

# Révision du Plan Local d'Urbanisme

Commune de **Port-des-Barques**

## PIECE N° 3.0



## Orientations d'Aménagement et de Programmation



**PORT DES BARQUES  
ÎLE MADAME**

Grandeur  
Nature

**MAIRIE DE PORT-DES-BARQUES**  
Square Guy Rivière  
17730 PORT DES BARQUES



**URBAN HYMNS**  
Place du Marché  
17610 SAINT-SAUVANT



	Prescription	Arrêt	Publication	Approbation
Révision (POS/PLU)	<b>20/11/2012</b>	<b>18/01/2017</b>		<b>% /%\$/2017</b>

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du

Le Maire :



Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), définies à l'article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme, constituent le relais opérationnel du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) au sein du PLU.

Les orientations d'aménagement ont été initialement instituées par la loi du 13 décembre 2000 dite « Solidarité et Renouveau Urbains » (SRU) qui leur avait octroyé un caractère facultatif. Depuis la loi du 12 juillet 2010 dite « Engagement National pour l'Environnement » (ENE), elles sont devenues obligatoires et endossent une vocation pré-opérationnelle. Désormais, elles s'intitulent « Orientations d'Aménagement et de Programmation » (OAP).

Celles-ci comprennent « des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ». Elles peuvent notamment « définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune » (article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme).

Les principaux enjeux de développement de l'habitat, des équipements et des activités économiques ont été définis dans le cadre du PADD. Les secteurs appelés à connaître une évolution significative font l'objet d'une proposition de principes d'aménagement au travers des OAP. Celles-ci définissent des lignes directrices qui s'imposeront aux futurs aménageurs, qu'ils soient publics ou privés. Par le biais des OAP, la municipalité garantit ainsi le respect et la traduction de son projet d'urbanisme en matière d'aménagement.

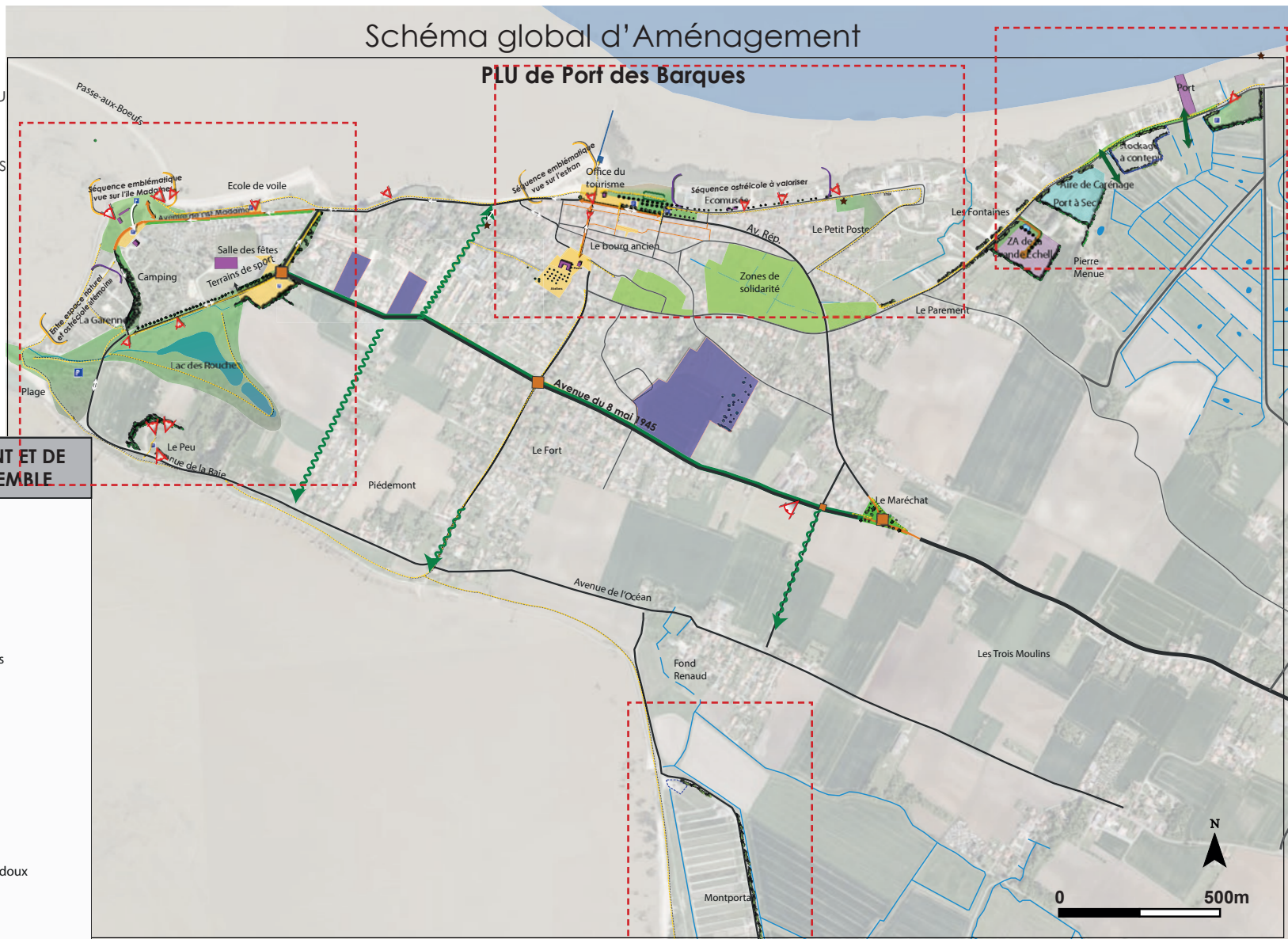
Conformément aux orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation portent sur l'aménagement des futures opérations résidentielles ainsi que les déplacements et la valorisation des espaces publics...

## Les sites à projet :

- Le front d'estuaire et le coeur du village de pêcheurs
- De la pointe du calvaire au lac des Rouches
- Les zones ostréicoles

## Schéma global d'Aménagement

### PLU de Port des Barques



### ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - VUE D'ENSEMBLE

- Equipement / service
- Voie structurante
- Réseau hydrographique
- Traitement qualitatif des espaces verts
- Préservation des cônes de vue remarquables
- Axe urbain et paysager à souligner
- Haie et plantations à préserver ou renforcer
- Valorisation des espaces publics
- Requalification de voie dans une logique sécuritaire et paysagère
- Carrefour à sécuriser
- Renforcement du réseau de cheminements doux
- Valorisation des aires de stationnement
- Projet de développement résidentiel
- Aire de stockage à contenir

## 1.1. La pointe de la Presqu'île

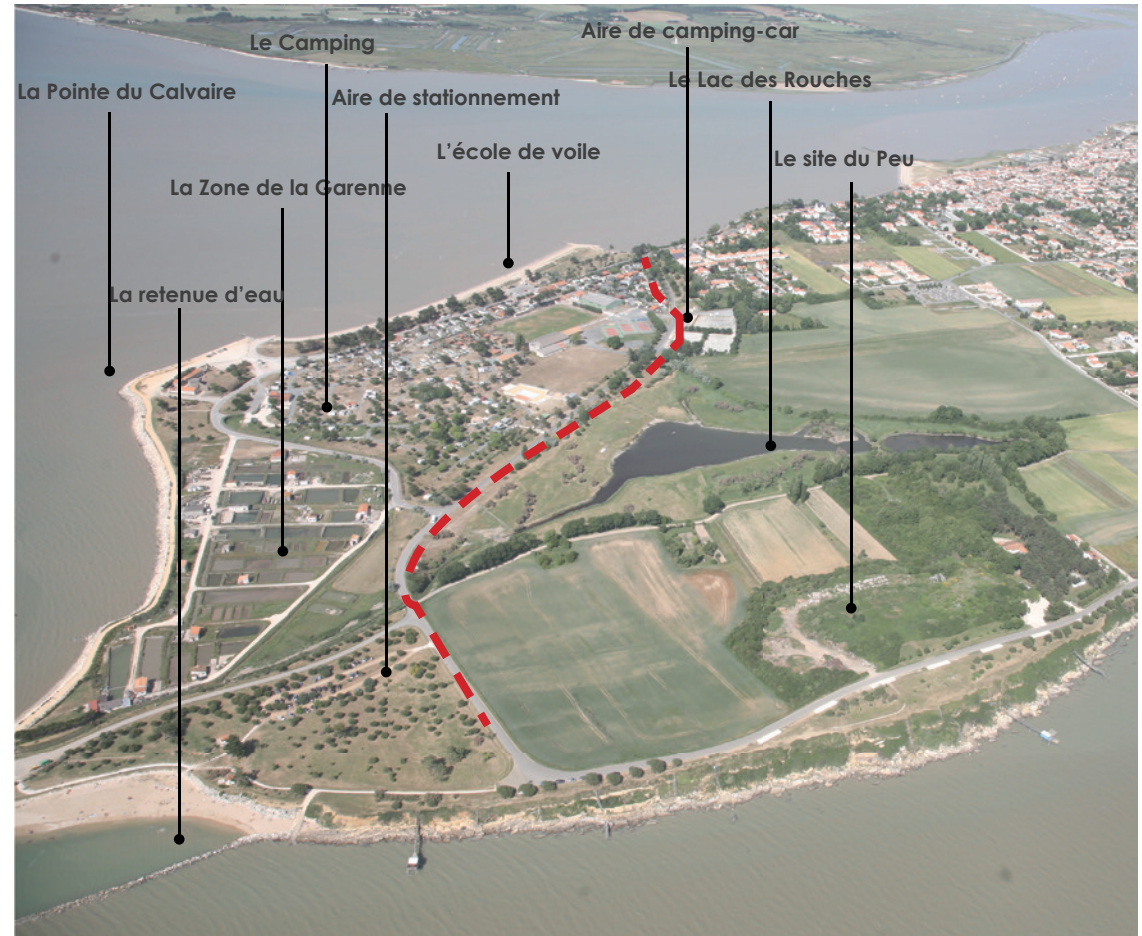
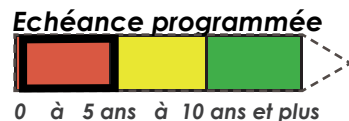
### 1.1.1 Constat et enjeux

La pointe de la Presqu'île de Port-des-Barques, passage incontournable pour aller dans l'île Madame s'inscrit au cœur de multiples enjeux :

- Une forte sensibilité paysagère et environnementale
- Une attractivité touristique concentrée (île Madame, retenue d'eau, école de voile, camping, aire de camping car...) à concilier avec l'activité ostréicole
- Un manque de lisibilité d'ensemble et de connectivité entre les sites (fonctionnelle, visuelle...)
- Une nécessaire régulation des déplacements et du stationnement en faveur du piéton

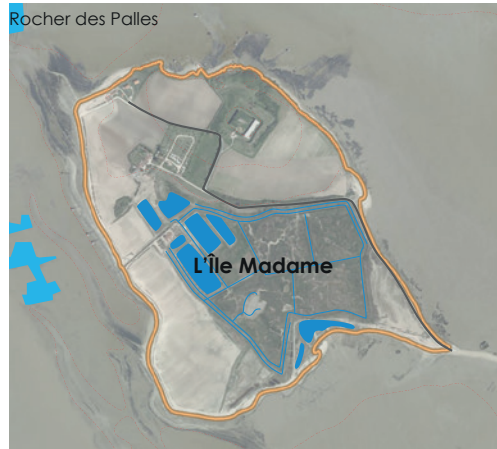
### 1.1.2 Programmation

La collectivité envisage de reprendre les projets d'ores et déjà entamés sur l'aménagement de la pointe du Calvaire (gestion des stationnement, traitement paysager...) mais souhaite également travailler à plus grande échelle pour assurer la coordination des projets de valorisation du Lac des Rouches et du Site du Peu, de «renaturation» et «sanctuarisation» de la zone de La Garenne, de cheminements doux notamment le long de la route des Anses et d'amélioration des stationnements.



## 1.1.3 Orientation d'aménagement

- 1 Au niveau de l'avenue de l'île Madame, en lien avec le travail sur l'actuel parc de résidences loisirs, il conviendrait de reconquérir une frange sur le parc pour proposer un véritable partage de voirie et traiter les abords du camping dans une logique d'écran paysager via de nouvelles plantations. L'aire de stationnement et le site de l'école de voile quant à eux méritent également un traitement paysager mettant davantage en valeur le cône de vue sur l'estran.
  - 2 Au niveau de la pointe du calvaire, le projet réitère les propositions des études précédentes visant à réduire l'aire de stationnements face à l'île Madame au profit d'une placette plus affirmée à l'entrée du camping avec une logique de mutualisation des stationnements. La frange au contact du rivage doit demeurer un espace privilégié pour profiter du cône de vue sur l'île Madame (séquence emblématique).
  - 3 Les abords du camping quant à eux devront faire l'objet de nouvelles plantations d'essences locales afin de retrouver un effet de filtre paysager tout comme l'aire de camping-cars et les équipements sportifs (avec le futur city stade) dont les abords méritent d'être valorisés.
  - 4 La zone de la Garenne est la plus ancienne zone ostréicole de la commune, l'ambiance maritime et ostréicole sont à conserver autant que possible en tant que marqueur d'identité. En parallèle du projet de renaturation du site, il était ainsi envisagé d'y conserver une cabane ostréicole et des clairs « témoin ». Il conviendrait donc d'ouvrir le site au visiteur via de nouveaux cheminements doux connectés au sentier du littoral et à la route des Anses.
  - 5 Le Lac des Rouches figure parmi les sites de loisirs les plus importants de la commune. Aujourd'hui le site est pour partie envahi d'espèces invasives et a perdu en lisibilité. La commune en partenariat avec la communauté d'agglomération porte donc un projet d'assainissement et de valorisation via notamment l'installation de quelques aménagements légers de loisirs. Elle souhaite également reconstruire un lien visuel entre le lac et son environnement proche.
  - 6 L'aire de stationnements desservant la retenue d'eau pourrait être renforcée afin de limiter le stationnement sauvage. Il est proposé d'agrandir cette aire dans le prolongement de l'existante toujours sous la forme d'une aire enherbée et arborée qui s'intègre discrètement à son environnement.
  - 7 Le site du Peu est actuellement une friche. Cet ancienne forteresse militaire correspond à un site stratégique pour observer l'estuaire et le littoral que la collectivité souhaite restaurer tout en préservant les plantations en présence. Le projet consiste à créer quelques emplacements pour le stationnement et mettre en place un belvédère.
- La route des Anses est une voie traversante qui assure la connexion entre les différents sites de loisirs et de tourisme. Le projet devrait donc y sécuriser les déplacements doux via la création de nouveaux cheminements (éventuellement en site propre). Enfin, une proposition de réorganisation des sens de circulation est opérée pour éviter l'engorgement de la pointe du Calvaire. Elle devrait s'accompagner de la mise en place d'une nouvelle signalétique à l'échelle de la Presqu'île pour inciter les visiteurs à s'arrêter avant l'île Madame et partir à la découverte du territoire à pied.



## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - legende

- Equipement / service
- Voie structurante
- Réseau hydrographique
- Traitement qualitatif des espaces verts
- Préservation des cônes de vue remarquables
- Plantations nouvelles / Traitement paysager
- Haie et plantations à préserver ou renforcer
- Valorisation des espaces publics
- Requalification de voie dans une logique sécuritaire et paysagère
- Carrefour à sécuriser
- Renforcement du réseau de cheminements doux
- Valorisation des aires de stationnement
- Proposition de sens de circulation
- Projet de développement résidentiel
- Aire de stockage à contenir



## 1.2. Le Front d'Estuaire et le village de pêcheurs

### 1.2.1 Constat et enjeux

Port-des-Barques est historiquement un village de pêcheurs de fort intérêt architectural et paysager mais il n'est pas suffisamment mis en valeur.

- Un site emblématique offrant des cônes de vues remarquables et un support intéressant pour le promeneur et le visiteur
- Le manque de lisibilité du front d'estuaire, un espace «pollué par la voiture» et l'absence de véritable lien visuel et fonctionnel avec la zone ostréicole au niveau du boulevard de la Charente.
- Une perte de lien entre le village et l'estuaire avec un boulevard de la République trop routier - nécessité de réduire la vitesse des véhicules au profit des cycles et des piétons
- Un espace de rencontre et de convivialité avec ses commerces, l'office de tourisme...
- La nécessité d'ouvrir le cœur de bourg pour recréer du lien entre le village et l'estuaire

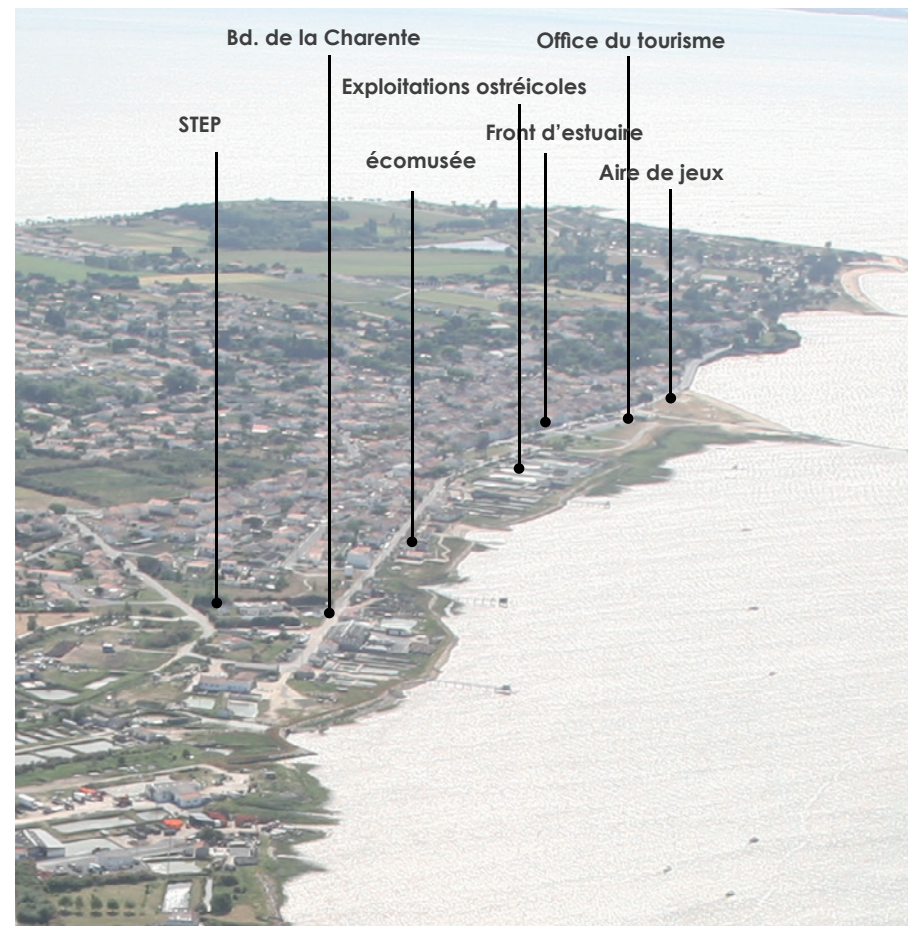
### 1.2.2 Programmation

La encore l'une des clefs de la réussite pour valoriser ce site consiste à réfléchir l'aménagement à une grande échelle. Il convient de proscrire les interventions ponctuelles sur l'espace public au profit d'un aménagement d'ensemble. Les matériaux, les couleurs, les plantations... doivent être choisis de manière cohérente le tout participant à restituer au site une identité propre respectueuse de son histoire de village intimement lié à l'estuaire.

#### Echéance programmée



0 à 5 ans à 10 ans et plus










## 1.2.3 Orientation d'aménagement

- 1** Préserver le caractère naturel de la « séquence emblématique » de la plage en y limitant autant que possible les installations. Il s'agit de préserver le cône de vue remarquable sur l'estran.
- 2** Requalifier l'avenue de la République pour en limiter le caractère routier et mettre en valeur le front bâti le tout dans un souci d'homogénéité avec les espaces publics du cœur de bourg (places du marché et de la mairie). Il convient de rechercher une continuité et une cohérence d'aménagement (matériaux et couleurs qui respectent le tissu traditionnel et l'environnement maritime) entre tous les espaces publics du bourg afin de générer une identité visuelle propre à Port-des-Barques.
- 3** Réorganiser le stationnement pour capter l'automobiliste qui se dirige vers l'île Madame le plus en amont possible de l'avenue et de l'esplanade. Les aires de stationnements n'ont pas vocation à se situer au contact de l'office du tourisme ou l'espace est très dégagé. Elles méritent un traitement paysager plus soutenu avec de nouvelles plantations. Il convient de ne pas davantage « minéraliser » l'esplanade.
- 4** Le boulevard de la Charente qui s'ouvre sur le front d'estuaire et figure au tracé des sentiers de randonnées (pédestres et cycles locaux) dessert un quartier à la fois résidentiel et ostréicole très identitaire. Ce quartier revête un caractère très intime et particulier de par la volumétrie (simple et peu imposante) et l'implantation des constructions en retrait derrière les claires ou à l'alignement pignon ou façade sur rue en fonction des séquences. Ce quartier souffre toutefois d'un déficit de qualité quant à l'aspect extérieur des cabanes. Le projet consiste à valoriser le boulevard dans la continuité de l'esplanade en renforçant certaines plantations de tamaris, en accompagnant les projets de réhabilitation du bâti ostréicole, en préservant les cônes de vue qui structurent l'espace... Il s'agit de valoriser son caractère ostréicole qui peut être un vecteur d'attractivité.
- 5** Poursuivre les aménagements visant à assainir le bourg (essuyage des eaux) sans négliger leur insertion paysagère (respect de l'ambiance des marais littoraux) avec le maintien et le renforcement du réseau de haies comme le préconisait l'étude sur les zones de solidarité.
- 6** Valoriser l'entrée sur le « cœur de bourg »
- 7** Continuer à étoffer le réseau de cheminements doux desservant le village ancien

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - legende

-  Equipement / service
-  Voie structurante
-  Réseau hydrographique
-  Traitement qualitatif des espaces verts
-  Préservation des cônes de vue remarquables
-  Plantations nouvelles / Traitement paysager
-  Haie et plantations à préserver ou renforcer
-  Valorisation des espaces publics
-  Requalification de voie dans une logique sécuritaire et paysagère
-  Carrefour à sécuriser
-  Renforcement du réseau de cheminements doux
-  Valorisation des aires de stationnement
-  Proposition de sens de circulation
-  Projet de développement résidentiel
-  Aire de stockage à contenir



## 1.3. Le chemin de la Grande Echelle (Zone ostréicole)

### 1.3.1 Constat et enjeux

Le chemin de la Grande Echelle dessert la principale zone ostréicole de la commune, la zone des Fontaines ainsi que le Port qui est à la fois un port de pêche et de plaisance (embarcadère). Il dessert par ailleurs, la zone d'activité artisanale de la commune, un port à sec et prochainement une aire de carénage.

Il figure également parmi les itinéraires (cyclistes) touristiques (sentier de l'Arsenal).

Une grande partie de la zone appartient au site classé de l'Estuaire, au périmètre de protection du Fort-Lupin (Monument Historique) et jouxte Natura 2000 en se rapprochant de la capitainerie à hauteur des marais.

Enfin, le secteur est fortement exposé au risque de submersion marine...

**Les enjeux en présence sont multiples :**

- **Améliorer l'insertion paysagère de la zone** : Renforcer les liens visuels avec les marais et l'ambiance maritime via de nouvelles plantations de tamaris et un meilleur traitement des cabanes et de leurs abords (mettre fin au stockage et stationnement sauvage...).

- Préserver la qualité des milieux et ressources naturelles

- Permettre aux exploitations de pérenniser

- **Concilier activité ostréicole, artisanale et tourisme**

- Améliorer l'insertion paysagère de l'aire de stationnement desservant le port

### 1.3.2 Programmation

- **Améliorer le cadre paysager de la zone en préservant et en développant sa fonctionnalité économique, touristique et nautique**

- **Conforter le caractère maritime du site en préservant les liens visuels avec les marais, en valorisant les cônes de vues sur l'estuaire et la fontaine royale.**



## 1.3.3 Orientation d'aménagement

- ❶ Préserver et renforcer les haies de tamaris le long du chemin de la Grande Echelle en particulier le long de la zone d'activité et laisser davantage d'espaces libres enherbés entre les bâtiments et la route en limitant notamment le stationnement sauvage. De manière générale, renforcer la trame de haies dans les marais pour reconstituer et repérer le réseau de fossés originels.
- ❷ Préserver les coupures d'urbanisation et les fenêtres afin d'entretenir des liens visuels avec l'estuaire et les marais.
- ❸ Contenir le port à sec, l'aire de carénage, les zones de stockage en place et l'aire de stationnement desservant l'embarcadère et planter leurs abords (cf recommandations en annexe) afin d'en réduire l'impact visuel. La commune souhaite en particulier mettre fin au stockage « sauvage » et valoriser la zone ostréicole. Le projet insiste donc sur la nécessité de traiter les abords des aires de stockage existantes pour en faciliter l'insertion paysagère.

Prendre soin de l'insertion paysagère des futures constructions dans la zone d'activités artisanales :

- ❹
  - Planter les bâtiments en retrait minimum de 10 mètres des limites d'emprises du chemin de la Grande Echelle
  - Limiter la taille des bâtiments à moins de 7 mètres mesurés l'égout du toit (*se caler à la hauteur du hangar existant*)
  - Privilégier des volumes simples, des couleurs neutres respectueuse de l'environnement du site ou encore des matériaux comme le métal, le bois, le verre... Les couleurs vives seront proscrites.
  - Planter les aires de stationnement
  - Planter et entretenir un front végétal sur une largeur de 10 mètres minimum à la transition avec les espaces ouverts sur l'arrière de la zone. Ce front sera composé d'essences locales maritimes (cf recommandations en annexe).
- ❺ Sécuriser les déplacements via à minima une meilleure signalétique et la lutte contre le stationnement sauvage

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - legende

- Equipement / service
- Voie structurante
- Réseau hydrographique
- Traitement qualitatif des espaces verts
- Préservation des cônes de vue remarquables
- Plantations nouvelles / Traitement paysager
- Haie et plantations à préserver ou renforcer
- Valorisation des espaces publics
- Requalification de voie dans une logique sécuritaire et paysagère
- Carrefour à sécuriser
- Renforcement du réseau de cheminements doux
- Valorisation des aires de stationnement
- Proposition de sens de circulation
- Projet de développement résidentiel
- Aire de stockage à contenir



## 1.4. La zone ostréicole de Montportail

### 1.4.1 Constat et enjeux

Il s'agit de la zone ostréicole la plus récente de la commune. Elle est isolée sur la frange littorale sud du territoire et chevauche deux communes (port-des-barques et saint-froult).

Elle répond à des logiques fonctionnalistes des années 1970 (période à laquelle elle a vu le jour) et présente une configuration relativement atypique.

Elle est enclavée entre le rivage et les terrains agricoles qui la ceinturent ce qui génère des conflits d'usages entre ostréiculteurs et agriculteurs.

De par son caractère isolé et sa forme très rationalisée elle contraste très largement avec le paysage environnant.

Elle est également exposée au risque de submersion en revanche, elle n'appartient à aucun site classé ni périmètre de protection des monuments historiques et ne jouxte pas de site Natura 2000.

**Au regard de la loi «littoral», elle se situe en espace proche du rivage et dans la bande des 100 mètres. En fait cette dernière est élargie sur ce secteur pour intégrer toute la zone ostréicole (les claires et les cabanes).**

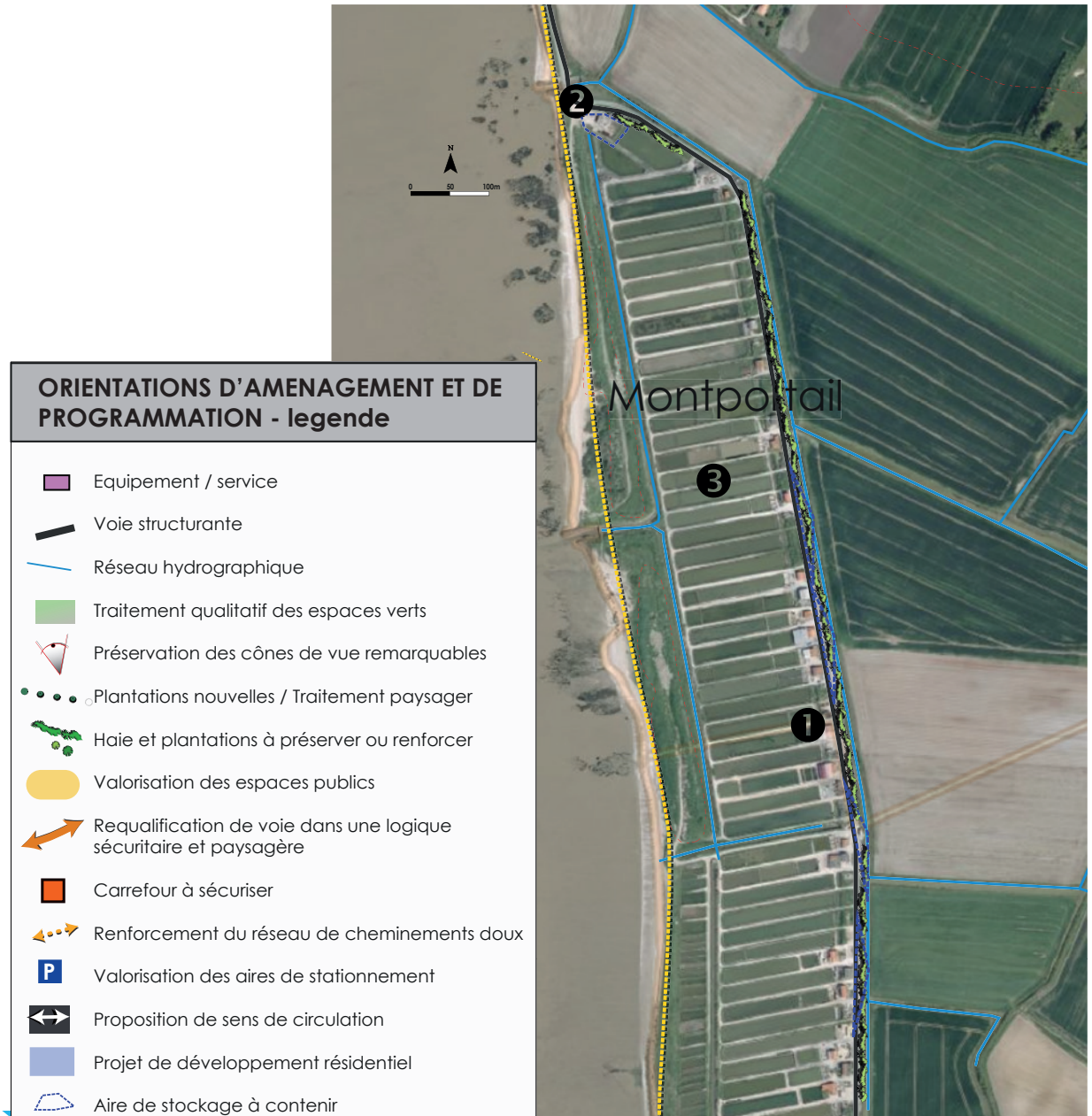
### 1.4.2 Programmation

- Améliorer le cadre paysager de la zone en préservant sa fonctionnalité économique.
- Assurer la pérennité des activités en place



## 1.3.3 Orientation d'aménagement

- ❶ Préserver et renforcer les haies de tamaris le long du chemin qui dessert la zone et marque la limite entre l'espace agricole et ostréicole ainsi qu'à l'entrée nord de la zone.
- ❷ Contenir les surfaces de stockage et prendre soin de leur insertion (éviter tout effet de « grignotage » sur l'espace agricole). Le stockage doit s'opérer sur les parcelles privées.
- ❸ Conserver les traits si singuliers de la zone actuelle : implantation des constructions dans une bande de 0 à 5 mètres des limites de la voie de desserte, faitage parallèle à la voie, interdiction des clôtures, interdiction des comblements de claires et promouvoir une architecture plus « ostréicole » pour éviter la banalisation de la zone.







## 2. LE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL

### Les sites à projet :

Compte tenu de la sensibilité paysagère et environnementale du territoire ou encore des risques et au regard du projet communal, le PLU opte pour aménager en priorité les enclaves au coeur des zones urbanisées le long de l'avenue des Sports et prévoit une zone d'extension de l'urbanisation au niveau de Monte-à-Peine.

Ces deux secteurs se situent dans la continuité du bourg, le long de l'artère centrale de la presqu'île, l'avenue du 8 mai 1945 prolongée par l'avenue des Sports.



### 2.1. Avenue des Sports : Les greffes urbaines

#### 2.1.1. Constat et enjeux : secteur n°1- 8000 m<sup>2</sup> secteur n°2 - 8000m<sup>2</sup>

##### ATOUS :

Un site entretenant une certaine proximité avec les équipements de loisirs et de sport au bout de l'avenue ainsi que l'école et la mairie, incarnant ainsi un « carrefour stratégique »

Enclave au coeur de la zone urbaine.

##### CONTRAINTES :

Des opérations nombreuses, juxtaposées sur la périphérie du site générant des espaces « résiduels »; compliquant la recherche d'unité urbaine et fonctionnelle

Une artère de circulation à l'échelle du bourg dont la lisibilité est à améliorer.

Un site qui dessert le cimetière (actuellement stationnement sauvage aux abords).

#### 2.1.2 Programme

- Recoudre le tissu urbain tout en augmentant les capacités d'accueil résidentiel du bourg de Port-des-Barques via deux nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble.

- La programmation devra tenir compte des capacités de la STEP qui doit faire l'objet de travaux. Dans l'attente, les aménagements devront prévoir des dispositifs adaptés au site, conformes à la réglementation en vigueur et garantir le raccordement ultérieur au réseau de collecte public (cf règlement).

- Proposer un « sas arboré » se greffant sur l'axe urbain structurant (l'Av. des Sports) pour assurer une greffe paysagère du nouveau quartier, pour sécuriser les flux (croisements) et pour gérer le stationnement (entrée de quartier et desserte du cimetière)

- Poursuivre à l'échelle de chaque secteur, un objectif de densité moyen de 18 log/ha à l'image des opérations alentours récentes



##### Programmation



0 à 5 ans à 10 ans et plus

## 2. LE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL

### 2.1.3 Orientation d'aménagement

❶ **Requalifier l'avenue des Sports** afin de sécuriser la traverse de la zone résidentielle, la desserte des équipements environnants et de valoriser le site. Pour marquer sa fonction d'artère principale elle devra faire l'objet d'un traitement paysager spécifique via à minima la plantation d'un mail d'arbres de haut jet et s'accompagner de liaisons sécurisées pour les piétons et les cycles

Concernant les espaces dédiés au stationnement automobile, il conviendra de prioriser les stationnements visiteurs à l'entrée des quartiers dans des espaces communs paysagers le tout dans une logique de mutualisation avec les stationnements desservant le cimetière. Il **convient d'éviter la démultiplication des aires de stationnements le long des voie et de les associer à la trame verte de l'opération.**

❷

Optimiser l'espace via **la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble par secteur.** Il convient de proscrire les opérations ponctuelles ou individuelles qui pourraient mettre en péril la réalisation des orientations.

❸

**Étoffer le réseau viaire et les cheminements doux** pour une meilleure circulation inter-quartiers en évitant les impasses et les logiques de quartier auto centrés sur eux même et imperméables. Il faut créer du lien à minima des cheminements doux assurant des continuités piétonnes avec les quartiers alentours

❹

**Limiter l'emprise des voies routières au strict nécessaire** au profit d'espaces publics conviviaux de type placettes et espaces verts. Les contraintes de retournement des véhicules de services publics (déchets, secours...) devront être anticipées afin de limiter les espaces routiers au sein des futures opérations notamment via les impasses. Des sens de circulation pourront être mis en place.

❺

Gérer les eaux pluviales **à l'échelle de chaque opération.** Les espaces dédiés à la gestion des eaux pluviales devront être intégrés avec un soin particulier sur le plan paysager. Une gestion alternative dite à ciel ouvert (noues enherbées) sera privilégiée (se référer aux recommandations en annexe du présent document)

❻

Prévision des capacités d'accueil du site (estimations)				
1AUa	Surface (ha)	Surface minimum VRD + espaces verts	Taux de densité moyen projeté (VRD inclus)	Nombre de logements minimum
secteur n°1	0,8	10%	15	12
secteur n°2	0,8	10%	15	12

Le tracé des voies et espaces publics reportés sur le schéma n'est pas figé !



#### Orientations d'aménagement - Légende

	Voie principale		<b>Paysage et trame verte :</b> Cône de vue structurant
	Voie secondaire		Arbres à conserver
	Voie douce		Mail à créer et arbre à planter
	Équipement - Service		Espace vert
	Aire de stationnements		Plantation à réaliser en frange urbaine
	Repère paysager		Dispositifs pour gérer les eaux
	Passage d'eau		<b>Déplacement :</b> Connexion au réseau viaire
	Courbe de niveau		Voie de desserte à créer
	Connexion au réseau viaire		Nouvelle liaison douce
	Voie de desserte à créer		<b>Forme urbaine :</b> Zone à dominante résidentielle
	Nouvelle liaison douce		Espace public (place, placette)

### 2.2. Monte-à-Peine

#### 2.2.1. Constat et enjeux

surface :

##### ATOUTS :

Un espace se rattachant à des opérations récentes

Un secteur stratégique le long de l'avenue du 8 Mai 1945 susceptible de recevoir différentes destinations (dans une logique de quartier de ville et de mixité).

La présence d'un espace boisé qui jouxte les terrains

##### CONTRAINTES :

Une sensibilité paysagère (contexte agricole ouvert, entrée de bourg)

Une emprise conséquente difficilement aménageable via une seule opération...

#### 2.2.2 Programme

- Réaliser une voire, deux à trois opérations d'ensemble maximum sur l'intégralité de la zone IAU avec possibilité d'aménagement par tranches successives en fonction de la capacité des réseaux.

- Créer une greffe urbaine depuis le lotissement permettant à terme de connecter l'avenue du 8 mai 1945 à la rue de Monte à Peine.

- Travailler sur la forme urbaine, sur les franges au contact de l'espace agricole et sur la notion d'entrée de bourg.

- Créer un véritable quartier présentant une certaine mixité avec du logement locatif social ( 20 % du programme) notamment à hauteur des espaces publics structurants.

- La programmation devra tenir compte des capacités de la STEP qui doit faire l'objet de travaux. Dans l'attente, les aménagements devront prévoir des dispositifs adaptés au site, conformes à la réglementation en vigueur et garantir le raccordement ultérieur au réseau de collecte public (cf règlement).

##### Programmation



0 à 5 ans à 10 ans et plus



## 2. LE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL

### 2.2.3 Orientation d'aménagement

- 1 Marquer obligatoirement l'entrée principale du quartier depuis l'avenue du 8 mai 1945 par un **large espace public structurant** offrant une mixité d'usages (esplanade, aire de jeux, stationnements...) et **garantissant une greffe** avec le tissu urbain environnant.

Le nouveau quartier sera desservi **par une voie traversante permettant la connexion de l'avenue du 8 mai 1945 à la rue de Monte-à-Peine**. Compte-tenu des contraintes en termes de circulation, aucune sortie individuelle ne sera admise sur ces deux voies extérieures. **L'opération devra également se raccorder à la Rue de l'Estuaire**. Au sein de la zone, il conviendra de **limiter l'emprise des voies routières au strict nécessaire**. Une hiérarchisation du réseau sera établie à l'échelle de l'opération via éventuellement des sens de circulation. Les contraintes de retournement des véhicules de services publics (déchets, secours...) devront être anticipées afin de limiter les impasses. Un prolongement vers l'est devra également être possible.

- 3 Construire à l'alignement de l'espace public aux entrées (le long de la rue de Monte-à-Peine, et entrée sud) dans un souci de composition urbaine et d'optimisation du foncier. Organiser l'espace en îlots de densité variable. Du point de vue de la typologie, l'ensemble de l'aménagement devra poursuivre un programme mixte avec du logement individuel, de l'habitat intermédiaire voire du petit collectif. Il devra également contenir du logement locatif social.

- 4 Filtrer les vues à partir de l'Avenue du 8 mai 1945 et le long de la rue de Monte-à-Peine grâce à des franges végétales (mail planté). Dans un souci d'homogénéité et pour marquer l'entrée de bourg, le cheminement et le mail existant le long de l'avenue du 8 mai 1945 au niveau du lotissement voisin devra être prolongé.

- 5 Créer des cheminements doux assurant des continuités piétonnes avec les quartiers proches ainsi qu'un « chemin de ronde » lequel accompagné d'une haie d'essences locales permettra de gérer la frange au contact de l'espace agricole.

**Conforter l'écrin vert du site** et constituer une trame verte à l'échelle de l'opération :  
- Préserver une partie de la frange boisée et un espace vert en frange en lien avec la gestion des eaux

- 6 - Planter une haie champêtre au contact des espaces agricoles à l'Est du site (se référer aux recommandations sur le choix des essences)  
- Créer une coulée verte au cœur de l'opération assurant la connexion entre ces espaces verts. Elle pourra également servir à la gestion des eaux pluviales.

- 7 Gérer les eaux pluviales à l'échelle de la zone 1Aub en prenant en compte la topographie (déclivité vers le Nord Ouest) et en privilégiant les techniques alternatives (noues, bassins). Les espaces dédiés à la gestion des eaux pluviales devront être intégrés avec un soin particulier sur le plan paysager (se référer aux recommandations en annexe du présent document)

Prévision des capacités d'accueil du site (estimations)				
	Surface (ha)	Surface VRD + espaces verts	Taux de densité moyen projeté (VRD inclus)	Nombre de logements minimum
zone 1Aub/N	5.3	20%	16	80

#### Orientations d'aménagement - Légende

— Voie principale	Cône de vue structurant
— Voie secondaire	Arbres à conserver
— Voie douce	Mail à créer et arbre à planter
Équipement - Service	Espace vert
Aire de stationnements	Plantation à réaliser en frange urbaine
Repère paysager	Dispositifs pour gérer les eaux
Passage d'eau	
Courbe de niveau	
<b>Déplacement :</b>	<b>Forme urbaine :</b>
Connexion au réseau viaire	Zone à dominante résidentielle
Voie de desserte à créer	Espace public (place, placette)
Nouvelle liaison douce	Accroche urbaine (principe d'alignement)



*Le tracé des voies, espaces publics et bassins sur le présent schéma n'est pas figé : Des raisons techniques, d'optimisation d'aménagement, de topographie ou autres, peuvent justifier des implantations différentes sans pour autant remettre en cause les principes énoncés ci dessus.*

### 2.3. Piédemont (opération en cours de réalisation)

#### 2.3.1. Constat et enjeux : Secteur UBp\* de 3880m<sup>2</sup>

Surface :

##### ATOUTS :

Terrain correctement situé dans le quartier de Piédemont.

Desserte satisfaisante

Terrain sans destination précise non cultivé

##### CONTRAINTES :

Une sensibilité paysagère avec des co-visibilités avec le rivage et l'église.

La portion sud du terrain se situe à moins de 100 mètres du rivage

#### 2.3.2 Programme

Le parti d'aménagement :

- Créer une greffe urbaine en cohérence avec le tissu urbain environnant (densité, volume, hauteur) en respectant le caractère limitée de l'urbanisation tel qu'exigé dans les espaces proches du rivage de la loi littoral.
- Préserver le cône de vue sur le littoral depuis l'avenue du Général De Gaulle.



##### Programmation



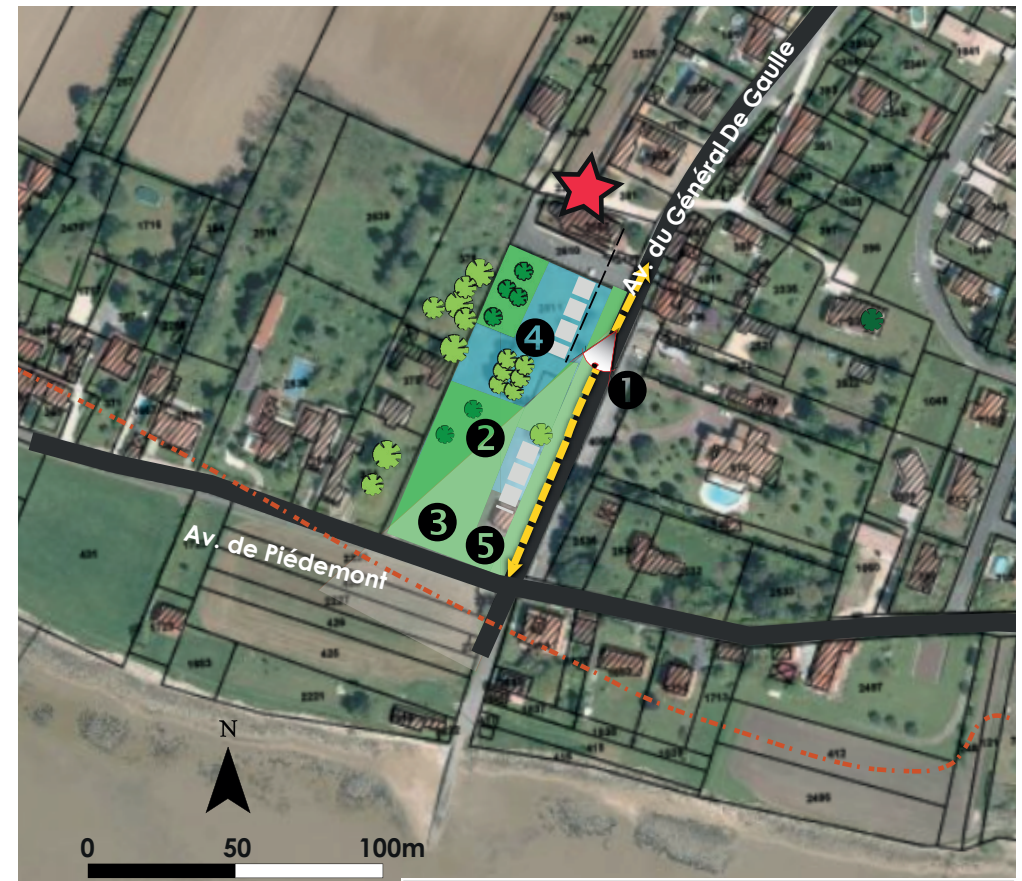
0 à 5 ans à 10 ans et plus

## 2. LE DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL

### 2.3.3 Orientation d'aménagement

- ❶ Conserver le cône de vue sur le littoral depuis l'avenue du Général De Gaulle - Proscrire les murs et clôtures opaques hautes le long des avenues ainsi qu'en limite séparative.
- ❷ Préserver autant que possible les arbres en présence jouant le rôle de filtre paysager et en planter de nouveau en frange Ouest en dehors du cône de vue
- ❸ Conserver une bande verte (jardins) non bâtie à l'extrême frange sud du terrain face à l'océan. Aucun accès routier ne sera toléré depuis l'avenue de Piédemont.
- ❹ Sur la partie nord du site, implanter les constructions dans l'alignement de l'église et interdire de nouvelles constructions d'habitation en double rideau. Orienter le faîtiage des constructions parallèle à l'avenue du Général De Gaulle.
- ❺ Sur la partie sud, les constructions nouvelles devront s'implanter dans l'alignement de la construction existante. Cette dernière pourrait d'ailleurs être étendue le long de l'avenue du Général De Gaulle.

Dans tous les cas, opter pour des volumes simples (à l'image des constructions anciennes face à l'église) et de hauteur limitée (plein pied)



Orientations d'aménagement - Légende

Voie principale	Voie secondaire	Voie douce	Equipement - Service	Aire de stationnements	Repère paysager	Passage d'eau	Courbe de niveau	Cône de vue structurant	Arbres à conserver	Mail à créer et arbre à planter	Espace vert	Plantation à réaliser en frange urbaine	Dispositifs pour gérer les eaux
Déplacement : Connexion au réseau viaire	Voie de desserte à créer	Nouvelle liaison douce	Zone à dominante résidentielle	Espace public (place, placette)	Accroche urbaine (principe d'alignement)								

## Création, organisation et hiérarchisation des voies de desserte

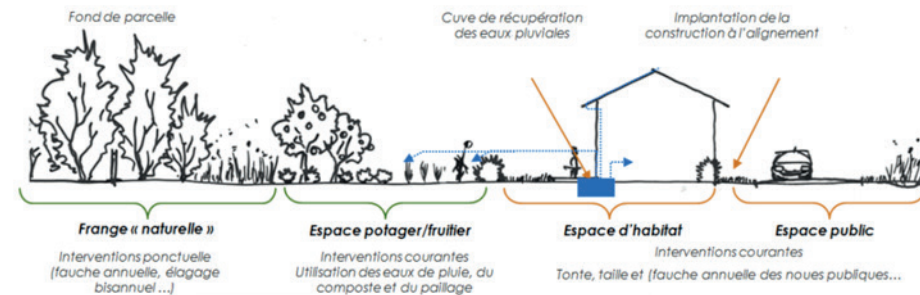
- Chaque projet d'aménagement devra réduire la place de l'automobile au sein de l'espace public et donc la surface des voiries au strict nécessaire. Les impasses et « raquettes » de retournement sont à éviter autant que possible. Le piéton et le cycliste devront être privilégiés via des la création de cheminements sécurisés. Ces derniers devront permettre la desserte interne de la zone et les liaisons avec les équipements publics.
- Les voies de dessertes principales seront aménagées en prenant en compte la topographie et s'accompagneront de dispositifs de gestion des eaux de ruissellement valorisant le projet (noues enherbées, plantations de haies avec essences locales...). Le plan paysage du pays Rochefortais préconisait la création de grands axes urbains végétalisés et identifiait sur Port-des-Barques de futures avenues, perpendiculaires au relief qui pourraient mettre en scènes les vues sur l'Océan grâce à un accompagnement végétal (alignement d'arbres, mail d'un côté de la voie...). Cette disposition peut se généraliser aux axes structurants des futures grandes opérations pour hiérarchiser la voirie.
- Les stationnements visiteurs seront regroupés au niveau de petites placettes internes ou alternativement, seront implantés aux entrées de quartier. Il convient d'éviter les grandes aires de stationnements susceptibles de générer des surfaces importantes d'espaces imperméabilisés. Ces aires de stationnements seront intégrées au site par le biais du végétal et du traitement de sol par le biais de matériaux adaptés au site.

## Intégration du projet à l'environnement

- L'aménageur devra s'imprégner de « l'esprit du site » et de son contexte architectural et paysager. Les projets d'aménagement devront notamment respecter le caractère rural de la commune et préserver les éléments d'identité et de qualité paysagère du site (masses végétales, « patrimoine architectural... »).
- L'aménageur sera tenu de préserver au maximum le végétal présent sur le site pour garantir d'une part, le respect des valeurs paysagères locale, et d'autre part, pour maintenir un certain potentiel de biodiversité dans le site aménagé. A cet effet, les espèces végétales utilisées pour l'aménagement du site seront obligatoirement locales, adaptées aux conditions naturelles du site et du climat.
- Le projet d'aménagement devra prendre en compte l'exposition du site par rapport au soleil (ombres portées), l'exposition visuelle et les covisibilités éventuelles avec des éléments bâtis patrimoniaux, ainsi que le sens des vents dominants. L'aménageur devra définir les modalités de transition paysagère entre le futur quartier d'habitat et l'espace agricole extérieur de la ville en s'appuyant sur la création de haies bocagères et d'espaces naturels de frange.

### L'aménagement de transitions entre espace bâti et espace agricole par le biais des jardins privés

Quelques préconisations de plantation et d'entretien dans une logique de gestion différenciée





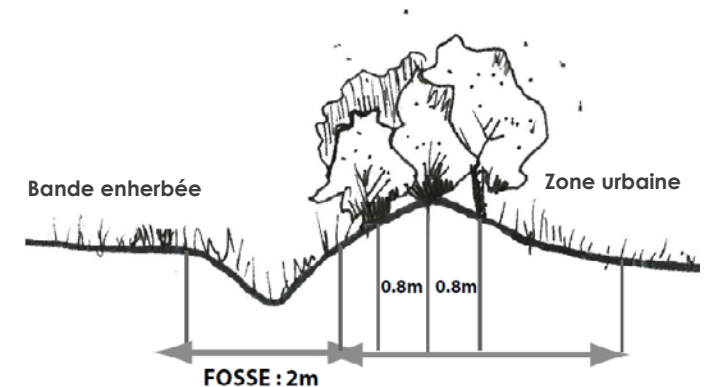
## Gestion des eaux pluviales et préservation des milieux aquatiques

- L'organisation générale du projet d'aménagement devra garantir la bonne gestion de l'écoulement des eaux pluviales et leur traitement qualitatif afin de préserver les milieux aquatiques récepteurs de pollutions diffuses.
- Les dispositifs de gestion des eaux pluviales choisis par l'aménageur devront privilégier une gestion à ciel ouvert et être appréhendés comme des composantes du projet d'aménagement à part entière (noues enherbées accompagnant les voies structurantes, aires de stockage à vocation d'espace public et d'agrément paysager...).
- Les matériaux de revêtement utilisés dans l'aménagement de la voirie devront limiter au maximum l'imperméabilisation des sols et favoriser tant que possible l'infiltration des eaux pluviales.
- Lorsque le relief est prononcé, il convient de prendre également en considération les eaux des terrains en amont à l'échelle du bassin versant. A cet effet, il est intéressant de planter des haies bocagères en périphérie des opérations lesquelles accompagnées d'un fossé et d'une bande enherbée pour en assurer l'entretien permettra de gérer ces eaux. Ces plantations devront demeurer dans les espaces communs de l'opération et ne pas être découpées avec les lots.

### *Profil de principe de haie bocagère en frange urbaine :*

Au contact de l'espace naturel ou agricole, plantée selon un axe parallèle à la pente, la haie accompagnée d'un fossé permet à la fois de réguler l'écoulement des eaux et de les filtrer.

Afin d'en garantir la réalisation et l'entretien, elle doit être intégrée à la trame verte de l'opération, mise en place en amont avec les réseaux (logique de pré-verdissement) et accompagnée d'un espace libre pour son entretien.



## Formes et composition urbaine : Pourquoi densifier ?

- Pour économiser les espaces agricoles, naturels et forestiers
- Pour structurer l'espace : éviter les aménagements standardisés et banalisés sans repère autour d'espaces publics ou communs résiduels.
- Pour mieux s'insérer au tissu des bourgs anciens : Préserver une harmonie et respecter les identités locales
- Pour faire des économies d'énergies

**La densité doit se raisonner avec les espaces communs ou publics qu'elle aide à profiler et auquel elle donne du sens.**



Les voies intra-quartier prennent leur dimension d'espace public lorsque celles-ci sont soutenues par de fortes densités bâties (*source* : URBAN HYMNS).

### **Favoriser un habitat dense c'est aussi faire des économies d'énergies**

Des parcelles « en lanière » avec des jardins arborés dans les fonds de parcelle, des maisons implantées à l'alignement de l'espace public et/ou en mitoyenneté, des constructions à étage conformément à l'image des bourgs et des cœurs de ville anciens... participent à consommer moins d'énergie pour se chauffer et à moins en gaspiller (surface de perte moins importante)



## Comment densifier ?

Chaque projet d'aménagement devra veiller à la qualité et à l'organisation cohérente des formes urbaines en fonction de l'environnement urbain, des contraintes en présence, des éléments identitaires sur place, au contact ou en co-visibilité avec le site à aménager, du programme poursuivi...

En fonction, la densité recherchée sera plus ou moins forte. Cette dernière peut être verticale (via la hauteur des constructions) ou horizontale (via l'implantation des constructions cf schémas).

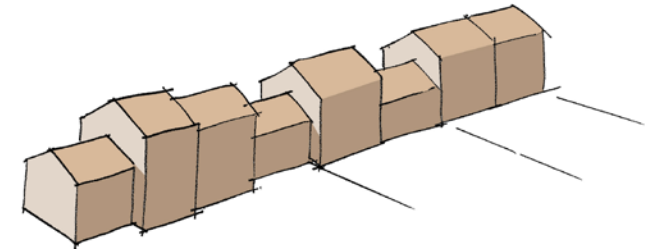
### Intentions de densité horizontale

#### Implantation en continu

La continuité à l'alignement de l'espace public associée à de la hauteur est favorable pour l'habitat collectif et intermédiaire et confère à un quartier un caractère très urbain à l'image des centres anciens.

Nécessite un réseau d'assainissement collectif

Densité : > 30 log/ha



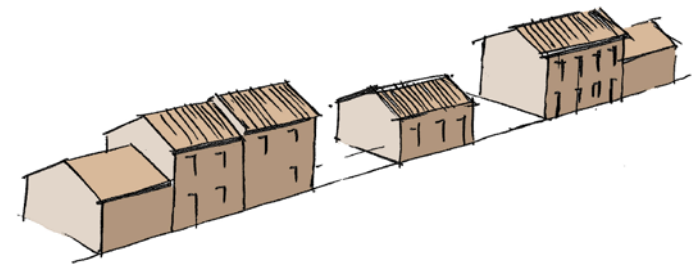
#### Implantation semi-continue

Alternance des mitoyennetés qui peut convenir à un bourg ancien rural non desservi par l'assainissement collectif...mais moins intéressante pour les pertes énergétiques, les vis à vis...

Habitat collectif, intermédiaire ou individuel

Logique si besoin d'accéder au fond de parcelle

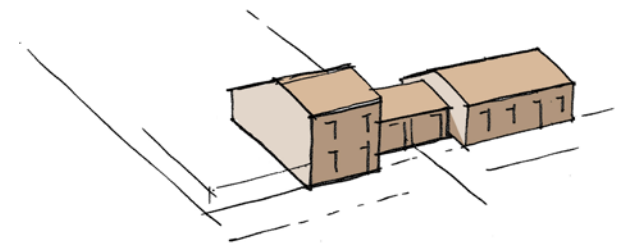
Densité : 20 log/ha



#### Implantation semi-continue avec mitoyenneté par le garage

La continuité peut être à l'alignement ou en retrait (généralement retrait du garage pour réaliser une place de stationnement supplémentaire sur la parcelle)

Cette forme répond surtout à la logique d'habitat individuel pour des projets de moindre densité plus en périphérie des bourgs anciens. Elle permet néanmoins de réaliser des économies d'espaces, d'énergies...



## Choix des palettes végétales en cohérence avec le site

A titre de rappel préalable, pour toutes les plantations, il convient de bannir les essences envahissantes, qui se multiplient rapidement au détriment des espèces locales. Dès lors, elles réduisent localement la diversité biologique, peuvent dégrader le paysage en homogénéisant le milieu, modifient la dynamique de l'écosystème et entraînent son vieillissement prématuré. Le conservatoire Botanique National Sud-Atlantique établit des listes provisoires comme celle des espèces exotiques envahissantes en Poitou-Charentes, un document qui doit servir de référence pour le choix des essences ([www.cbnsa.fr](http://www.cbnsa.fr)).

### La haie rustique et champêtre, à privilégier au contact des espaces agricoles et naturels

Implantée en frange de l'espace urbanisé au contact de l'espace agricole extérieur, la haie bocagère a vocation à jouer le rôle « d'écran » paysager et de brise-vent. De par sa composition pluristratifiée, elle a également pour rôle d'enrichir la biodiversité (avifaune, petite et moyenne faune).

La haie champêtre se compose d'arbres et surtout d'arbustes d'espèces variées constituant différentes strates végétales et adaptées à la nature et aux caractéristiques du sol (composition, hydromorphie, richesse nutritive...). La strate arborée sera prioritairement composée du Chêne pédonculé, Frêne, Noyer, Erable champêtre, Charme, Merisier...

La strate arbustive sera composée en priorité du Comouiller mâle, de l'Aubépine, du Sureau, de l'Erable champêtre, du Prunelier ... La strate herbacée, constituant généralement une banquette en appui des éléments de haut-jet, sera composée d'un cortège de graminées et fleurs sauvages afin de favoriser le développement de l'entomofaune. La gestion préconisée sera une fauche annuelle tardive, par temps chaud et ensoleillé.

### La haie fleurie et les arbres de haut-jet ornementaux, à privilégier en contexte urbain littoral et entrée de ville

L'arbre de haut-jet, planté sous la forme de mails, alignements ou sujet isolé d'ornement, contribue à qualifier l'espace public. Il accompagne ainsi les voies structurantes ou encore les espaces publics et offre de l'ombrage au bénéfice du confort de ses usagers. Il se compose d'une palette variées d'essences locales, tel que le chêne vert, le chêne pédonculé, le cyprès de Lambert, le Pin parasol, le Marronnier d'Inde, l'Orme Champêtre.

Les plantations en entrée de ville, le long des artères principales doivent être préservées et renforcées car elles constituent un signal fort et contribuent à faire ralentir la circulation. Les essences préconisées pour ces entrées et traverses d'agglomération sont le Marronnier et le Platane.

### Les plantes des marais

Les marais se caractérisent par ses haies de Tamaris, petit arbre de 3 à 5 mètres de hauteur dont le bois servait également pour construire les palissades. Les rives des canaux sont quant elles constituées de roseaux, de Massette, de Jonc des Chaisiers ou encore de ruban de Bergère... A la transition entre les terres hautes et les zones urbanisées, on retrouve **des fronts végétalisés** particulièrement importants dans la lecture des paysages. Ils se composent généralement d'arbres plus élancés comme le Frêne commun, le peuplier du Poitou et le Chêne pédonculé qui est une espèce plus rustique qui croit dans les sols frais et riches.