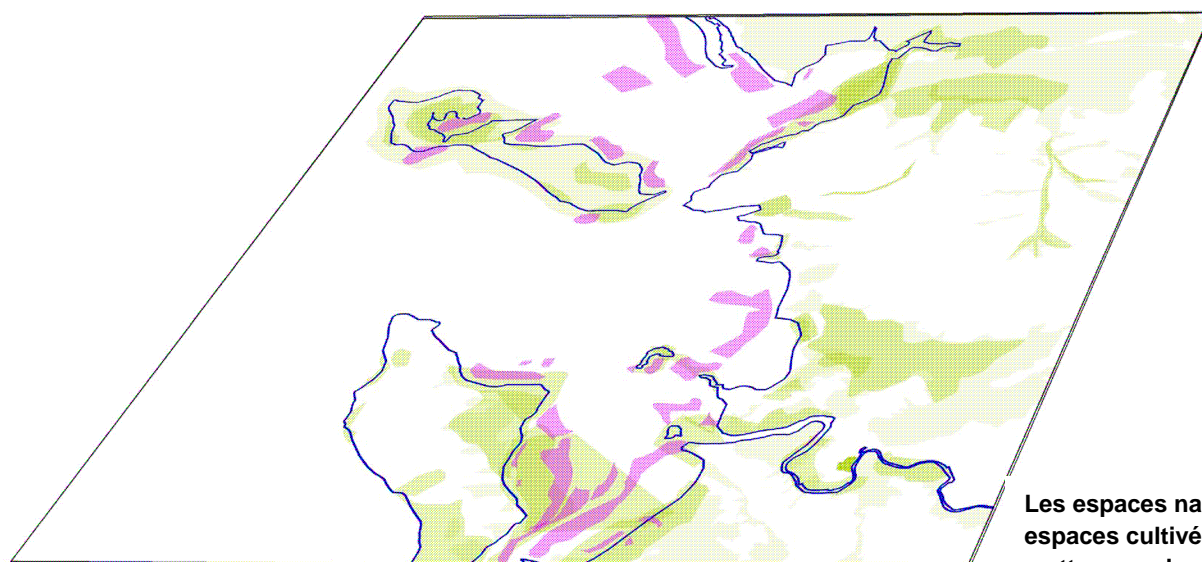
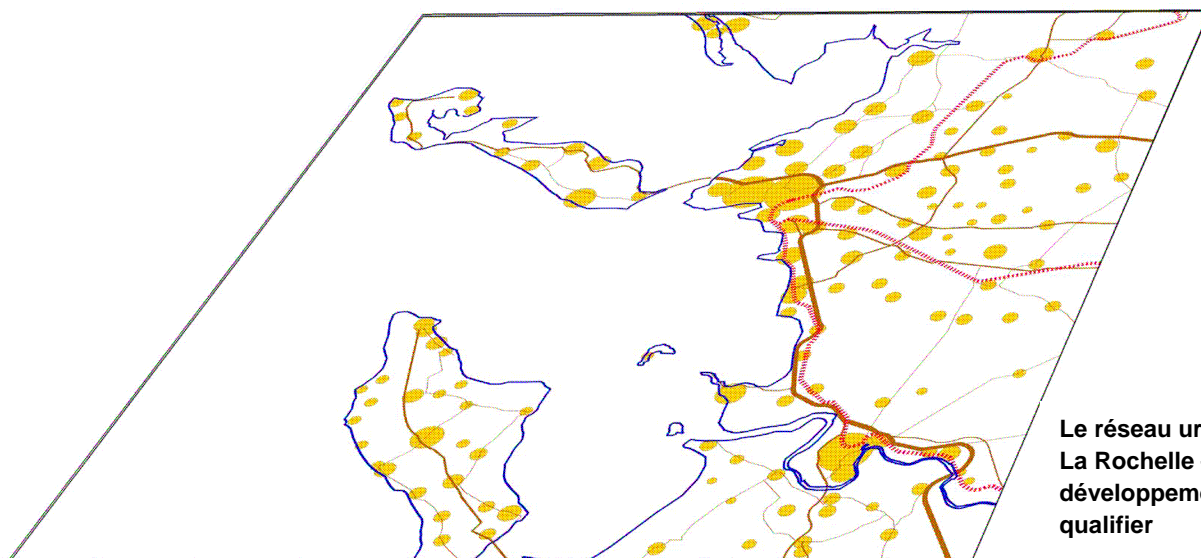
Les documents planificateurs et réglementaires existant (SCOT, PLU, PLH, PPRI, etc.) n'ont pas été omis, du moins ceux qui sont assez avancés pour qu'on en distingue les conséquences. L'Atelier n'en a pas fait des contraintes absolues, sachant que la mise en cohérence entre ces documents et le projet devra être vérifiée par la suite par une analyse plus approfondie.

Conjuguer trois systèmes d'organisation du littoral charentais

Entre océan et continent, s'entrecroisent avec les eaux marines, les eaux douces, les grands espaces naturels et agricoles et le réseau des villes, bourgs et villages. Les tempêtes successives et la montée du niveau moyen des mers modifient les rapports entre ces grandes composantes et conduisent à réviser certaines conditions d'établissement et, surtout, du développement de l'habitat et des activités dans leur environnement.

L'objectif principal du projet à élaborer consiste à mieux conjuguer, pour l'avenir, les trois systèmes du littoral charentais : eaux, espaces ouverts, urbanisation.

Le littoral de Charente Maritime
3 grands systèmes à conjuguer



14 principes pour un projet à partager

L'eau

- **Laisser toute leur place aux eaux et à leurs mouvements**
 - Les extensions urbaines proposées se situent en grande majorité au dessus de la cote 5 m NGF prise comme référence pour le projet de l'Atelier
- **Fédérer les acteurs de la gestion des eaux et des défenses côtières**
- **Développer les activités maricoles**
 - promouvoir des installations pérennes et inscrites dans les paysages
- **Qualifier les différents types de rives**
 - de l'océan, des marais, des fleuves
 - chacune des zones de solidarités par un projet singulier

Les espaces ouverts

- **Mettre en valeur les grands espaces ouverts des marais et de l'agriculture**
 - au-delà des mesures de protection
 - pour la biodiversité, pour les paysages, pour les usages d'intérêt collectif
 - soutenir par contrat les activités utiles pour les sites
- **Favoriser toutes les pratiques d'agrément liées aux eaux et aux espaces ouverts**
 - promenade, tourisme, pêche, baignade, nautisme, etc.
- **Marquer les limites entre grands espaces ouverts et urbanisation à terme**
 - mettre en œuvre une forme de bocage renouvelé : les « lignes entre deux », dispositif stratégique, significatif, durable, paysager et urbain

Le système urbain

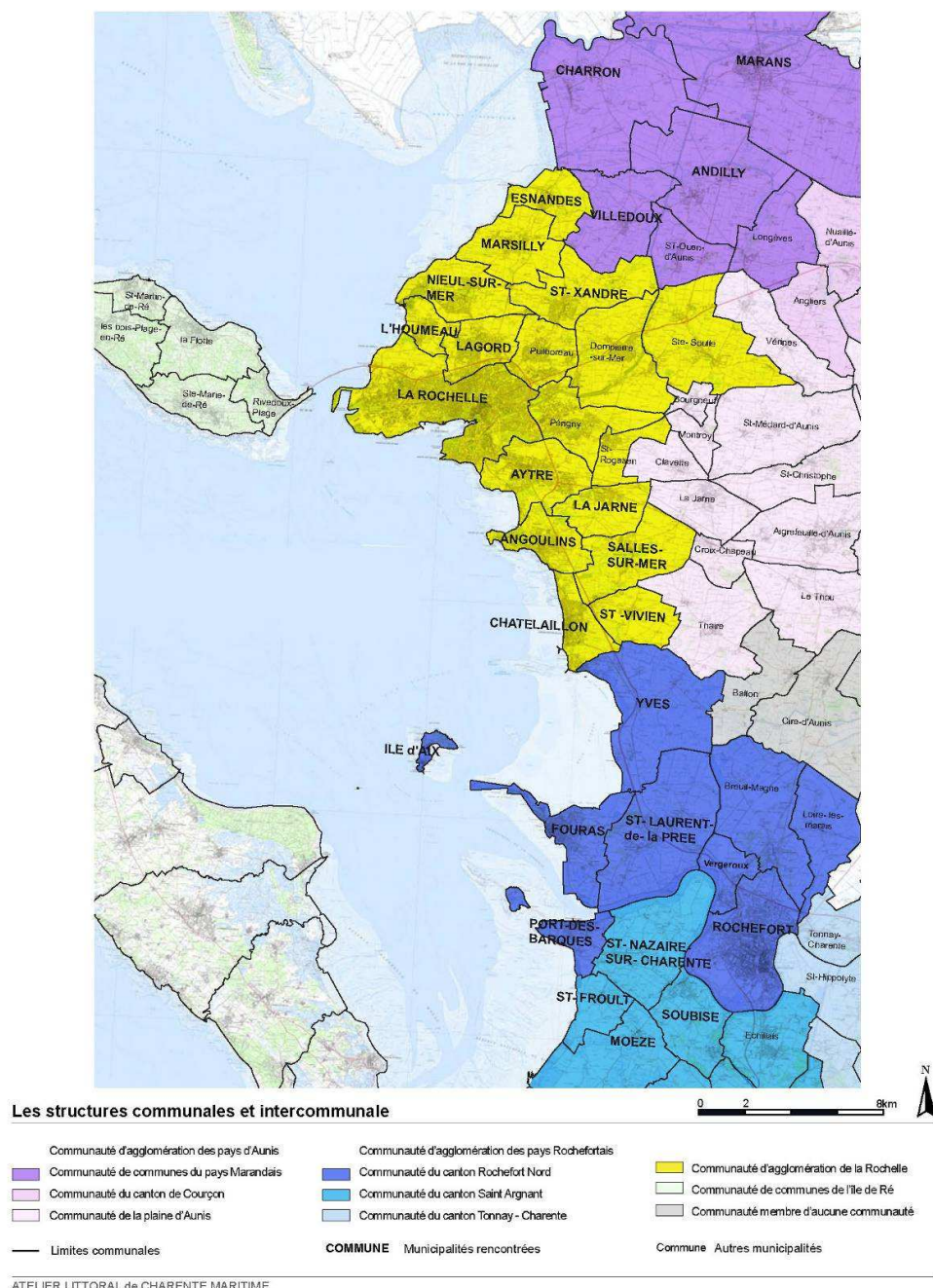
- **Donner une cohésion "métropolitaine" à l'ensemble urbain littoral**
 - dépasser les limites communales et des communautés d'agglomération
 - intégrer l'arrière côte dans le projet
- **Faciliter les déplacements et valoriser leur présence**
 - prolonger le TER de Rochefort à Marans, « RER » local
 - transformer l'axe routier en "boulevard du littoral", avec franchissements
 - amplifier le réseau des déplacements piétons et cyclistes
- **Limiter fortement la consommation des sols pour préserver l'avenir**
 - mettre fin à l'extension de banlieues de lotissements et zones d'activités
 - changer de formes d'urbanisation pour plus de continuité, densité, mixité fonctionnelle...
- **Renouveler en priorité les villes sur elles-mêmes**
 - tout particulièrement les villes côtières
- **Prévoir les extensions urbaines dans les sites appropriés**
 - avec l'organisation de lieux de vie collective :
espaces publics, équipements, commerces de proximité, services
- **Poursuivre la démarche d'un projet littoral, global et progressif**
 - un projet débattu et partagé, en constant approfondissement
- **Mettre en place une structure de coordination, avec des capacités opérationnelles**
 - pour coordonner les études juridiques, de déplacement, de paysage, etc.
 - pour entreprendre une action foncière essentielle.

Quelques données démographiques, économiques et sociales

Le territoire du projet, défini en préambule, contient la bande littorale la plus concernée par Xynthia ; entre l'estuaire de la Sèvre Niortaise et la rive Sud (incluse) de l'estuaire de la Charente.

Ce territoire est aussi le cœur d'un ensemble métropolitain, dont les villes principales sont La Rochelle et Rochefort. Les découpages statistiques, les intercommunalités et les documents de planification (SCOT et autres) ont des périmètres plus petits. Mais toutes les données et toutes les opinions recueillies au cours de notre étude confirment cette appartenance.

La (petite) Métropole est un bassin de vie, avec des marchés continus du travail et de l'immobilier, dans lequel s'effectue la majorité des déplacements. Nous n'oublions pas que les déplacements domicile-travail, ici comme ailleurs, ne constituent qu'une partie minoritaire de la mobilité locale. Le reste est pour l'école, les commerces, les services, les loisirs, etc.



Les colonnes vertébrales de la Métropole sont la ligne de chemin de fer La Rochelle Rochefort (et Saintes plus loin) et la route Nord/Sud, à 2x2 voies entre La Rochelle et Rochefort.

Le train est presque cadencé sur des intervalles d'environ ½ heure. Il y a encore quelques "trous" dans les horaires en milieu de matinée et en début d'après-midi, mais une amélioration du service semble possible. La ligne voyageurs reste à compléter vers le Nord, entre La Rochelle et Marans.

La route pourrait être progressivement "civilisée", avec des limitations de vitesse, des échangeurs plus nombreux, des contre allées, une amélioration de l'environnement. Des voies nouvelles sont prévues. Nous y reviendrons dans le projet.

Les villes principales sont bien entendu les noyaux originels de ce phénomène métropolitain, mais ne sont pas, à loin près, des pôles exclusifs d'emplois et de services, et encore moins les principaux lieux de la croissance démographique et de la construction. Elles disposent par ailleurs de tous les moyens d'étude et de suivi de leur croissance.

A La Rochelle, la population est stable pendant la période 1999-2007, avec un solde migratoire légèrement négatif (-0,2% par an). L'augmentation du nombre de logements¹ sur cette période est cependant sensible (+ 4 000 principaux et secondaires), et satisfait donc plutôt des demandes de décohabitation ou de résidences secondaires (+ 1 000). Les principales opérations d'aménagement prévues relèvent désormais du renouvellement urbain. Si on tient compte aussi de l'augmentation rapide des valeurs immobilières, il semble difficile de tabler, dans les prochaines années, sur une forte construction dans la commune.

A Rochefort, pour la même période, le constat démographique est sensiblement le même, avec un solde migratoire très légèrement positif (+0,1% par an). L'augmentation du nombre de logements est modérée (+ 1 100). Et il n'y a pratiquement plus de terrains aménageables disponibles.

Par conséquent notre projet n'ignore pas La Rochelle ni Rochefort, mais n'y propose rien pour l'instant. Dans son état actuel, le projet concerne particulièrement **la périphérie des deux villes, évoquée en préambule : 24 communes, 400 km² et 65 000 habitants**, dont il convient d'organiser et de coordonner le développement. Celui-ci repose aujourd'hui sur des lotissements de qualité très inégale, consomme sans précaution ni coordination des terrains rares, néglige les équipements et services de proximité, s'étale parfois sur les marais ou sur des zones mal protégées des événements tempêtes extrêmes, comme l'a malheureusement prouvé Xynthia.

Eléments de diagnostic économique et démographique période 1999/2007

Le tableau qui suit rassemble les données les plus utiles à l'élaboration d'un projet², et les plus fréquemment mises en avant par les élus. Les communes sont regroupées par zones, pour que le tableau reste lisible. On trouve la version complète dans le livret graphique.

¹ L'augmentation du nombre de logements est donnée par le recensement, et mélange donc la construction neuve et les mouvements dans le parc ancien (division et regroupement de logements). Il serait utile de disposer aussi des mises en chantier annuelles. Mais ces dernières relèvent de la base de données Sitadel, qui est actuellement en réfection, et qui ne fournit pas pour l'instant de statistiques communales. On pourrait les demander directement aux communes, mais ce serait l'objet d'une enquête particulière.

² Certaines données communales du recensement peuvent comporter des erreurs, notamment dans les petites communes, et des anomalies. Dans notre échantillon, c'est particulièrement le cas de Soubise, à cause de la base aérienne. Les résidents de celle-ci sont comptés dans la population, mais pas dans les ménages. Saint Laurent de la Prée présente aussi des bizarreries.

Données socioéconomiques sur les communes de projet

| | rochefort | la rochelle | total partiel nord la rochelle (1) | total partiel sud la rochelle (2) | total partiel nord estuaire Charente (3) | total partiel sud estuaire Charente (4) | total général péninsulaire la rochelle rochefort | charente maritime | France métro |
|--|-----------|-------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--|---|--|-------------------|--------------|
| pop 99 | 25975 | 76711 | 24521 | 22439 | 4871 | 4324 | 56155 | 557146 | 58520698 |
| pop 07 | 25999 | 76748 | 26671 | 24926 | 6000 | 6486 | 64083 | 605404 | 61795007 |
| croissance | 24 | 37 | 2150 | 1572 | 1129 | 2162 | 7013 | 48258 | |
| superficie ha | 2196 | 2839 | 21255 | 8306 | 3821 | 6417 | 39799 | 686399 | 54397013 |
| migration tx annuel | 0,1 | -0,2 | | | | | | | |
| ménages 07 | 12386 | 40750 | 10895 | 10386 | 2749 | 2183 | 26213 | 271423 | |
| dont motorisés | 9682 | 29691 | 10036 | 8913 | 2376 | 1881 | 23206 | 233777 | |
| taux motorisation | 78% | 73% | 92% | 86% | 86% | 86% | 89% | 86% | 83% |
| logements 99 | 13602 | 43286 | 9901 | 11620 | 4945 | 2342 | 28808 | 330162 | 28702012 |
| logements 07 | 14732 | 47285 | 11730 | 13630 | 6052 | 2958 | 34370 | 390130 | 31448497 |
| croissance annuelle du parc | 141 | 500 | 229 | 251 | 138 | 77 | 695 | 7496 | 343311 |
| taux de construction annuel/parc 1999 | 1% | 1% | 2,31% | 2,16% | 2,80% | 3,29% | 2,41% | 2,27% | 1,20% |
| dont résidences secondaires dans le parc 07 | 1024 | 3247 | 484 | 1799 | 3155 | 662 | 6100 | 96867 | |
| % résidences secondaires dans le parc 07 | 7% | 7% | 4% | 13% | 52% | 22% | 18% | 25% | |
| dont maisons dans le parc 07 | 7273 | 15792 | 10854 | 10709 | 4806 | 2669 | 29038 | | |
| % maisons dans le parc 07 | 49% | 33% | 93% | 79% | 79% | 90% | 84% | | |
| % appartements dans le parc 07 | 50% | 65% | | | | | | | |
| % propriétaires rse principale | 46% | 37% | 79% | 68% | 73% | 75% | 74% | 65% | 57% |
| dont logts sociaux locatifs | 2269 | 9830 | 363 | 804 | 77 | 31 | 1275 | 20231 | |
| % logts sociaux locatifs dans rse principales 2007 | 18% | 24% | 3% | 8% | 3% | 1% | 5% | | |
| ancienneté dans le logt principal <5ans | 40% | 43% | 34% | 35% | 32% | 38% | 35% | 24% | 33% |
| actifs 07 | 11644 | 32900 | 12667 | 11511 | 2407 | 3405 | 29990 | 262082 | |
| tx/population totale | 45% | 43% | 47% | 46% | 40% | 52% | 47% | 43% | 48% |
| diplôme études sup dans population > 15 ans | 17% | 24% | | | | | | 17% | 23% |
| nb d'emplois dans la commune | 17631 | 45142 | 5248 | 10278 | 1487 | 1115 | 18128 | 225278 | |
| "excédent ou déficit" d'emploi dans la commune | 5987 | 12242 | -7419 | -1233 | -920 | -2290 | -11862 | | |
| sphère présentielle (salariés + nb entreprises)* | 10343 | 34186 | 2815 | 6935 | 1016 | 724 | 11490 | 159570 | |
| tx dans l'emploi communal | 59% | 76% | 54% | 67% | 68% | 65% | 63% | 71% | 66% |
| foyers fiscaux 2007 | 15804 | 47455 | 14496 | 15615 | 3805 | 3053 | 36909 | | |
| dont non imposés | 8579 | 22803 | 5498 | 4779 | 1645 | 399 | 12321 | | |
| | 54% | 48% | 38% | 31% | 43% | 13% | 33% | 49% | 44% |
| exploitations agricoles professionnelles 2000 | 8 | 0 | 128 | 26 | 10 | 32 | 196 | 6271 | |
| sa moyenne ha | 4 | | 109 | 107 | 139 | 145 | 116 | 65 | 65 |
| SAU 2000 totale des exploitations | 32 | 0 | 13992 | 2780 | 1390 | 4635 | 22797 | 407615 | |

total partiel nord la rochelle (1) Andilly, Charon, Esnandes, L'Houmeau, Marans, Marsilly, Nieul, St Xandre, Villedoux

total partiel sud la rochelle (2) Angoulins, Aytré, Chateaulillon, La Jume, St Vivien, Salles sur Mer, Yves

total partiel nord estuaire Charente (3) Ile d'Aix, Fouras, St Laurent de la Prée

total partiel sud estuaire Charente (4) Moëze, Port des Barques, Sy Nazaire sur Charente, St Froult, Soubise

* présentielle : c'est l'économie "locale", services à la population et aux touristes. Sont ajoutés les chefs d'établissement, qui ne sont pas salariés en général.

| | rochefort | Charente maritime | France métro |
|--|-----------|-------------------|--------------|
| taux de construction / population 1999 | 1,24% | 1,35% | 0,59% |
| logements 1999-2007 annuels/km² | 1,75 | 1,09 | 0,63 |

Appartenance métropolitaine ne signifie pas homogénéité de situation : les différences de commune à commune sont considérables. Cela explique le caractère très municipal des politiques territoriales, et la sensibilité des élus à tout empiètement sur leurs prérogatives. Néanmoins quelques remarques peuvent s'appliquer à l'ensemble du territoire.

Elles confirment les déclarations des élus, des services et des responsables économiques interrogés :

- **la population croît rapidement** (+ 15% dans la période considérée), surtout grâce à un très fort solde migratoire, particulièrement dans certaines communes (Charron, Port-des-Barques, Soubise) ;
- les taux d'activité (par rapport à la population) sont moyens par rapport à la France, et forts par rapport à la Charente-Maritime. Les taux de résidences secondaires sont relativement modérés (18% du parc de logements 2007, avec une répartition très inégale selon les communes). L'économie présentielle³ est plus forte qu'en moyenne française, mais plutôt basse comparée à d'autres zones balnéaires (elle est par contre très forte à La Rochelle, commune touristique et résidentielle). **Il ne s'agit donc pas d'un territoire dominé par le tourisme, ni par une population de retraités.** Les deux seules communes vraiment touristiques (taux de résidences secondaires >50%, taux d'activité <40%) sont l'île d'Aix et Fouras. Dans une moindre mesure, on peut citer Port-des-Barques, Châtelailon et St Laurent-de-la-Prée. On retrouve ces observations dans les écarts de consommation d'eau, entre haute et basse saison. Les autres communes ont des profils typiques de couronnes métropolitaines, avec le plus souvent un déficit apparent d'emplois, ces derniers étant concentrés à La Rochelle, Rochefort, Aytré et Marans ;
- **les indicateurs de revenus sont assez forts** (40% seulement de ménages non imposés, contre 49% dans l'ensemble de la Charente-Maritime). Les patrimoines sont aussi conséquents, surtout compte tenu de la valeur des logements : 74% des ménages sont propriétaires de leur résidence principale. La mobilité résidentielle est forte : en 2007, 35% des familles avaient emménagé depuis moins de 5 ans ;
- **le taux de création de logements est fort** par rapport au parc existant, très fort par rapport à la superficie des communes, extrêmement fort par rapport aux terrains disponibles, déduction faite des zones protégées, humides et inondables. Si, en plus, on tient compte des autres usages urbains du sol, on artificialise sans doute actuellement 150 à 200 ha/an⁴, dans un grand désordre. Cela semble assez peu chaque année mais le résultat pourrait être dévastateur. Comme on le verra plus loin, l'Atelier a fait le recensement des terrains disponibles : contigus aux agglomérations actuelles, non inondables, non marécageux. D'ici une décennie, ils seront ainsi consommés, et il faudra tailler dans les grands espaces naturels et agricoles ;
- il n'y pas de relation simple entre la croissance de la population (+1 000 habitants/an) et celle du parc immobilier (+700 logements/an, dont une assez faible minorité de résidences secondaires). Si on s'en tient à ces chiffres, on pourrait imaginer un très faible taux d'occupation des logements nouveaux. Il vaut mieux supposer que les logements neufs principaux sont normalement occupés, mais que le taux d'occupation baisse dans le parc existant, selon un mouvement normal de décohabitation.

³ Economie présentielle : c'est l'économie locale ou résidentielle, services à la population et aux touristes.

⁴ Selon le mode d'évaluation suivant. Le parc de logement augmente de 700 unités/an, ce qui couvre environ 70ha avec les voies d'accès (mais aussi avec les jardins), compte tenu des faibles densités de la construction actuelle. Et, comme ailleurs, le logement occupe entre le tiers et la moitié de la surface "artificialisée". Cette "artificialisation", comme dans toutes les statistiques nationales, comporte les constructions, les voiries, les jardins publics ou privés, bref tout ce qui est retiré aux espaces agricoles ou naturels.

Au total nous observons une population active, relativement qualifiée, plutôt prospère, dans une zone attractive.

En détail, commune par commune, nous remarquons des diversités sociales et fonctionnelles. Comment déterminer dans cet ensemble des zones d'aménagement prioritaires, et inversement les zones strictement protégées ? La situation actuelle est insatisfaisante. En effet les périmètres de planification et de protection (SCOT, PLH, SAGE, PPRI, associations syndicales ou syndicats intercommunaux de marais, etc.) débordent et parfois divisent les petites zones de coopération et d'interconnaissance qui nous ont été signalées par les élus. C'est un constat presque systématique en France, particulièrement sur le littoral : les périmètres d'intercommunalités sont encore imparfaits. En revanche, au coup par coup, les communes s'entendent pour organiser leur ramassage scolaire, pour coordonner leurs PLU, pour implanter leurs zones d'activités ou leurs stations d'épuration, pour encourager leurs commerces, etc.

Le projet de l'Atelier Littoral propose de développer ces coopérations.

Enfin les communes, prises séparément, prévoient leur croissance quantitative à des horizons de temps qui sont ceux séparant deux révisions du PLU : 5 à 10 ans. Les Scot du Pays Rochefortais et de la CA de La Rochelle raisonnent à 10 ans (2020). Celui du Pays d'Aunis est moins limité dans le temps, mais il faudrait l'actualiser en tenant compte de Xynthia.

La perspective de projet préconisée par l'Atelier envisage un développement à plus long terme, trente ans et plus.

1. Eaux marines et eaux douces

L'eau, porteuse de ressources et d'aménités, est aussi vecteur de risques. En Charente-Maritime, le rapport à l'eau est le produit d'une longue histoire et d'interventions humaines. Depuis le Moyen-âge, on se défend et on poldérise. Les exploitations maricoles modèlent le rivage. Les marais aménagés portent des systèmes agricoles originaux. Le tourisme nautique et balnéaire transforme la côte. Dans une large mesure, l'eau commande désormais le marché foncier et immobilier, donc les formes de l'urbanisation.

L'observation de cartes anciennes et contemporaines et des photographies aériennes, couplée à l'histoire de la société littorale de Charente-Maritime, permet de mettre en évidence des processus d'appropriation des côtes par les hommes et révèle la force d'attraction de la mer au fil du temps. On note une histoire de l'occupation construite autour des activités suivantes :

- occupation à des fins militaires (pendant longtemps, la côte a été perçue comme une véritable frontière, qu'il fallait défendre des agressions) ;
- occupation pour l'exploitation de ressources spécifiques : exploitation des salines depuis le Moyen-âge, mytiliculture (naissance de l'activité au 13^{ème} siècle), ostréiculture (apparition au 19^{ème} siècle) ;
- héliotropisme au 19^{ème} siècle (Fouras, station balnéaire depuis 1850) ;
- glissement général (européen et national) de l'urbanisation vers la mer, l'eau devenant un facteur clé pour le marché immobilier et foncier, dans un espace autrefois peu occupé, à fortes contraintes environnementales.

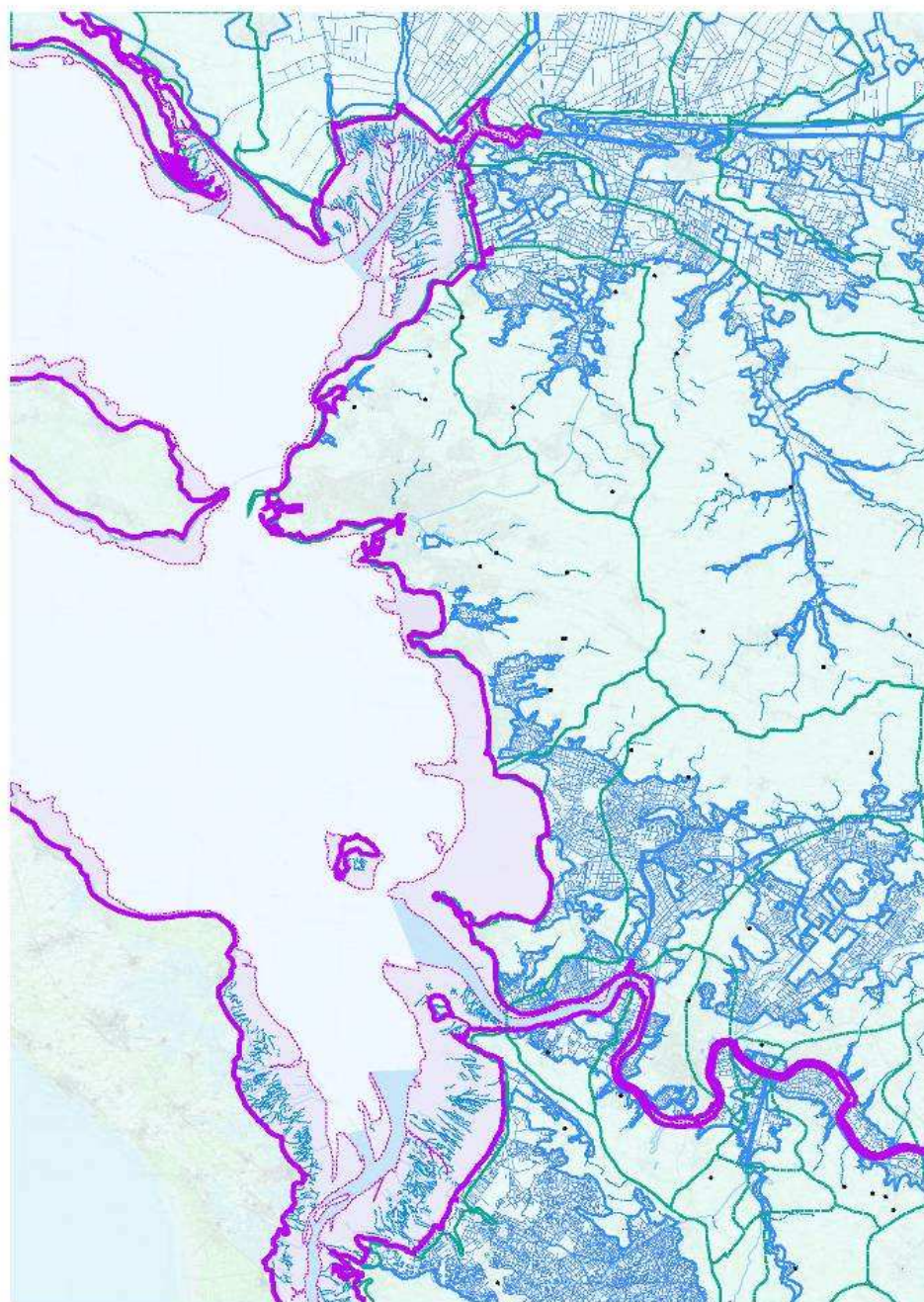
Or le littoral, avant d'être une terre urbaine, est un système d'interface entre les hydrosphères marine et continentale, qui s'interpénètrent et interagissent l'une sur l'autre. Cette interface doit être au cœur des problématiques d'aménagement, alors qu'elle est plutôt l'objet, aujourd'hui, d'approches sectorielles.

Pour les communes qui nous concernent, l'eau est soit porteuse de ressources (pêche, aquaculture,...) et d'aménités (baignade, vue sur mer, promenade,...), soit vecteur de risques (érosion, submersion, inondation, pollution,...). C'est donc un acteur ambivalent, aux caractères positifs ou négatifs selon les circonstances et les approches. L'eau est certes au cœur des enjeux du territoire : patrimoine, biodiversité, agriculture, conchyliculture, inondation, submersion, loisirs etc. L'eau s'impose dans les discours des gestionnaires, des politiques, des environnementalistes.... Mais elle joue un rôle modeste dans les projets, et n'a pas la place qui lui revient dans la définition d'une gouvernance territoriale.

Pourtant peu de sociétés s'appuient autant sur l'eau pour définir leur identité territoriale. La demande porte autant sur la qualité, la sécurité, le cadre de vie que sur les paysages. Elle vient autant des habitants que des touristes. Les nouvelles formes de ruralité, associées à une approche très urbaine de la nature, amplifient ce phénomène. L'eau est un puissant élément de compréhension et d'action économique et sociale.

Le projet plaide donc pour une réflexion associant eau marine et eau douce (eau continentale), en termes de stratégie d'aménagement.

I - EAUX MARINES ET EAUX DOUCES



RESEAU HYDROGRAPHIQUE

0 2 8km

- | | |
|-----------------------|--|
| — Rivage | — Limites et extension spatiale des marais |
| - - - Dhydrographique | - - - Canaux et eaux douces de surface |
| ■ Estran | ● Source |
| ■ Bassins versants | |

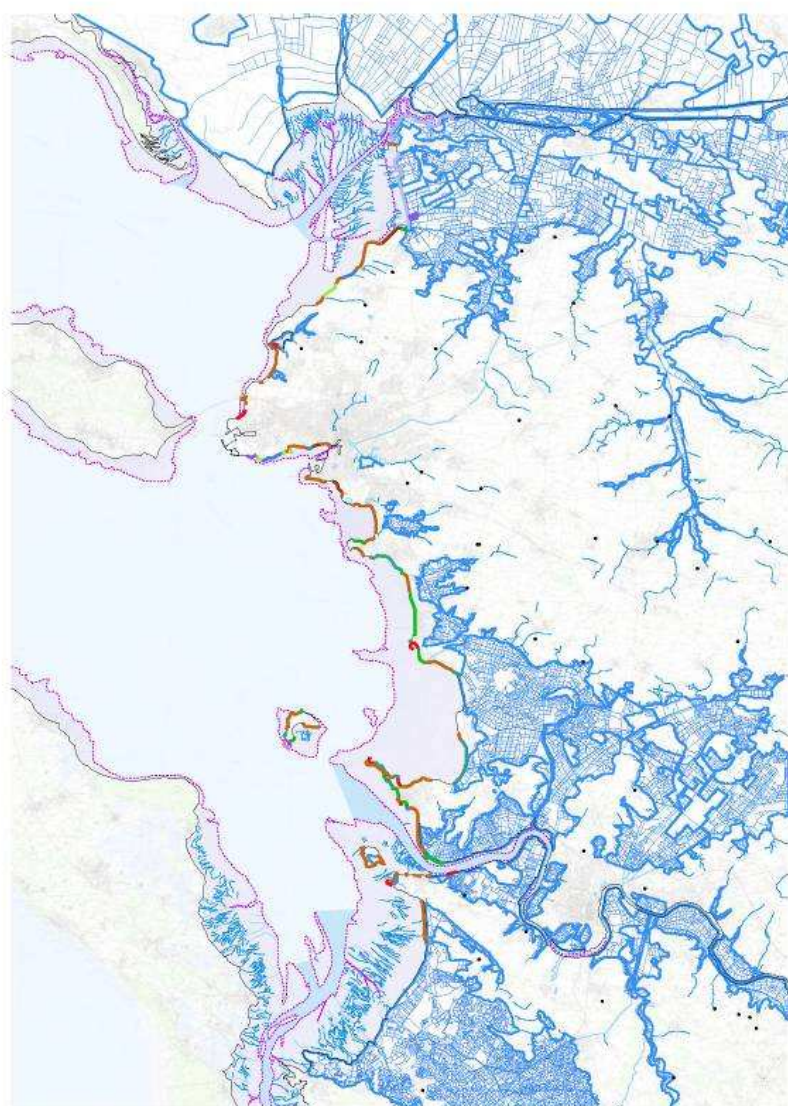
Le paysage de la défense côtière : nécessité d'une vision d'ensemble

Pour la clarté de l'exposé, le présent chapitre est consacré aux franges côtières et notamment aux défenses côtières. Les problèmes des marais (agricoles et conchylicoles) sont traités plus loin, dans le chapitre concernant les grands espaces ouverts.

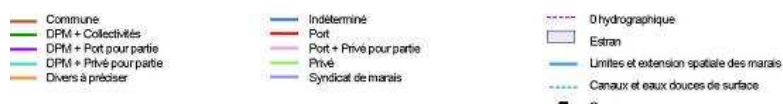
La configuration de la défense côtière le long des côtes de Charente-Maritime joue un rôle ambigu dans la mise en sécurité des espaces bâtis qui lui sont associés. L'existence de défense alimente une impression de sécurité. Mais l'examen du système de défense fait apparaître plusieurs points de faiblesse.

Penser un territoire en termes de défense côtière implique une appréhension, tant dans le sens longitudinal que transversal, des dynamiques morpho-sédimentaires et hydrauliques qui lui sont associées. Or une simple lecture de terrain montre une défense côtière « patchwork », souffrant d'un déficit d'analyse d'ensemble, en épaisseur : les systèmes en place cherchent surtout à figer le trait de côte.

- EAUX MARINES ET EAUX DOUCES



es acteurs de la défense côtière



En suivant la côte, l'Atelier a réalisé un inventaire des structures de défense côtière. C'est un patchwork de techniques (enrochements, levées de terre, perrés, murs..), associées à des formes côtières aux dynamiques variées (falaises, dunes, plages, cordons de galets), et d'acteurs qui s'ignorent les uns les autres (Etat, communes, ports, particuliers). C'est ce que reproduit la carte ci-contre.

Une description, commune par commune, de cet itinéraire côtier se trouve en annexe. Elle renvoie à des cartes et schémas détaillés dans le livret graphique.

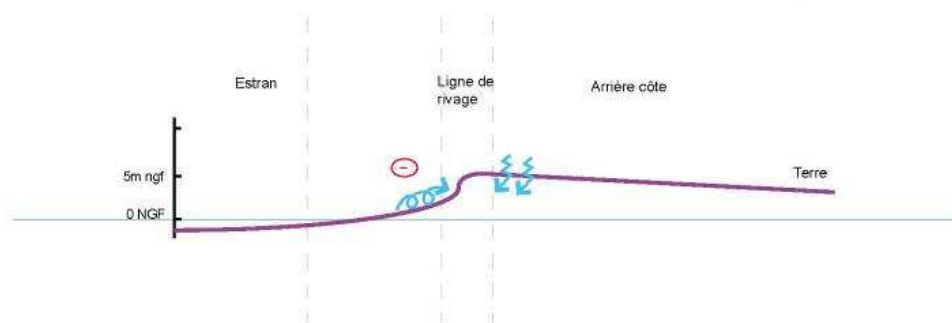
Ainsi cette défense côtière est directement liée à la succession des gestionnaires. Il est fréquent de voir une structure de défense s'arrêter à une limite de propriété privée ou une limite communale. Or la nature ne fonctionne pas en limite de propriété. Il serait important de replacer ces défenses au sein des unités de fonctionnement hydro-sédimentaire.

Et d'autre part la modicité des moyens mis en œuvre conduit à des réalisations au coup par coup, appuyées sur des installations terrestres (bâtiments, route, etc.), souvent sans réelle adéquation avec le contexte morpho dynamique.

Nous commentons ci-dessous deux des exemples présentés par le livret graphique.



MARSILLY



Profil 1: Ligne de rivage en falaise , type Marsilly



exemple 1: Enrochement adossé à une section de falaise pour stabiliser la position du trait de côte.

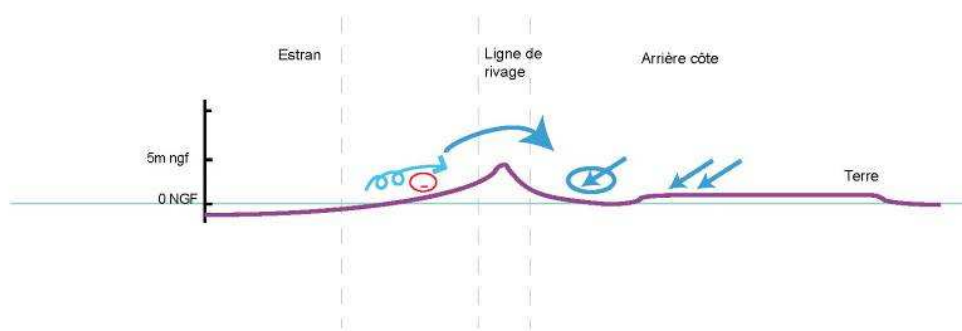
.On oublie fréquemment le rôle joué par l'infiltration des eaux de ruissellement sur les falaises ou encore l'action des eaux douces sur la dynamique de l'ados de la structure de défense côtière de type perré par exemple. Petit à petit la structure est déstabilisée et perd toute efficacité de défense.



ESNANDES

exemple 2 :

Cordon de galets profilé à l'image d'une digue.
La dynamique sédimentaire est fortement perturbée.



Profil 2: Levée de galets , type Esnandes

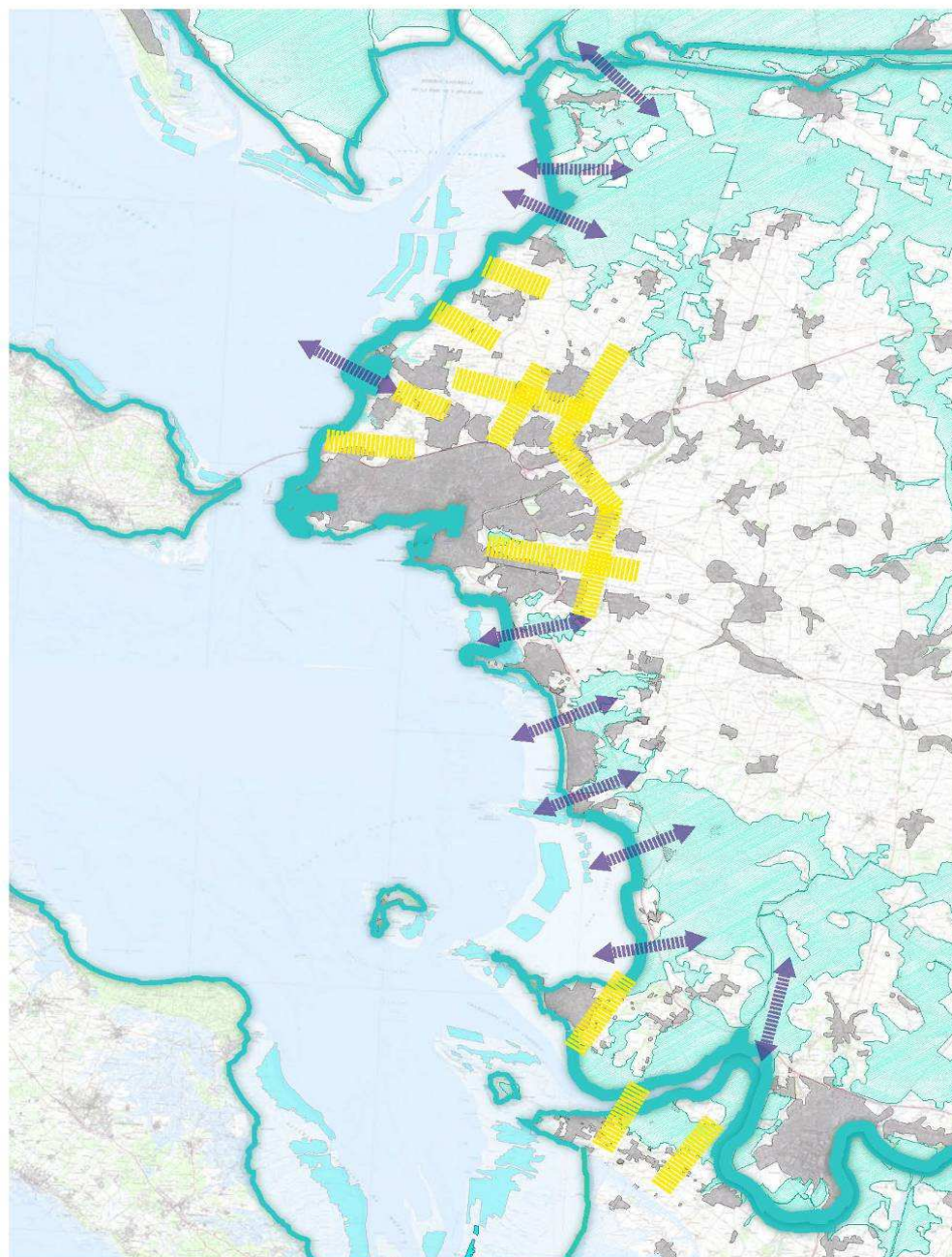


La situation révélée par Xynthia témoigne donc de la faible intégration de la gestion des deux masses d'eau, continentale et marine, tant dans la réflexion que dans les choix opérationnels. Une coordination d'actions et d'acteurs s'imposerait. Dans cette coordination, l'Etat pourrait jouer un rôle essentiel. La mise au point des PPRI est devenue urgente. **Mais, sachant que la bande côtière ni l'eau continentale ne sont pas et ne peuvent plus être "naturelles", et compte tenu du degré d'anthropisation de l'ensemble, celui-ci ne peut pas être géré par de simples plans réglementaires.**

Il serait nécessaire, d'abord, de réaliser d'un inventaire exhaustif de la défense, couplant une approche spatiale des équipements avec de nombreux autres paramètres (entretien, gestionnaire, état de l'ados, espaces protégés...). L'itinéraire descriptif que nous plaçons en annexe peut être considéré comme une première esquisse.

Pour simplifier, concernant la protection de l'urbanisation contre les inondations, le projet dans son état actuel prend comme référence une cote NGF de 5m. C'est une facilité, due notamment au fait que l'Atelier ne disposait pas de cartes topographiques fines. Par la suite, des cas particuliers devront être examinés, notamment parce que les bâtiments existants sont parfois construits en dessous, et qu'inversement des altitudes supérieures peuvent être menacées. Ces premiers éléments suffisent pour esquisser les bornes de l'urbanisation future.

2 Grands espaces ouverts, sites et activités à valoriser



Grands espaces ouverts

- Rivages; sites paysagers, touristiques, plages,....
- Marais
- Conchyliculture, Ostréiculture
- Ouverture Océan / marais
- Ouverture entre villes
- Emprise bâtie existante

ATELIER LITTORAL de CHARENTE MARITIME

2- 1 Identification des grandes entités paysagères

Comme pour les panoramas des étendues marines où se distinguent les îles, les horizons terrestres sont très étendus. Ils ne sont guère limités, ni par les moindres hauteurs du relief, ni par de rares boisements.

Les rivages variés montrent souvent l'étroitesse des relations entre les eaux de l'océan, les eaux continentales et les terres. La dynamique et la position du trait de côte restent par nature variables dans la durée.

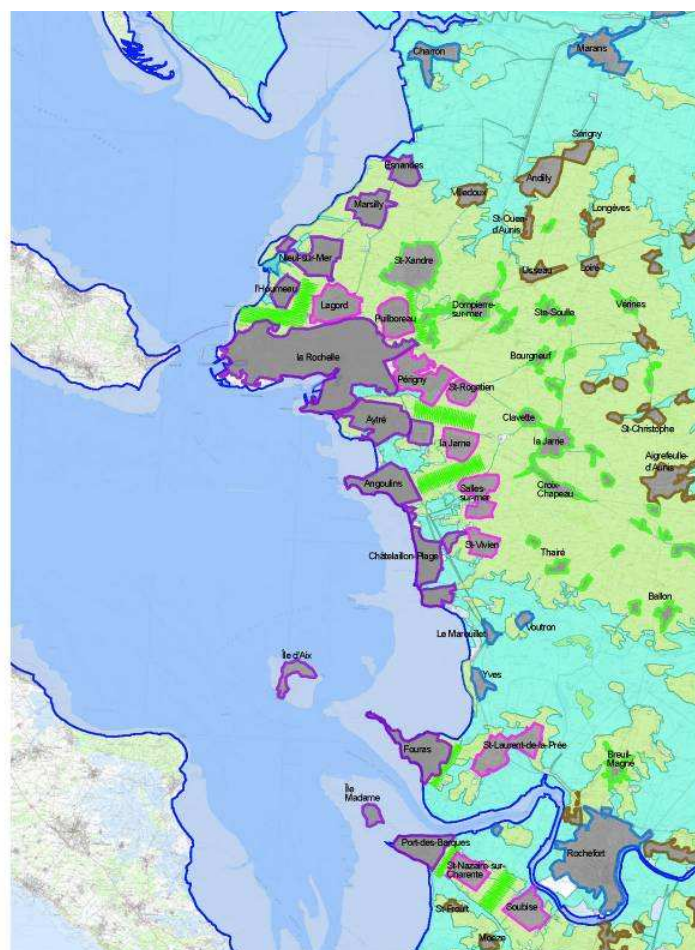
Les marais, les champs et les pâturages se côtoient dans la continuité de leurs profils plats, dont s'élèvent doucement les moindres mouvements du relief. Les différentes formes d'occupation des sols n'apparaissent pas de manière expressive. Cette lecture des paysages indéterminés, presque flous, peut être considérée comme un caractère particulier de la région, avec sa part de charme.

En revanche, entre les vastes espaces ouverts, les constructions sont très présentes. Les plus hauts édifices, comme les silos, sont visibles de loin ; cependant la plupart des maisons et des locaux d'activités, avec un seul niveau à rez-de-chaussée, s'inscrivent souvent de manière brutale dans les grands sites ; elles imposent une présence en contraste avec les espaces ouverts.

Les très belles villes historiques de La Rochelle et Rochefort, ainsi que les parties anciennes des bourgs, villages et hameaux, sont engluées dans d'importantes périphéries récentes. Les infrastructures routières et ferroviaires montrent leur fonctionnalité et découpent les espaces traversés sans adaptations ou transitions.

Alors que les activités agricoles connaissent des difficultés économiques, avec le risque de décliner, les emprises urbanisées sont en expansion excessivement rapide. Cette croissance peut sembler illimitée et inéluctable.

A partir de ces simples constats, il importe de considérer les franges et les contours entre les principales entités territoriales. C'est certainement sur ces limites que se nouent les enjeux de l'évolution des paysages du littoral charentais.



Grands espaces ouverts et catégories d'urbanisation



Tous les rapports entre espaces ouverts et ensembles urbanisés sont devenus incertains, projetant cette incertitude pour l'avenir. L'absence de structure lisible des paysages comporte d'importants inconvénients dès aujourd'hui, mais surtout pour demain. Les caractères particuliers de chaque espace se perdent ou se diluent dans leur contexte au détriment de leur identité perceptible, de leur attractivité ou de leur intérêt pour la collectivité. Ainsi, les lieux, qui doivent être voués à l'expansion exceptionnelle des eaux, avec les risques d'inondation et de submersion, ne sont pas suffisamment reconnus et concrètement apparents, compréhensibles pour tout public. Il ne suffit pas de protéger juridiquement certains sites pour leurs qualités environnementales acquises, si celles-ci ne sont pas soutenues, amplifiées et explicites.

Les documents d'urbanisme consistent principalement à fixer la nature de l'occupation des sols en délimitant en plans différentes zones. Ces délimitations restent invisibles sur place et sont périodiquement modifiées, révisées. Or, quand on prend du recul, qu'on examine le territoire sans considérer les limites communales, il est encore possible d'y lire des zones respectives d'urbanisation, d'agriculture et de marais, malgré les brouillages de limites qu'on vient d'évoquer. Autant d'arguments pour la délimitation des pleins et des vides.

Ne faut-il pas identifier chacune des grandes composantes territoriales dans la réalité des lieux délimités, afin d'assurer publiquement leur qualification et faire valoir, de manière progressive, leur intérêt écologique, collectif, touristique ? Ce marquage de contours linéaires produirait ses effets sur chacun de ses côtés, sur deux catégories d'espaces distincts, traitant ainsi leurs relations. Dans une telle perspective, il est proposé ci-après de renouveler un grand réseau de haies vives, de chemins plantés, de signes distinctifs.

2- 2 Zones maricoles (conchyliculture, ostréiculture, mytiliculture)

Tous les avis concordent pour évoquer une crise grave de l'ostréiculture. Un changement de génération fait prévoir une forte concentration des producteurs, tandis que des problèmes sanitaires se multiplient. Ces difficultés touchent une activité historique, constitutive de l'identité locale. Le paysage ostréicole risque d'être profondément transformé, et avec lui le paysage littoral tout entier.

Dans l'esprit de ces évolutions, l'Atelier a travaillé sur les principes de constructions de nouveaux bâtiments ostréicoles, capables de résister à la montée des eaux, et de protéger le matériel d'exploitation : voir le livret graphique, à partir de la p 73. Ce n'est encore qu'une ébauche.

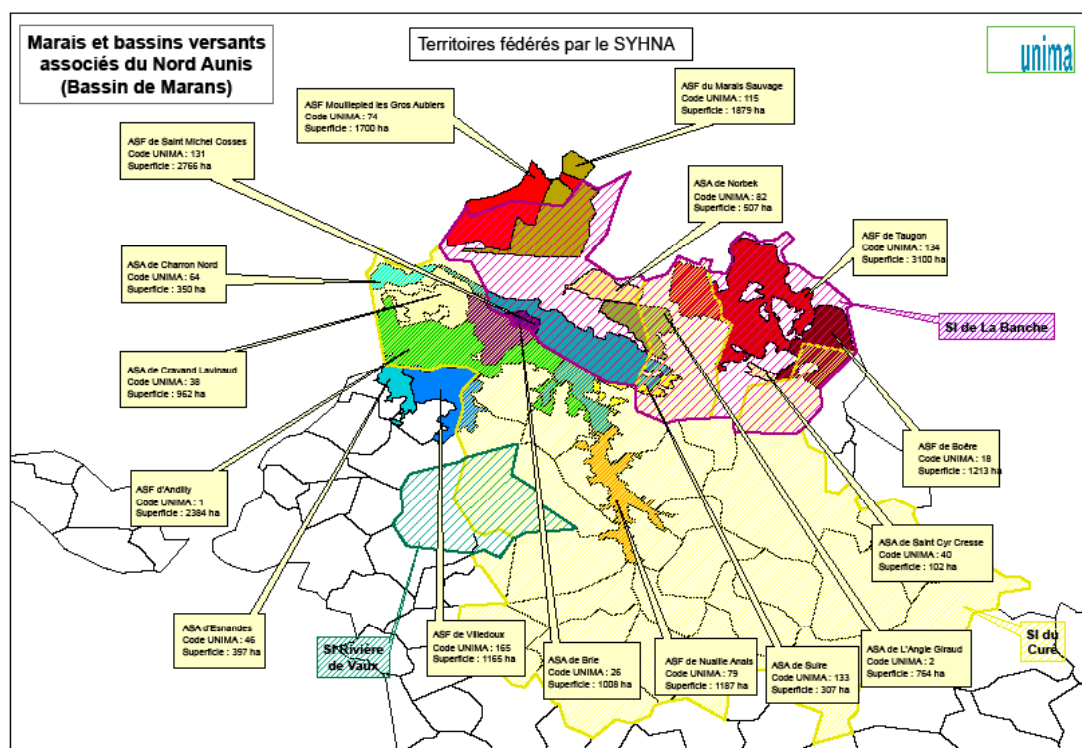
Pour la mytiliculture, les difficultés économiques semblent moindres. En revanche, c'est l'insertion de leurs éleveurs dans la vie locale qui est insuffisante : à Charron, principal site de production, il n'existe même pas de lieu de dégustation. Les lieux de dégustation, points d'attractivité et de mise en valeur de l'activité conchylicole devraient pouvoir se multiplier le long de cette côte à Port-des-Barques, Les Boucholeurs, Aytré etc...

Il n'entre pas dans notre mission de développer ces observations. Il faudrait pour cela un travail approfondi avec les professionnels. Un "plan maricole" se justifierait, qui ne se limiterait pas aux aspects économiques du sujet, mais aborderait aussi les problèmes territoriaux qui en découlent : transformation des paysages, nouvelles architectures des bâtiments d'exploitation, lieux d'accueil et de dégustation.

2- 3 Zones de marais

Les marais auraient pu être évoqués dans la première partie (territoires de l'eau), aussi bien qu'ici. En effet, les marais jouent sur la côte charentaise des rôles multiples : bassins de déversement contre les assauts de la mer, retenue pour les excédents des bassins versants d'eau douce, agriculture, garanties de biodiversité, qualité paysagère, etc.

L'entretien est assuré par des associations syndicales de propriétaires (120 dans le département), chacune correspondant à un casier, avec des objectifs (et des ressources) qui sont essentiellement agricoles, ou conchylicoles, ou relatifs aux captages d'eau. Ces associations sont coordonnées par l'Unima, qui a des fonctions d'étude et de conseil, pas de maîtrise d'ouvrage. Au nord, la coordination est cependant plus poussée qu'autour de Rochefort : deux syndicats intercommunaux (du Curé et de la Blanche), sont eux-mêmes regroupés en un Syndicat mixte du nord Aunis (SYHNA), qui a des compétences de maîtrise d'ouvrage.

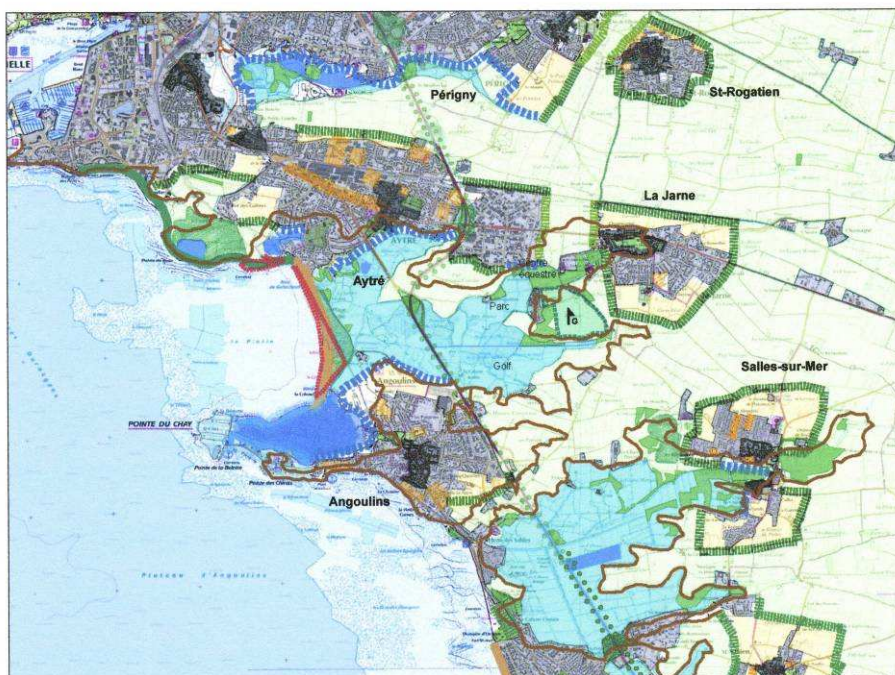


Même avec cette organisation "opérationnelle", c'est un dispositif institutionnel trop complexe. Il conviendrait sans doute de regrouper quelques associations syndicales, et surtout d'améliorer la coordination, les capacités financières et la maîtrise d'ouvrage. Cette remarque vaut encore plus pour les marais de Rochefort.

En toute hypothèse, les propriétaires agricoles ou aquacoles ne peuvent pas seuls assumer un entretien et des protections qui concernent largement l'urbanisation. Des digues doivent être rehaussées pour des maisons construites trop bas. Elles pourraient être bâties sur deux niveaux de défense successifs : pour les champs bordant la côte, puis pour les bourgs. Des exutoires vers la mer doivent rester largement ouverts. Le nettoyage des canaux doit tenir compte de l'accumulation de déchets urbains. Une mutualisation des dépenses et des initiatives s'imposerait. Rapportées aux budgets urbains, les conséquences seraient d'ailleurs assez modestes. Pour l'agriculture, les redevances annuelles vont de 10 à 20 €/ha. Pour les marais conchylicoles, elles peuvent atteindre 80€/ha. Le projet de digue Charron-Esnandes, évoqué dans l'annexe sur les défenses côtières, aurait coûté 7 millions €.

Une autre difficulté vient de l'exploitation agricole des marais. Autrefois les terres humides fournissaient des pâtures en abondance, souvent pour un bétail d'été. Ce n'est plus le cas. On peut donc observer dans le département des situations de relative déshérence, quoique assez peu dans le territoire qui nous concerne. L'intensification est difficile, à la fois en raison des qualités du sol et des constructions, équipements et traitement qu'elle exigerait. L'extension d'un élevage bovin, par exemple, a été récemment refusée à Yves. Une voie possible serait une extensification raisonnée, indemnisée contractuellement, associée à des contraintes environnementales et paysagères. Ce serait aussi une garantie de protection.

Nous donnons ci-dessous un exemple des propositions. Le reste se trouve dans le livret graphique.



Cette insertion des marais dans la politique urbaine pourrait aller jusqu'à transformer et mieux utiliser les espaces de marais contigus à l'urbanisation. Les collectivités voisines pourraient être impliquées, dans une approche commune et un projet partagé, comme dans le cas de la zone située entre Angoulême, Ayré et La Jarne.

RELATIONS ENTRE MARAIS / VILLES CÔTIÈRES ET BOURGS EN REcul AU SUD DE LA ROCHELLE

0 500 2km



- | | |
|---|---|
| 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 |
| Réserve golf; 3 terrains de golf, hébergement, loisir... | Mise en valeur de la limite entre espaces agricoles et urbanisation |



2- 4 L'agriculture

Les systèmes d'exploitation dominants sont assez simples : élevage bovins à viande (particulièrement dans les marais), plus rarement laitiers, céréaliculture. Le lait est en crise. Les autres spéculations vivent au rythme de cours fluctuants; Les innovations de type "urbain" (vente directe, agriculture biologique) sont rares. Selon la Safer, les porteurs de tels projets manquent trop de capitaux pour faire école.

En revanche, cette agriculture reste plantée sur des bases foncières pas trop affectées par la proximité de terrains à bâtir. Beaucoup de propriétaires, notamment dans les marais, savent que les changements d'affectation sont peu probables, et envisagent par conséquent une exploitation durable.

Les effets de l'urbanisation sur les prix fonciers, selon la Safer, restent principalement indirects : le vendeur de parcelles pour la construction, cherchant ensuite à reconstituer son exploitation

plus loin, va surpayer ses acquisitions, même s'il ne quitte pas un "ordre de grandeur" agricole. Autrement dit, si le moindre terrain à bâtir est payé plusieurs dizaines de fois le prix agricole normal (3 000 à 8 000 €/ha, selon la qualité des terres), le prix de "reconstitution" peut au maximum doubler ce prix agricole. Suffisamment, par conséquent, pour gêner la reconstitution d'exploitation ; mais ne pas encore jusqu'à geler les échanges, comme dans de nombreuses zones périurbaines françaises.

Cette observation est d'un grand intérêt : il reste des chances pour une politique "urbaine" visant à protéger l'agriculture. La question se pose dans de nombreuses régions françaises, parfois depuis longtemps. Où en est-on ?

- la nouvelle politique agricole commune fait l'objet de débats complexes. Leurs issues sont incertaines, mais une conclusion semble assurée : elle ne laissera guère de place à la fonction "jardiniers de l'espace" des agriculteurs, même si la profession n'exprime plus sur ce sujet ;
- les contrats agricoles environnementaux (on en signe en Charente-Maritime dans certains marais) sont associés à des moyens et des durées limités (5 ans maximum) ;
- en revanche la profession (la Chambre d'agriculture) n'est pas hostile au principe de transferts financiers, depuis les projets urbains vers l'agriculture, pour encourager des aménagements paysagers et des exploitations de proximité. La nouvelle fiscalité de la construction (loi du 30 décembre 2011) crée une taxe d'aménagement qui sera applicable en mars 2012, et pourrait être calculée en conséquence, dans des zones de projets. Cela sous réserve des décrets et circulaires d'application, qui manquent encore.
- ces transferts financiers, même modestes pour les opérations urbaines, pourraient avoir des effets significatifs pour les territoires agricoles. La Chambre d'agriculture, en Charente-Maritime comme ailleurs, reste cependant hostile à des acquisitions significatives de terrains agricoles, estimant que des institutions comme le Conservatoire du littoral, qui ont fait leurs preuves d'un point de vue environnemental, peinent à maintenir leurs propriétés dans le périmètre d'une agriculture de production normale.

Cette politique agricole suburbaine locale mérite donc d'être approfondie, mais acquiert de nouvelles perspectives. Sur le littoral charentais, elle pourrait s'appuyer sur un constat statistique. Le territoire de projet comportait (en 2000, date du recensement général agricole) 200 exploitations "professionnelles", avec une surface utilisée moyenne supérieure à 100 ha, et probablement quelques emprises supplémentaires louées en baux précaires. Cette relative concentration des exploitations, qui s'est probablement amplifiée depuis 10 ans, pourrait faciliter des accords contractuels et des diversifications (compensées financièrement) vers une agriculture plus soucieuse de l'environnement, plus tournée vers le marché urbain proche, et mieux associée au développement touristique.

Rappelons par ailleurs qu'il existe désormais un outil juridique puissant pour la protection de l'espace agricole en tant que tel (et pas simplement comme réserve naturelle) : le périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PPEAN). La délimitation éventuelle de tels périmètres appartient probablement à une étape ultérieure du projet.

2- 5 Activités touristiques et de loisirs

La situation est paradoxale : ce littoral doit une part de son développement au tourisme (au sens large). Mais le tourisme n'est pas (n'est plus ?) une activité dominante, sauf dans quelques communes. Retenons que ce pan du projet n'a pas été abordé dans l'Atelier et reste entièrement à développer.

Toutefois des remarques ont été faites sur les golfs, qui font l'objet de plusieurs projets, parfois concurrents. Beaucoup seront associés à des opérations immobilières, qui participeront à leur financement. Dans ces cas, l'opération doit faire partie du projet urbain d'ensemble, avec les

mêmes objectifs intercommunaux, les mêmes contraintes, les mêmes soucis de préservation de l'environnement et de l'agriculture.

2- 6 Renforcement durable de la structure lisible des territoires : limites, contours et franges

Pour les "lignes entre deux"

Dans le but de rendre concrète la mise en valeur des espaces ouverts et la maîtrise des extensions urbaines, il est proposé d'instaurer des « lignes de partage durable » entre, d'une part, l'étendue maximale des constructions à terme et, d'autre part, les espaces naturels et agricoles.

Ces délimitations devraient contribuer à la lecture et à la mise en valeur des sites. Elles sont à exprimer sous la forme de haies vives, ponctuées d'interventions plastiques, tels que des pylônes, mats lumineux, etc. Selon les caractéristiques des lieux concernés, différents usages peuvent être associés à ces lignes, chemin piétons et vélos, activités sportives...

Références théoriques

Le dispositif proposé, sorte de bocage, ne peut pas être regardé comme un retour aux enceintes de la ville historique. Bien davantage, il s'agit d'un moyen de clarification des formes urbaines contemporaines, qui composent ou conjuguent grands espaces ouverts et emprises constructibles à long terme. Cette conception fait référence au « système de parcs » de Jean-Claude-Nicolas Forestier, où les espaces naturels et agricoles joueraient le rôle des parcs et allées vertes dans l'organisation des grandes étendues urbanisées.

Adéquation aux enjeux du littoral charentais

Dans le contexte des territoires exposés à l'inondation et à la submersion, ces délimitations sont, tout d'abord, destinées à montrer clairement les contours des espaces d'expansion des eaux. Devant la sensibilité et la diversité de très vastes territoires, sans grands reliefs, ni forts boisements, les lignes préconisées visent à former une « structure paysagère commune ». Les « lignes entre deux » jouent ici un double rôle, contribuant à la valorisation de grands paysages ouverts et concourant au contrôle d'un étalement urbain soumis aux risques.

Avantages associés à cette proposition

Les haies vives qui donnent forme à ces lignes sont d'efficaces supports de biodiversité végétale et faunistique. Elles ont en outre un effet de coupe vent. Elles marquent les contours stables de terres vouées aux cultures marines et à l'agriculture, durablement à l'écart de la spéculation foncière.

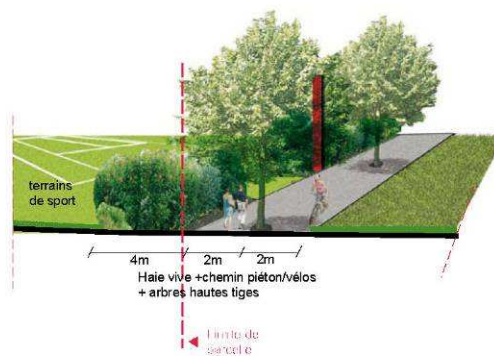
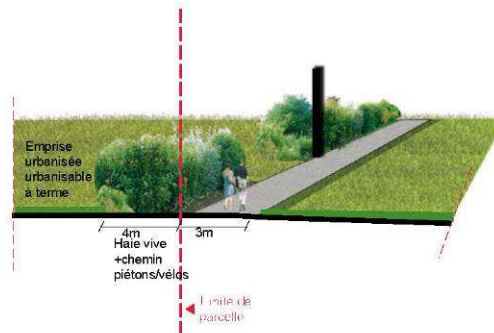
Simplicité des modalités de mise en œuvre

Ces "lignes entre deux" sont implantées en bordure des limites parcellaires de terrains indifféremment privés et publics. Elles ne nécessitent pas d'acquisition foncière et peuvent être mise en place au moyen de servitudes. Les coûts d'investissement et d'entretien sont excessivement réduits, parfois limités à de simples haies de 4 mètres de largeur.

Aux endroits appropriés, des ouvertures sont à ménager pour laisser passer les vues et pour permettre les liaisons fonctionnelles utiles. L'aménagement de ces lignes peut être différencié en plusieurs catégories selon leur situation :

- en bordure de marais et de zones inondables, avec des haies basses, accompagnées de chemins et de points en belvédères ;
- le long de « couloirs de continuité agricole », avec des haies hautes, soulignées par l'alignement d'arbres de haute tige ;
- aux abords des infrastructures routières et ferroviaires, avec des plantations liées à une contre-allée par exemple.

II - GRANDS ESPACES OUVERTS



«Ligne entre deux»

3 Réseau urbanisé du littoral nord charentais : La Rochelle - Rochefort

L'Atelier a travaillé dans plusieurs directions :

- la maîtrise des zones d'urbanisation, pour définir des périmètres urbanisables à long terme, sous conditions ;
- des ébauches de projets d'urbanisation communaux ou intercommunaux, qui suggèrent non seulement des réserves d'emprises, mais aussi la création de nouvelles centralités, en somme des nouvelles places de bourgs et de villages ;
- accessoirement, des projets ponctuels concernant l'avenir des Zones de solidarité nationale, qui font l'objet d'acquisitions par l'Etat et dont les constructions seront démolies ;
- les modèles urbains adaptés à de nouvelles exigences d'économie de terrains, essentiellement des lotissements denses ;
- accessoirement, des propositions concernant les constructions dans les Zones à prescription, qui peuvent être touchées par l'inondation ;
- les axes de transports et de déplacements (voie ferrée et route) qui structurent la zone métropolitaine La Rochelle Rochefort : allongement vers le Nord, "civilisation » de la route 2x2 voies.

Ces thèmes s'entrecroisent et se retrouvent dans les exposés qui suivent.

3-1 Prévisions d'urbanisation et de consommation de terrains

Entre 1999 et 2007, la population augmente de 1 000 personnes par an, et le parc de logements (principaux et secondaires) de 700/an. La construction est alimentée par une demande extérieure (hors Charente-Maritime), et par la Métropole rochelaise dans son ensemble, notamment par un mouvement général de décohabitation et par une demande croissante de surface par personne. Ces facteurs d'urbanisation de la côte charentaise sont connus et durables. Ils participent d'ailleurs d'un déplacement général de la population et des activités vers le littoral français et européen⁵.

Il serait présomptueux de modéliser la croissance quantitative d'un territoire relativement restreint, dépendant d'autant d'influences extérieures. Néanmoins on peut faire une hypothèse robuste : sauf blocage de la construction par manque de terrains, la croissance pourrait se poursuivre à peu près à la cadence actuelle, **1 000 habitants et 700 logements/an**, toujours sans préjuger d'inévitables imprévus et de révisions régulières des prévisions.

Pour le nouvel emménagé, il existe probablement une certaine souplesse de choix entre divers bourgs et villages, mais on pourrait ultérieurement raisonner par secteurs : le sud de La Rochelle, autour de Châtelailon et Aytré (200 à 250 logements/an) ; le nord de La Rochelle, jusqu'à Charron, entre 150 et 200 logements/an ; Fouras et Saint-Laurent-de-la-Prée (100 à 150 logements/an) ; le sud au-delà de l'estuaire de la Charente (50 à 100 logements/an actuellement, mais une probable accélération dans le futur, à St-Nazaire-sur-Charente et Soubise). Ces découpages sont retenus dans le tableau de données économiques et sociales présenté plus haut.

Quelles formes d'habitat peuvent être envisagées ?

⁵

Le littoral en projets, direction Cristina Garcez, 2009, Editions Parenthèses.

Il convient d'adopter un modèle urbain plus économe de terrain qu'aujourd'hui. La remarque ne vaut pas seulement pour le logement, mais aussi pour les zones d'activités et les commerces périphériques. Cependant les discussions portent surtout sur les logements.

Une part très majoritaire des logements actuels sont des maisons (84% du parc). Ensuite viennent des logements vacants ou atypiques, et enfin seulement des appartements : moins de 5% du parc dans la grande majorité des communes ; un peu plus dans des communes touristiques et/ou dans les banlieues de La Rochelle (Aytré, Châtelailon, Fouras). Les tendances observables récentes (lotissements) confirment ces caractères.

Un basculement sensible vers des immeubles collectifs est assez improbable dans un avenir prévisible, sauf politique très volontaire. D'une part, la demande pour des appartements semble faible. D'autre part, ce changement poserait de nombreuses questions sur l'économie immobilière : comment éviter l'envolée des prix des terrains bruts, associés à une constructibilité réglementaire plus forte qu'aujourd'hui ? Comment éviter une augmentation des coûts de travaux au m², dans des immeubles plus complexes que les maisons ? Où placer les stationnements (à l'extérieur ils minéralisent l'espace, en ouvrage ils coûtent cher) ? Comment remplacer le couple lotisseur-constructeur par un promoteur (qui engendre une marge brute plus forte) ?

Autrement dit, il existe un effet de seuil : le passage au collectif tend à augmenter les prix de revient au m² de plancher, ou à réduire la taille des logements. Ces questions ne se posent plus, naturellement, dans des quartiers déjà denses, mais elles restent entières dans la plus grande partie du territoire, du moins tant que des basculements ne se seront pas produits, éventuellement et à long terme, vers des formes urbaines de type centre ville.

Dans ces conditions, en tenant compte d'une raréfaction des surfaces de terrains disponibles, il semble raisonnable de prévoir une réduction de la taille moyenne des parcelles de lotissements, et une évolution vers des typologies de maisons de ville mitoyennes, compatibles avec les processus actuels de montage immobilier (lotissement ou promotion groupée), et au surplus densifiables à terme. Ce n'est évidemment qu'un modèle moyen, pas exclusif, qu'on trouve déjà sur le littoral charentais.



Vreewijk, Rotterdam, un classique du grand lotissement dense : 60 logements/ha, 15 000 habitants



Châtelailon-Plage



Un exemple intéressant de lotissement dense ancien

Urbanisation claire et lisible

Maillage continu

Pas « d'effet labyrinthe »

Variété des parcelles

Variété du bâti

Voirie mesurée et bien hiérarchisée autour d'un axe majeur

Objectif : 30 à 50 logements/ha aménagé, y compris voies de dessertes tertiaires et jardins privés. La plupart des stationnements sont sur les parcelles ou dans les constructions. Le modèle est parfaitement connu, et connaît un regain de mise en application en France⁶. Le réseau de voirie doit être en continuité avec l'existant. Il permet ainsi de créer des petites centralités, avec des immeubles plus importants, des magasins et des services.

Le parc actuel souffre d'une insuffisance marquée de logements locatifs sociaux : 5% des résidences principales seulement, dont 50% à Aytré. On ne peut cependant conseiller d'associer de nouveaux programmes à une forme particulière d'habitat. Il serait hautement préférable de fondre les logements sociaux à venir dans le reste de l'urbanisation.

Consommation prévisible de terrains sur plus de 30 ans

Par consommation, il faut entendre tout ce qui est retiré aux terrains libres actuels, agricoles ou naturels, parfois simplement pour créer des jardins ou des espaces de loisir. Il faut pouvoir accueillir 14 000 à 15 000 logements; 20 000 habitants nouveaux. Les méthodes d'évaluation sont rudimentaires, mais suffisantes pour le niveau de précision que nous recherchons.

A partir des remarques qui précèdent, le logement neuf "consommara" 300 à 500 ha (jardins et voies d'accès compris). Le logement n'est qu'une part de la demande foncière : entre 1/3 et la moitié des terrains urbanisés. Le reste est pour le réseau de voies principales, les activités, les services privés et publics, la logistique, etc. Donc **un total d'environ 1 000 à 1 500 ha devrait être identifié**.

Une autre forme d'estimation vient d'une relation empirique trouvée, dans la majorité des métropoles européennes et notamment en France, entre la croissance de la population et la consommation de terrains libres : autour de 500 m²/nouvel habitant. Ce résultat est peu dépendant des formes d'urbanisation adoptées. Il faut utiliser cette observation avec prudence, puisque notre territoire de projet n'est qu'un "morceau" de la Métropole La Rochelle Rochefort. Mais nous retrouvons les 1 000 ha déjà évoqués.

C'est moins de 4% du territoire des communes du territoire de projet, dont une partie peut être trouvée dans les zones déjà urbanisées, dans des dents creuses ou par densification de terrains insuffisamment utilisés. Néanmoins, la rareté des terrains utilisables oblige à une organisation précise de ces extensions urbaines.

3-2 Délimitation de périmètres urbanisables à long terme, sous conditions

Les protections existantes

Comme c'est généralement le cas sur le littoral, les zones interdites à l'urbanisation et à la construction relèvent de règles multiples, chacune avec ses objets, ses périmètres et ses institutions de tutelle : Loi Littoral, Natura 2000, Znieff, Zico, Ramsar, réserves naturelles, etc. A cela s'ajoutent des documents en cours d'élaboration, particulièrement les SAGE et PPRI. Les superpositions de toutes ces prescriptions sont difficiles à interpréter et ne vont pas sans tensions. La sociabilisation de ces espaces non bâtis (en clair tout accès plus facile, combiné à des activités ludiques) a déjà été évoquée et pourrait faire l'objet d'une véritable politique. Elle contribuerait à l'acceptation des protections.

Peut-on densifier le territoire déjà urbanisé ?

Les municipalités ont déjà fait le recensement des principales dents creuses existant dans les périmètres bâtis. Certaines sont assez importantes pour faire l'objet de véritables opérations d'aménagement.

⁶

Dans le tissu existant et déjà parcellisé, il existe aussi des possibilités de construction, par division de parcelles, extensions, surélévations, etc. C'est souvent assez commode et pratiqué dans les rues villageoises traditionnelles. Dans les lotissements récents, c'est plus difficile, à cause de trames de rues dissociées de celles des bourgs, et d'implantations de maisons au centre des parcelles.

Nous avons recensé l'essentiel de ces possibilités. Le projet devrait aussi être l'occasion de réduire les rigueurs du zonage : dans un très grand nombre de situations, des magasins et des artisans sans nuisances peuvent parfaitement s'installer dans les zones d'habitat.

Principes retenus

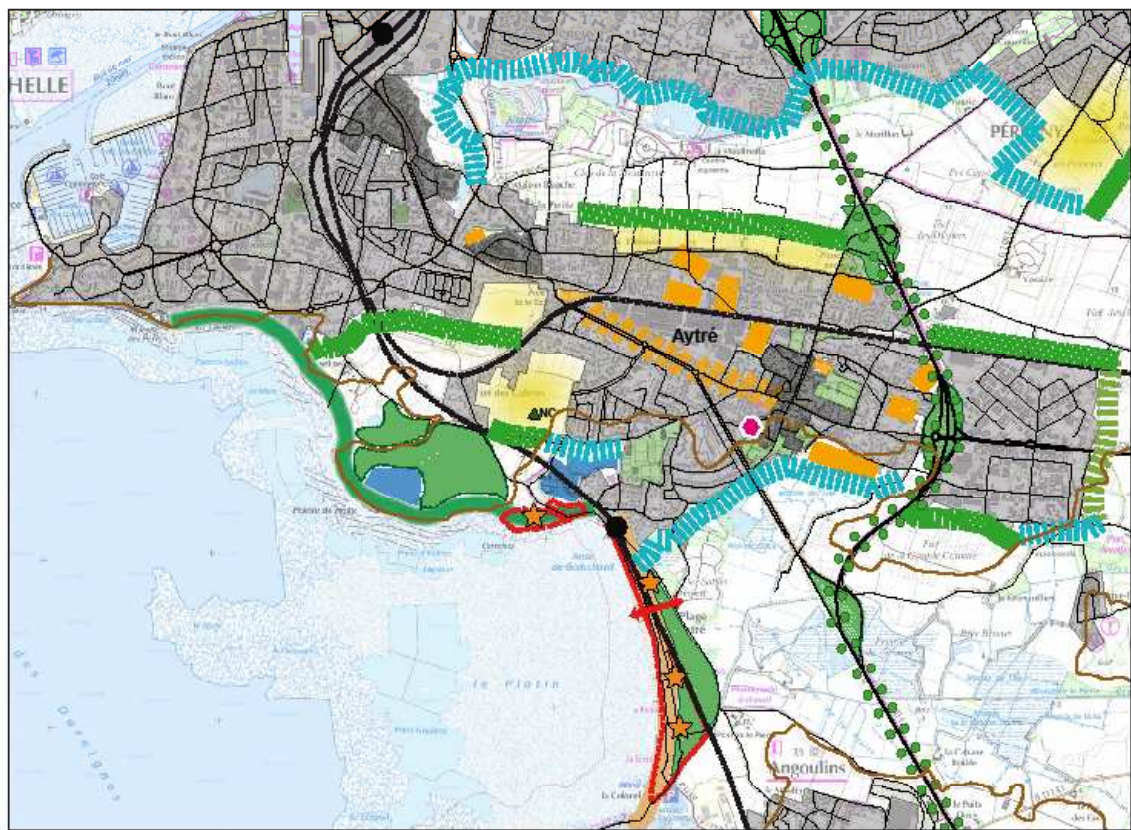
Dans une première approche, le projet ne peut pas synthétiser, encore moins contredire, des périmètres de protection existant ou à venir. Il ne peut pas non plus recenser les densifications possibles, îlot par îlot.

Nous avons adopté par conséquent les principes suivants, topographiques et environnementaux :

- utilisation optimum des disponibilités foncières (dents creuses) repérées par les élus ;
- absence de constructions nouvelles (sauf des installations techniques aquacoles) dans une bande littorale assez épaisse ;
- regroupement des constructions nouvelles au-dessus d'un niveau d'altitude minimum à 5 mètres NGF, qui pourrait être révisé après obtention de cartes topographiques précises, et pourrait alors faire l'objet de règles particulières selon les lieux, en dessus ou en dessous ;
- protection des zones humides et notamment des marais ;
- protection, ou du moins consommation minimum, des espaces agricoles.

Comme nous l'avons déjà dit, de telles dispositions requièrent, pour être efficaces, un large consensus social. A cette condition, le périmètre urbanisable à long terme de chaque commune peut être fermement tracé. Confrontés et harmonisés avec les intentions des municipalités, ces principes aboutissent déjà à des ébauches de plans de référence communaux, qui pourraient ultérieurement faire l'objet de communication, guider les révisions de PLU, justifier une politique foncière, motiver la création de nouvelles centralités. Nous montrons ici le plan d'Aytré. Le livret graphique contient les autres.

III - RESEAU URBAIN



AYTRÉ

| | | |
|------------------------------|---|-----------------------------------|
| Emprises bâties existantes | Extension urbaine / Développement urbain possible à long terme | Boisement / Parc |
| Centre ancien | Renforcement de l'urbanisation existante | NC Nouveau camping |
| Principales voies existantes | Mise en valeur de ligne durable entre espaces agricoles et urbanisation | Point d'information / Dégustation |
| Ligne de niveau +5m ngf | Mise en valeur de la limite entre marais, cours d'eau et urbanisation | Passerelle belvédère |
| Zone de solidarité | Mise en valeur de la limite entre urbanisations | |
| Mairie | Promenade et traitement paysager le long des infrastructures | |
| Gare | Promenade et traitement paysager le long de la côte | |

ATELIER LITTORAL de CHARENTE MARITIME
TERRITOIRES TOUCHES PAR LA TEMPETE XYNTHIA

0 200m 1km



PERSPECTIVES A LONG TERME

3-3 Principes d'organisation d'un même système urbain équilibré

III - RESEAU URBAIN

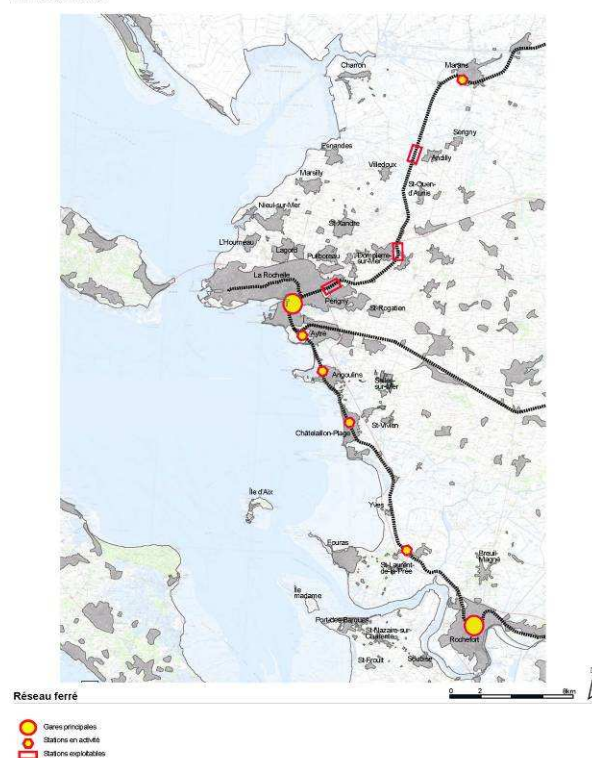


ATELIER LITTORAL DE CHARENTE MARITIME
TERRITOIRES TOUCHES PAR LA TEMPETE KYNTHIA

- 57 -

PERSPECTIVES A LONG TERME

III - Réseau urbain



ATELIER LITTORAL DE CHARENTE MARITIME
TERRITOIRES TOUCHES PAR LA TEMPETE KYNTHIA

- 17 -

PERSPECTIVES A LONG TERME

Fer et route : ossature du réseau urbain

Les informations recueillies au cours des visites de l'Atelier expriment bien l'interdépendance de l'ensemble des agglomérations du littoral charentais, que ce soit pour les relations entre domicile et travail ou pour les accès aux établissements des élèves du secondaire ou les déplacements de loisirs. Ces complémentarités entre grandes cités, villes, faubourgs, bourgs et villages montrent la continuité de la vie urbaine au-delà des limites communales et aussi au-delà des périmètres des trois communautés d'agglomérations.

Cette réalité métropolitaine, qui apparait et se renforce, pose d'importantes questions d'avenir :

- comment éviter la banalité de vastes zones d'ortoirs et de zones d'activités en périphérie des principales villes ?
- comment trouver un nouvel équilibre urbain général en favorisant l'attractivité des bourgs et villages ?

Avec la demande et le besoin de mobilité, les infrastructures et moyens de déplacements, qui ont déjà progressé, doivent être encore amplifiés et améliorés :

- Le "boulevard du littoral" doit résulter de la mise en valeur de la voie départementale D 137 et des principales voies au nord de La Rochelle, facilitée par la création de l'autoroute A 831 ; Ceci demande de mieux assurer leur inscription dans le réseau des voies locales, dans les sites traversés et de faciliter les franchissements.

- Le "RER du littoral" doit résulter du prolongement de l'exploitation du TER jusqu'à Marans, de poursuivre l'amélioration le cadencement de la ligne et de créer de nouvelles stations en relation avec les développements urbains.
- Les itinéraires des modes de déplacements doux et les parcours de promenade sont à généraliser et leur pratique à encourager.
- Les lignes et la fréquence des autobus devraient être améliorées, ainsi que toutes les conjonctions intermodales, en particulier au droit des gares.

Les transformations urbaines ne devraient pas être laissées à l'initiative des lotisseurs et promoteurs sans un travail de programmation préalable, nécessaire pour assurer la mixité et l'adéquation des fonctions locales entre habitat, équipements, activités, commerces et services. Ceci concerne également l'implantation des campings et caravanings.

Compte tenu de l'importance des extensions périphériques actuelles, les lieux de vie collective existants, les centres de bourgs et centres de quartiers, sont à renforcer par l'aménagement des espaces publics et, quand cela est possible, avec le regroupement des équipements et services.

Au sein des espaces d'extensions urbaines étendues, il est nécessaire d'organiser de nouveaux pôles de vie locale, avec une place arborées, des équipements et commerces de proximité, etc.

Enfin, il sera profondément significatif que de nouveaux pôles d'intérêt interurbain soient mieux répartis dans les différentes agglomérations, y compris dans certains villages bien desservis par les moyens de transport.

3- 4 Catégories de villes et extensions de l'urbanisation

La simple reconnaissance cartographique des grands espaces ouverts fait apparaître une différenciation des villes, bourgs et villages en fonction de leur environnement. Il est possible de répertorier les catégories suivantes :

- en bordure du rivage maritime ;
- en recul des villes côtières ;
- en bordure des marais ;
- au milieu des marais ;
- dans les espaces agricoles ;
- entre marais et espaces agricoles.

Il convient d'ajouter 2 critères supplémentaires :

- agglomérations desservies par le chemin de fer ou pouvant l'être ;
- agglomérations desservies par la voie rapide D 137 et par les principales voies routières.

Les contraintes et conditions d'extension urbaine sont, à l'évidence, différentes selon les catégories :

- extensions extrêmement limitées dans les villes côtières et les villages des marais ;
- capacité d'expansion dans les villes en recul des villes côtières, en particulier si elles sont desservies par le fer et la route, comme par exemple à Andilly, Salles-sur-Mer, St-Vivien, St-Laurent-de-la-Prée, St-Nazaire, Soubise.

Ainsi, la répartition des formes d'urbanisation futures doivent être inégalement réparties :

- le renforcement, la densification et la qualification des espaces déjà urbanisés doivent, en priorité, s'appliquer à toutes les villes, bourgs et villages ;
- des extensions maîtrisées et progressives peuvent être prévues selon les conditions de chaque agglomération.

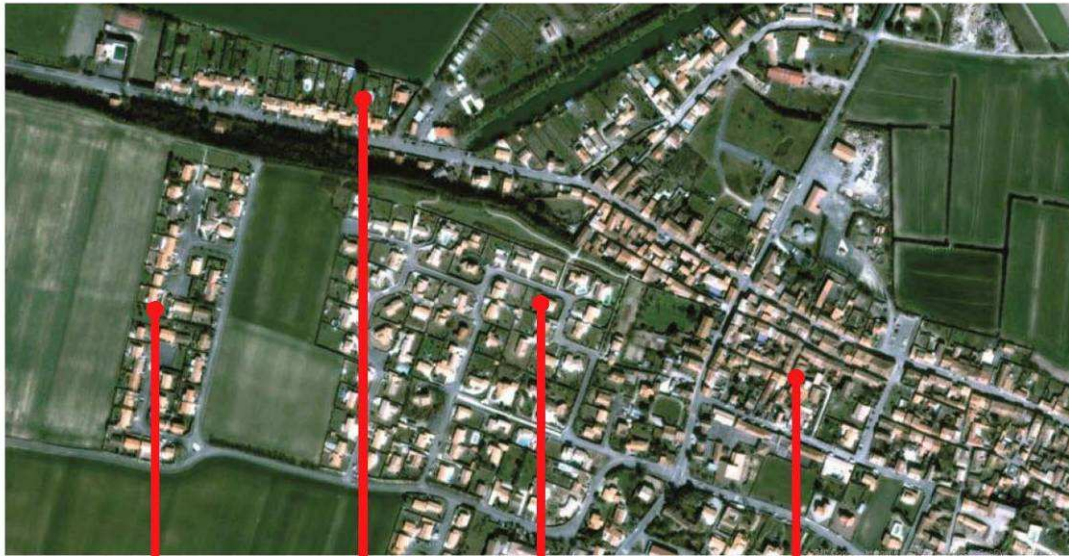
L'interprétation commune par commune des espaces présentant les meilleures conditions d'accueil d'un développement urbain à terme (ces études sont à approfondir) aboutit à une **capacité totale d'environ 1 400 hectares pour l'ensemble du littoral charentais**, de Marans à Moëze. Ce chiffre est parfaitement compatible avec la demande d'urbanisation au sens large sur le très long terme, que nous avons évalué plus haut.

Les emprises foncières susceptibles d'accueillir les d'extensions urbaines à terme, sont à désigner et matérialiser. Elles doivent constituer un seuil durable pour la longue durée. Il est indispensable de comprendre et certainement de contrôler, que la consommation de ces lieux doit impérativement être beaucoup plus lente et qualitative que dans la période actuelle.

Le dépassement de ces limites-seuils, mettrait en question le devenir des grands espaces ouverts. La réduction des coupures vertes entre les agglomérations existantes produirait un *continuum* de banlieues disproportionnées, notamment autour de La Rochelle.

3- 5 Maîtrise des formes d'urbanisation (principes de configurations de nouveaux lotissements)

Le lotissement pavillonnaire le plus courant est un outil de fabrication hybride de la ville, ni urbain, ni rural. C'est un lieu mono fonctionnel, une entité hermétique, sans lien avec le reste de la ville, sans capacité d'évolution à long terme. La juxtaposition de ces opérations peut conduire à un espace urbain patchwork, sans continuité ni centralité.



Urbanisation
de parcelle isolée
Mitage voirie
sur-dimensionnée

Urbanisation dense en
maisons accolées et
parcelles en lanières

Lotissement
peu dense

Bourg ancien
densité traditionnelle

Lotissements, maisons individuelles et question de la densité

La notion de densité est généralement rejetée par les habitants, car synonyme de promiscuité, de nuisances, de bruits aériens et de bruits d'impact par les murs, de perte d'intimité par les vues proches et directes.

Mais la faible densité des lotissements actuels conduit à un gaspillage du sol et des réseaux d'infrastructure. Elle est, en moyenne, très inférieure à celle des ensembles groupés (10 maisons/ha contre 25 au moins) et quatre fois moindre que celle de la plupart des tissus urbains d'habitat individuel antérieurs aux années 30. Les parcelles sont inutilement grandes, les maisons à quatre faces ne touchent pas leurs voisins. Le respect des exigences d'un développement durable impose de recentrer une partie plus importante de l'urbanisation autour des pôles de services et d'économiser la terre agricole.

Principes pour des lotissements plus libres et plus denses

Le lotissement dense de maisons individuelles existe. Il occupe une bonne partie des quartiers centraux des grandes comme des petites villes. On y trouve nombre de milieux remarquables, qui demeurent très recherchés et dont certains sont même devenus célèbres. Le lotissement dense a été fort répandu en France jusqu'aux années 50, il le reste en Belgique, au Danemark, en Hollande. Les réalisations françaises récentes sont très rares, mais elles ont été des succès.

Le lotissement dense peut être composé de parcelles de terrain entre 200 et 300 m², avec des parcelles étroites de 6 à 12 mètres. Ces parcelles doivent être profondes afin d'assurer une distance suffisante entre vis-à-vis. Les ensembles individuels ne doivent pas être homogènes, offrant le choix de parcelles de tailles différentes.

Les maisons individuelles peuvent être soit accolées "en bande" entre limites, soit jumelées par deux. Toutes les règles de distances conduisent bien souvent au gaspillage de l'espace. Les gabarits, les prospectus, marges de reculement etc. doivent être réduits. Un passage de 1,50 mètre suffit par exemple entre le devant et le fond du terrain.

III - Réseau urbain

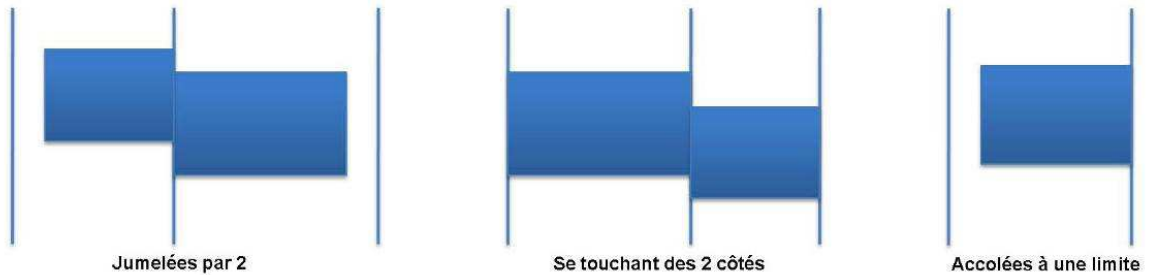
Economiser l'espace

Encourager les petites parcelles (200 à 300m²)

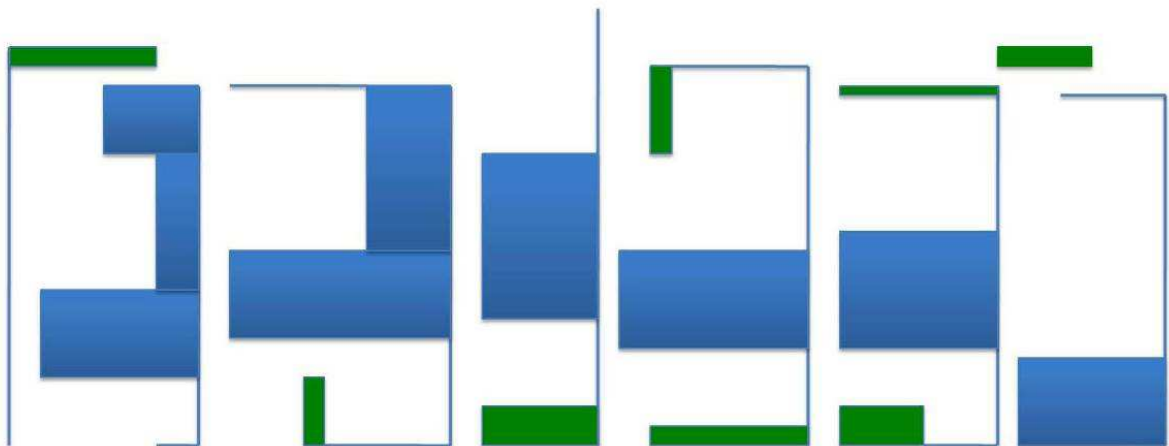
Des parcelles en lanières, avec des façades de 6 à 12m

Un lotissement dense : 30 à 50 maison 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

Relation avec le tissu urbain avoisinant et conception des voies

Il faut éviter la création de voies en impasse et rechercher systématiquement le maillage de voies nouvelles qualifiées avec le réseau des rues existantes. Le maillage avec le tissu existant devrait être la règle. La voie publique doit être de dimensions mesurée, tout en comportant la plantation d'arbres de haute tige.

Architecture de l'intimité

Maison à étage ou maison de plain-pied ? La maison à étage est de toute évidence une réponse à l'économie d'espace. Pour préserver une certaine intimité dans les espaces extérieurs, il est facile de prévoir des décalages de volumes, des murs ou des dispositifs comme des pergolas, des auvents. Il est possible de se référer aux exemples de « maisons en L » de maisons à patio, de maisons à murs parallèles.

Les maisons à murs parallèles présentent de multiples avantages. Le mur est un isolant visuel parfait, un isolant phonique performant, un support de construction, de végétation, un réflecteur de lumière et d'ombres, un régulateur climatique coupe vent, accumulateur de chaleur etc. Une solution simple : la maison à mur unilatéral

Les règlements de lotissement

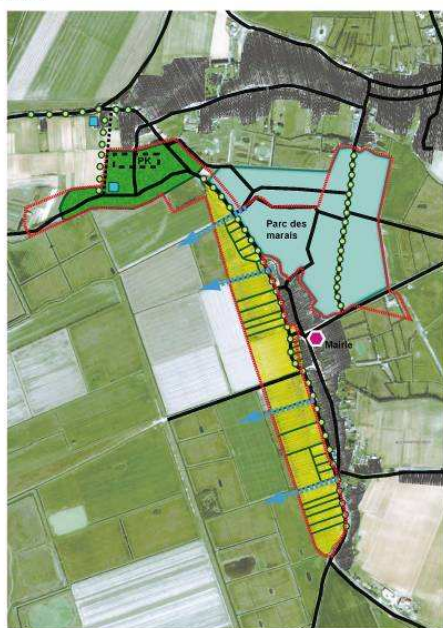
Les règlements excessivement directifs, imposent des règles souvent surannées, difficilement incompatibles avec les évolutions économiques et environnementales. Le choix de l'implantation, du mode constructif, des matériaux, des toitures des couleurs, doit être libre, mais associé à la recherche des meilleures dispositions bioclimatiques et à la réalisation de plantations significatives.

3- 6 Projets pour les Zones de solidarité

Les Zones de solidarité ne vont pas disparaître du paysage. Leur acquisition et leur démolition prendra du temps. Elles ne reviendront pas aisément à la nature, après avoir été construites. Elles occuperont une place particulière dans l'espace libre.

Sur certaines d'entre elles, à la demande des maires, l'Atelier s'est donc attaché à produire des propositions qui pourront être mises en pratique progressivement. En particulier, elles conserveront le parcellaire actuel. Elles éviteront par conséquent de faire voisiner les maisons en attente de démolition avec des ruines. Elles pourraient aussi être compensatrices : donner un avenir à ce qui doit disparaître. Nous présentons ici les exemples d'Aytré et Charron.

III - Réseau urbain



Zone de solidarité - Charron

- Emprises bâties existantes
- Principales voies existantes
- Zone de solidarité
- Parcelles existantes
- Parking et accès P.C.
- Chemins / Promenades
- Equipement / usage multifonction
- Passeage de faune
- Parc des marais
- Végétation existante / parcelle
- Jardins, autres cultures, lecture, repos

ATELIER LITTORAL DE CHARENTE MARITIME
TERRITOIRES TOUCHÉS PAR LA TEMPÊTE Xynthia

- 23 -

PERSPECTIVES A LONG TERME

III - Réseau urbain



Zone de solidarité - Aytré

- Emprises bâties existantes
- Principales voies existantes
- Zone de solidarité
- Parcelles existantes
- Promenade de la plage
- Chemins / Promenades
- Activités touristiques / restauration / etc.
- Passeage de faune
- Boisement et abords voie ferrée
- Jardins, autres cultures, lecture, repos

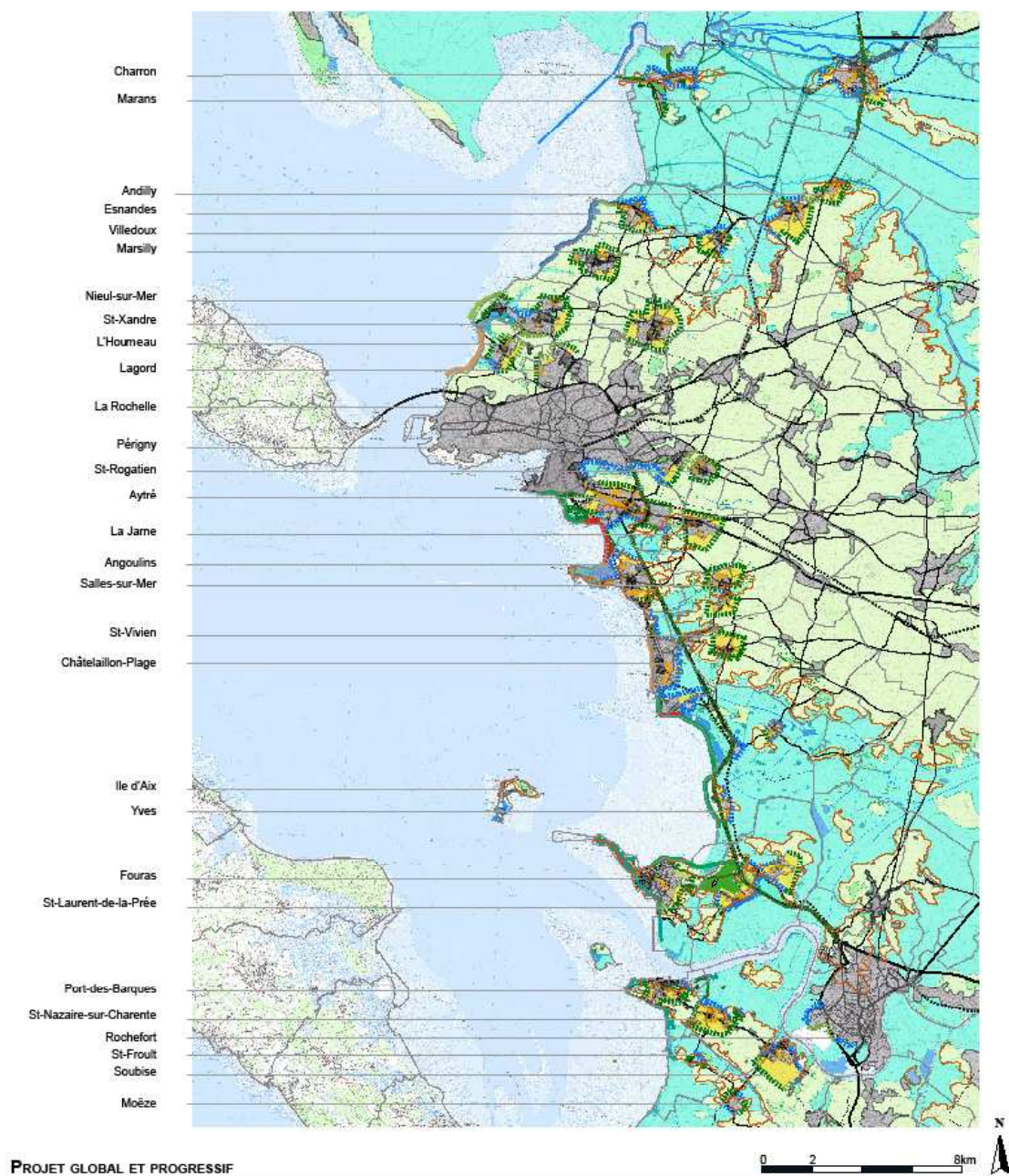
ATELIER LITTORAL DE CHARENTE MARITIME
TERRITOIRES TOUCHÉS PAR LA TEMPÊTE Xynthia

- 25 -

PERSPECTIVES A LONG TERME

4- Pour un projet global et progressif

IV - PROJET GLOBAL ET PROGRESSIF



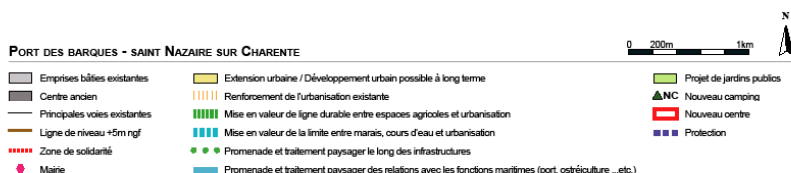
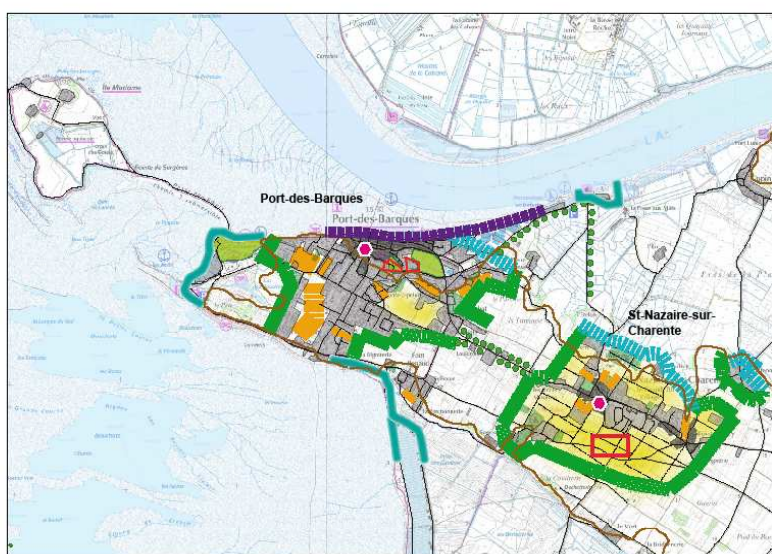
Nous résumons maintenant les aspects les plus opérationnels des propositions de l'Atelier. Encore une fois d'un projet vivant qui devra être amendé, approfondi et prolongé dans un processus continu d'élaboration et de mise à jour.

4.1. Schémas par commune du Nord au Sud

Chaque commune du territoire considéré fait l'objet d'un plan provisoire de référence, qui définit une limite à long terme de l'urbanisation, et qui propose des implantations pour des nouveaux centres de vie locale (espaces publics et équipements de services).

Ces schémas peuvent être intercommunaux, entre communes proches et complémentaires. En général la commune littorale manque de place pour s'étendre. C'est vers l'intérieur qu'il faut urbaniser, en maintenant les coupures existantes entre zones urbanisées. C'est ainsi que se présentent les "couples" Fouras / St-Laurent-de-la-Prée et Port-des-Barques / St-Nazaire-sur-Charente, ce dernier pouvant d'ailleurs devenir un "trio" avec Soubise. Nous présentons ici ce dernier exemple, les autres sont dans le livret graphique.

III - RESEAU URBAIN



ATELIER LITTORAL DE CHARENTE-MER
TERRITOIRES TOUCHÉS PAR LA TEMPÊTE XYNTHIA

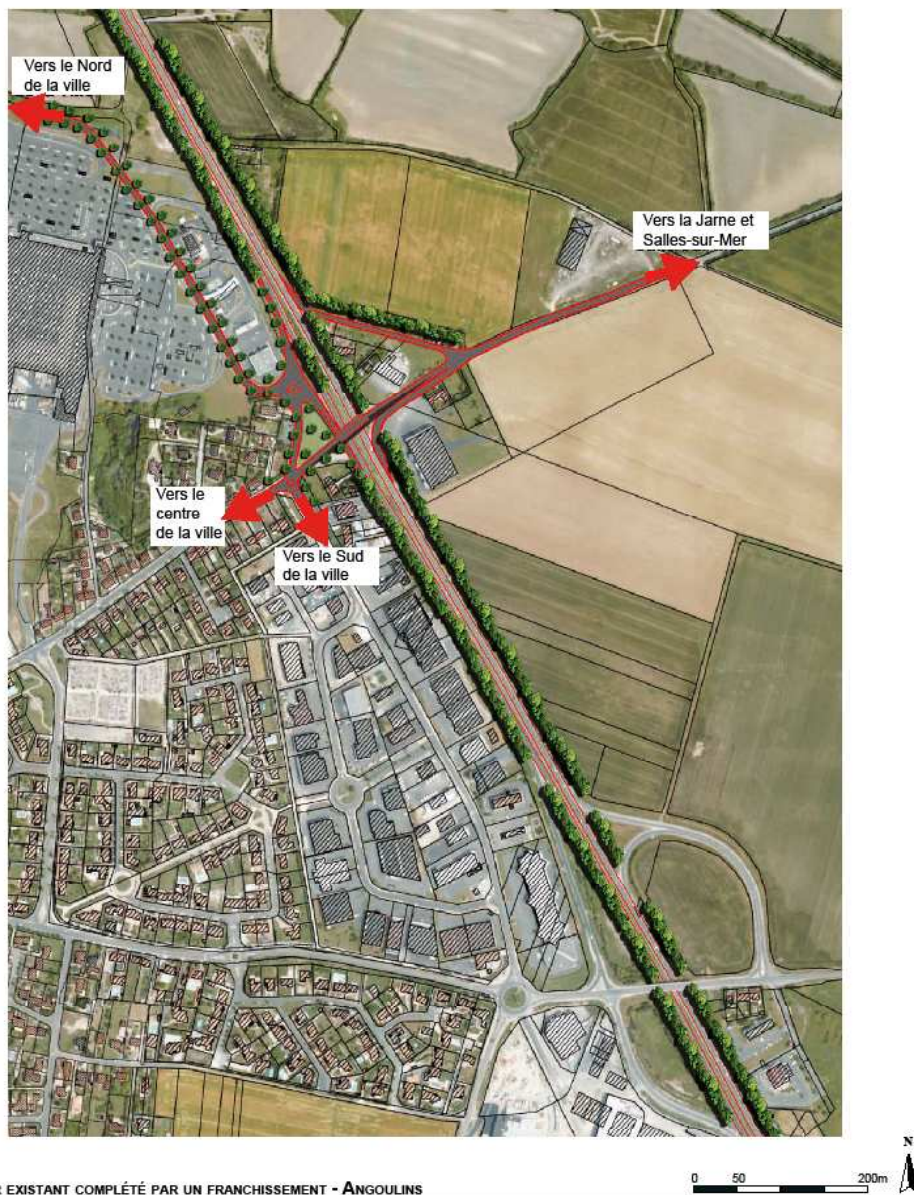
- 96 -

PERSPECTIVES A LONG TERME

4.2 Politique des déplacements

Outre les prolongements proposés des axes routiers et de la voie ferrée, notamment vers le Nord, un premier travail a été effectué sur l'urbanisation de la voie rapide. En attendant de devenir progressivement un boulevard urbain, celle-ci peut faire l'objet d'aménagement des échangeurs et de nouveaux franchissements.

III - RESEAU URBAIN



4.3. Institutionnalisation(s) du projet

Dès à présent, on pourrait envisager une coordination générale du projet entre les communes, profitant de la mobilisation qui a accompagnée l'Atelier. C'est peut-être la création d'une conférence permanente entre élus, associée à une charte, éventuellement à une mission assurée par des techniciens de l'Etat et des collectivités. Cette mission pourrait notamment se consacrer à la mise en cohérence des documents réglementaires et au lancement d'opérations pilotes.

Au-delà, on peut envisager un outil d'intervention, pour l'application d'un plan de développement. Ce plan doit garder la souplesse d'une référence évolutive. L'instrument pourrait être une Société publique locale (SPL). Ce nouveau type d'institution, créé sur des modèles de pays d'Europe du nord, est une société anonyme simplifiée, dont l'actionnariat est public. Ses missions peuvent être très variées : études et aménagements.

4.4 Actions d'accompagnement

Parmi les actions prioritaires que pourrait entreprendre ou coordonner une éventuelle SPL (ou une autre institution type association de communes, GIP ou syndicat), on retiendra quelques propositions de l'Atelier :

- Identification et marquage des limites durables de l'urbanisation ;
- Politique foncière, urbaine et agricole ;
- Contractualisation de l'agriculture ;
- Création de nouveaux centres (commerces et services de proximité, promotion de mixité fonctionnelle).

Annexe : itinéraire descriptif dans les défenses côtières de la Charente-Maritime, de Charron à Port-des-Barques

Ce texte est accompagné des cartes et croquis dans le livret graphique.

Généralités

Un système de défense côtière a été mis à l'épreuve lors de la tempête de 1999, et semble ne pas avoir été remanié suite à cet événement tempétueux. Des dossiers, notamment de digues (Charron et Port-des-Barques), sont toujours en traitement.⁷

L'emploi du terme "digue" semble abusif pour certaines structures de défense côtière. Il s'agit parfois, par exemple, de levées de galets qui par définition sont mobiles et doivent le rester si l'on souhaite maintenir leur fonction de barrière anti-submersion (une digue est statique par définition). Cela introduit de la confusion dans la compréhension du schéma de défense côtière et dans les attentes des riverains. Il faudrait respecter la réalité du terrain, qui utilise une grande diversité d'ouvrage.

Sur plusieurs secteurs de côte (*voir les cartes*), il est possible d'observer de réelles mosaïques de techniques de défense côtière, sur des linéaires côtiers très courts, reflet d'une construction au coup par coup portée, développés par des propriétaires privés riverains de l'estran (en application de la loi de 1807). Chacun construit sa propre défense, qui peut introduire des effets secondaires, à plus ou moins long terme, néfaste pour l'équilibre sédimentaire de plage. Or l'équilibre sédimentaire est vital en contexte tempétueux⁸.

Besoin d'objectifs partagés, accompagnés de croquis et/ou photographies pour démonstration

Le schéma de défense côtière est construit sur une ligne de rivage fixée. Il faudrait sans doute envisager de donner de l'épaisseur à cette ligne. **Prendre de l'épaisseur, définir un espace tampon**, ne signifie pas perte de territoire de vie, on peut bien évidemment lui donner une fonction sociale. Par ailleurs, la défense côtière doit être pensée en termes dynamiques et non statiques.

Besoin de communiquer sur les outils disponibles et leur modalité de mise en œuvre.

On peut regretter en particulier :

- la faible présence des ASA⁹ sur le littoral, alors qu'elles sont nombreuses dans les marais. La **création d'ASA** permettrait, pour plusieurs sections côtières, non seulement de construire une défense cohérente mais aussi de reconnaître la nécessité de l'entretien des ouvrages.

⁷ Ces difficultés sont bien illustrées par la digue maritime de Charron-Esnandes, dont la fragilité est dénoncée depuis longtemps. Un premier projet d'amélioration sommaire a été élaboré par l'Unima en 1999, puis un second, plus ambitieux, en 2002 (digue à 5m NGF). Mais il fallait collecter des terres dans des réserves naturelles, et le syndicat intercommunal du Curé n'avait pas de compétence de maîtrise d'ouvrage. Un accord sur ces points a été obtenu en 2008, restait à lancer la procédure de DUP. Après Xynthia, les exigences de protection sont plus hautes, et il faut maintenant reprendre les études, en s'appuyant sur l'Université de La Rochelle (missionnée par le département) et l'IGN (maquette Litto 3D, demandée par l'Etat).

⁸ Proposition de lecture : - Meur -Férec C., Morel V., 2004, « L'érosion sur la frange côtière : un exemple de gestion des risques ». *Natures Sciences Sociétés*, Vol. 12, pp.263-273.

⁹ ASA (Association syndicale autorisée) : c'est une [personne morale publique](#) qui regroupe des propriétaires de biens immobiliers voisins, pour la réalisation d'aménagements spécifiques ou leur entretien, tel que la création et l'entretien de voiries privées, de [canaux d'irrigation](#), de [digues](#) contre les inondations.

- un manque de **connaissance des grandes orientations de l'Etat** en matière de défense côtière (et de gestion des risques d'une manière générale) et de l'histoire de la politique de la défense côtière en France ainsi que du système d'acteurs en action¹⁰.

Lecture des défenses côtières, commune par commune du Nord au Sud,

Section Nord la Rochelle

Généralités

Deux types de profil communaux se dégagent de la lecture de la défense côtière sur cette section Nord de la Rochelle

- Côte endiguée : Charron et une faible partie du linéaire côtier d'Esnandes
- Côte à ligne de rivage dynamique (peu marquée par des structures de défense côtière) : Esnandes, Marsilly, Nieul-sur-Mer, l'Homeau

Charron

La "digue" de terre qui ceinture le territoire de Charon s'apparente plus à une défense des terres agricoles qu'à une réelle défense côtière pour la population. Un réel projet de territoire dépend de la fonction que l'on lui donnera et à l'ensemble du dispositif de gestion des eaux qui lui est associé. C'est un territoire vulnérable, anxieux dans l'attente des futures grandes marées : *"Nous aussi nous aurons notre 11 septembre."*

Esnandes

La côte est assez naturelle, avec pas ou peu de structures de défense côtière. Ici les acteurs doivent bien intégrer le fait que la côte conserve sa dynamique naturelle. Cette vision dynamique et mobile de la ligne de rivage doit être bien intégrée dans les usages du sol à proximité de la côte : il faut conserver une zone tampon qui tient compte de la mobilité du rivage, et ne pas oublier que la dynamique propre d'une falaise est de reculer.

Un cordon de galets est profilé artificiellement à l'image d'une digue : attention, un cordon de galet est une forme sédimentaire mouvant, qui a besoin de pouvoir rouler sur elle-même pour adapter sa forme aux conditions hydrodynamiques du moment. Ce n'est pas une digue, ni un stock sédimentaire statique. De plus, un cordon de galets n'est jamais constitué uniquement de galets. Des sédiments fins rentrent dans sa composition et lui donnent une stabilité.

La route D106 qui dessert la côte peut être menacée par le recul de la falaise. Or cette route a une utilité pour les mytiliculteurs.

Marsilly

Une côte assez naturelle marquée par l'alternance falaise/cordon de galets. On note la présence de quelques enrochements.

Mêmes recommandations pour la dynamique côtière (falaise, cordon de galets, que pour la commune d'Esnandes).

Nieul-sur-Mer

Une côte assez naturelle avec quelques enrochements.

Mêmes recommandations pour la dynamique côtière (falaise, cordon de galets que pour la commune d'Esnandes).

¹⁰

Proposition de lecture : Philippe Deboudt, « Vers la mise en œuvre d'une action collective pour gérer les risques naturels littoraux en France métropolitaine », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, article 491, mis en ligne le 03 mars 2010, modifié le 03 mars 2010.
URL : <http://cybergeo.revues.org/index22964.html>. Consulté le 05 juillet 2010

L'Houmeau

Une côte assez naturelle avec quelques enrochements.

Mêmes recommandations pour la dynamique côtière (falaise, cordon de galets que pour la commune d'Eslandes).

Section Sud La Rochelle

Généralités

Cette section côtière est caractérisée par une artificialisation marquée de la ligne de rivage, et trois types de profil communaux :

- Côte à mosaïque de défense côtière (structure + domanialité) : Fouras et Angoulins
- Côte peu contrainte par la défense côtière : Aytré et Yves

Aytré

Une défense côtière assez simplifiée est ponctuée par des enrochements.

Aujourd'hui, une attention toute particulière doit être apportée au traitement de la dune de la plage d'Aytré : il convient de donner de l'épaisseur de la défense côtière.

A l'emplacement de la zone de solidarité se dessine la possibilité de mettre en place un espace d'expansion des inondations (eau marine+eau continentale), auquel doit être attribué une fonction sociale. Cet espace doit être approprié par les riverains et doit être un espace de projet pour la commune.

Angoulins

Pour la commune d'Angoulins, la lecture de la défense côtière peut se construire autour de deux espaces distincts où la question se pose différemment :

Espace 1 : la pointe du Chay

Le terme "digue" pour l'enrochement qui borde la rive nord du marais du Chay apparaît abusif. On imagine difficilement cette structure remplir le rôle de digue. Son rehaussement apparaît indispensable. Avec ce rehaussement, il semble important de penser à de nouveaux points de vidange du marais (multiplier les points de sortie d'eau). A cette première "digue" pourrait être associée une deuxième levée pouvant être apparentée à une "levée de retrait" (comme les digues de retrait) qui longerait la limite sud du marais et ainsi limiterait les entrées d'eau dans les quartiers des Chirats, Loirons et Coudrans.

Donner de l'épaisseur de la défense côtière : sur le marais du Chay se dessine la possibilité de mettre en place un espace d'expansion des inondations (eau marine+eau continentale). Là encore s'impose la nécessité de donner une fonction sociale à ces terrains. La mairie défend un projet « pôle nature » (le nom n'est peut être pas adéquat), qui permettrait de combiner l'activité ostréicole et les loisirs.

Espace 2 : la côte sud entre la pointe de Chirats jusqu'à Saint-Jean-des-Sables

Cette côte offre une mosaïque de défenses côtières, véritable laboratoire des techniques, associé à une domanialité complexe. Il serait important de tendre vers une stratégie collective, avec création d'une ASA. En fonction des choix techniques retenus, il y aurait la possibilité de donner un accès à la plage à tous les usagers du site et ainsi de longer l'ensemble de linéaire de la côte sud d'Angoulins.

La lecture sur site de la dynamique côtière montre un point particulièrement sensible à la jonction entre la plage de la Platerre et la falaise de la Platerre/Chirats ; deux maisons en bordure de falaise sont en situation délicate.

Châtelaiillon-Plage

Le système de défense côtière de la côte ouest de la commune est assez abouti. La structure "plage artificielle" a montré, lors de l'événement tempétueux de février 2010, son efficacité. Elle a prouvé qu'un stock sédimentaire en équilibre est une bonne défense. Tout de même des

ajustements devront être faits pour la section nord, où la plage, trop mince, reste un espace d'entrée des submersions marines.

La zone dite des Boucholeurs nécessite un regard particulier, pour mettre en œuvre un dispositif technique réduisant au maximum les effets de submersion. Nous tirons plus loin, de ce constat, un projet ponctuel.

Yves

La défense côtière mise en œuvre à Yves concerne les terres agricoles. Afin, de mettre en sécurité les hommes et réduire la vulnérabilité du territoire, les digues méritent une attention particulière. Mais avec quel projet ?

Le questionnement devient plus complexe, lorsqu'on se déplace vers la zone des Boucholeurs, où l'on doit lier protection et activités maricoles.

Fouras

C'est un modèle de la mosaïque de la défense côtière : dans les formes et dans la gestion. Dans un tel contexte, il est très difficile d'obtenir de bons résultats. Les différentes techniques utilisées peuvent avoir des effets secondaires contradictoires. Quant à la multiplicité des acteurs, elle ne permet pas de conduire une stratégie commune et opérationnelle sur le temps long. Un extrait de la base de données de la DDTM 17 permet de rendre compte de la situation. On peut s'étonner qu'une structure de type ASA ne soit pas envisagée.

Port-des-Barques

Port-des-Barques dispose d'une défense côtière assez cohérente, car pensée pour une utilité collective et notamment en lien étroit avec l'activité ostréicole. La quasi-totalité des structures relève du DPM non concédé.

La défense côtière actuelle nécessite cependant d'être retravaillée, pour lui donner une plus grande efficacité. Aujourd'hui, deux actions nécessitent d'être effectuées rapidement :

- mise en place d'une roue manuelle pour la vidange de l'écluse (deux acteurs clés : UNIMA+Conseil Général 17)
- un rehaussement et un rallongement de la "digue" des Fontaines.

Il existe un projet "digue" dont l'étude a été lancée suite à la tempête de 1999, qui semble être arrêté à l'Enquête publique.

Dans un deuxième temps, il serait intéressant de se pencher sur la culture du maïs effectuée sur la frange côtière sud (côte de Piedmont) de la commune. Cette culture, plus particulièrement ses besoins en eau, sont en contradiction avec un souhait de stabilisation de la dynamique de la falaise côtière. A terme, des soucis de maintien de la route côtière pourront se poser ponctuellement.

A l'emplacement de la zone de solidarité se dessine la possibilité de mettre en place un espace d'expansion des inondations (eau marine+eau continentale). Cette dernière doit être pensée en lui attribuant une fonction sociale. Nous tirons plus loin, de ce constat, un projet ponctuel.