

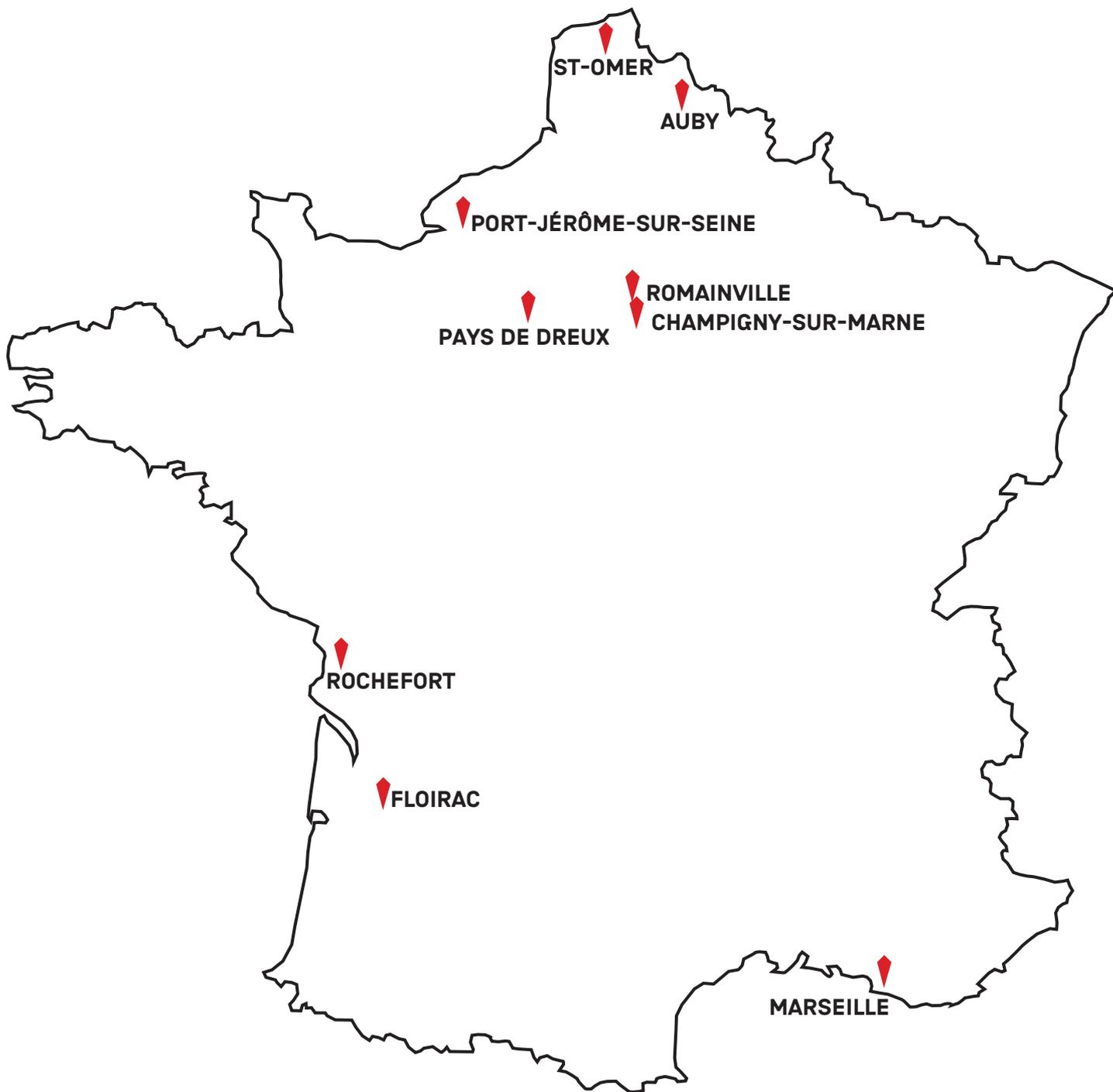


Villes
productives 2

ROCHEFORT OCÉAN

RIVE ACTIVE

Dossier de site



EUROPAN_30ANS ET ENCORE + DE CRÉATION

En décembre 2018 a eu lieu à la Cité de l'architecture & du patrimoine un évènement pour fêter les 30 ans du concours Europan¹. C'est ainsi que la 15^e session du concours, qui se déroule tous les 2 ans, est en quelque sorte un millésime, tant au niveau de cette date d'anniversaire que de la pertinence de sa jeunesse, de son acuité visionnaire. «Villes Productives» pour la deuxième session consécutive est un des thèmes qui n'a jamais été aussi opportun dans l'évolution et la transformation de notre société.

VILLES ET ARCHITECTURES EN DÉBAT

(EN MOUVEMENT ET EN CONTINUITÉ)

Dans un livre à paraître en mars 2019², Chris Younès, Alain Maugard et Céline Bodart soulignent l'importance de la stratification des thèmes du concours, l'un provoquant l'autre, tous issus d'une réaction en chaîne au rythme des projets rendus ; au commencement, un thème, «Evolution des modes de vie et architectures du logement» reprend le questionnement du dernier PAN³, puis des projets sortent ; les sites sont choisis par les candidats de la première session dans une certaine abstraction et une distance contextuelle.

C'est une fois connue et analysée la première fournée de projets lauréats que les thèmes ont suivi la voie des idées ouverte par ceux-ci, se sont déclinés également sous l'influence des projets réalisés. Sont entrés dans cette danse comme des acteurs aujourd'hui indispensables, les villes, les sites, les partenaires locaux. Sans doute cette noria productive alimente-t-elle l'écosystème dont nous parle Chris Younès : « *Participer à Europan c'est entrer dans un «écosystème transculturel créatif* » ».

VILLES PRODUCTIVES 2 : LA PRÉSENCE DU VIVANT

« Villes productives 2 » en tant que 15^e thème ne fait pas exception, et si la question de la mixité et du partage spatial urbain des activités est toujours posée, 3 sujets apparaissent dorénavant pertinents : celui des ressources, de la mobilité et de l'équité sociale et spatiale.

Comme le trio vertueux d'une « *décontextualisation d'un ensemble de relations qui permet leur actualisation dans d'autres contextes* »⁴.

Alors que la 14^e session proposait des sites marqueurs de l'héritage de la planification du 20^eème siècle / zones industrielles, infrastructures, entrées de villes, ruptures urbaines/ résiliences résidentielles/ parking, « zones » en recherche de sens urbain, la 15^eème session touche les limites et les franges, les entre-deux, les délaissés parfois, là où ressources humaines et culturelles se fondent aux paysages, aux milieux. À tel point que c'est parfois invisible.

On pourrait presque évoquer un «patrimoine informel» constitutif de nos paysages, un portrait de villes et de périphéries, de campagne et de nature en mouvement, pour le meilleur et l'inconnu, un sujet hyper contemporain, une base pour « demain ».

Les candidats de la 15^e session seront de fait, des nomades, des explorateurs, des migrants intérieurs, des vagabonds volontaires, des marcheurs, et peut-être, des makers !

« *L'observation intensive des franges recompose une géographie nouvelle où la terre et le ciel n'ont d'autres qualités que celles acquises par leur mitoyenneté ; comme si toutes les qualités sensibles ne pouvaient apparaître que dans cette unique épaisseur du monde, celle où les milieux et les choses se touchent dans un impressionnant tumulte.*»⁵

Cette référence à Michel Corajoud n'est pas anodine: les échelles abordées depuis quelques sessions, la présence du territoire, du paysage et de la Nature, la vision de la résilience par le vivant apportée notamment par les paysagistes dans le concours Europan⁶ a donné une dimension environnementale qui accompagne aujourd'hui beaucoup d'attentes.

Les très grands sites ont trouvé leur place dans le concours, et quelques fois, plus l'échelle est petite, plus le développement est précis et porteur de réalisations à venir, comme à Saint-Brieuc E13_De la terre à la mer. Le travail effectué après le concours a développé une pensée du paysage vu de la ville, de l'espace public et deux places de centre-ville seront bientôt transformées, aux antipodes d'une approche fonctionnaliste.

Europan 15 s'éloigne du concept « produire en ville au plus près de chez soi » mais questionne l'écosystème urbain, qu'il soit métropolitain ou territorial, dense ou dispersé, et il convient de resituer le propos.

Les visites de sites nous emmèneront dans la lumière particulière générée par l'estuaire de la Charente, les marais de Saint-Omer, aux abords des fumerolles de l'industrie pétrolière en amont du Havre, le long du canal de la Haute Deûle, dans le Parc des Coteaux avec vue sur la Garonne, dans les ruelles à l'architecture vernaculaire dans l'azur méditerranéen, sur les traces d'une autoroute disparue et celles d'une autre qui n'existe pas encore, sous un échangeur routier qui n'en a plus pour longtemps, où prendra place une station de tramway baptisée « Libre pensée »...

Autrement dit, les trois thématiques, Ressources, Mobilité, Équité, engendrent des couleurs et des développements variés et multiformes selon les lieux et les sites proposés, et bien-sûr, car c'est l'objet, une pensée du déjà-là, de la réparation/transformation vers une ville productive de qualité, avec des perspectives ouvertes vers une vie en société plus durable, enfin respectueuse de l'environnement, de la diversité, des habitants et des passants, des ressources universelles autant que locales, à l'inverse d'un phénomène d'exclusion ou de classement binaire entre métropoles et périphéries.

« *The city is eating itself, it's no good* » comme disait Mark Brearley à propos de Londres⁷.

UNE CLASSIFICATION EUROPÉENNE PARMIS 47 SITES

Comme à chaque session, les 9 sites en France sont regroupés avec d'autres sites en Europe, jumelage européen original d'European.

Bien sûr, il est plus facile d'imaginer des rapprochements en participant aux débats des forums européens⁸ : les représentants des sites y sont regroupés en ateliers, d'abord participer à l'analyse des projets présélectionnés, puis des projets retenus. Le contenu de ces échanges est publié ensuite dans le catalogue européen des résultats.

Ci-dessous, des enjeux et classements sont proposés par le comité scientifique européen ; ils sont complémentaires de la présentation de chaque site.

1/ IMPLANTER - MILIEUX ET USAGES PRODUCTIFS

L'enjeu pour que les villes deviennent à la fois productives et durables est de relier les ressources, les mobilités et les conditions d'équité. Il y a deux aspects à l'implantation de nouvelles dynamiques ou à la réactivation de ressources telles que l'agriculture urbaine et les forces éducatives, de recherche ou créatives : des milieux et des usages productifs.

MILIEUX PRODUCTIFS : C'est le niveau auquel un environnement naturel, culturel, social ou économique est implanté ou revitalisé de façon symbiotique, par opposition à l'architecture des objets ou à l'urbanisme technocratique. Ce qui est nécessaire, donc, c'est d'activer les ressources humaines et non-humaines ainsi qu'un écosystème de partenaires, tout en étant attentif aux valeurs d'intégration entre la nature et la culture.

> **Saint-Omer** dialogue avec
Barcelona (ES) - Helsingborg (SE) - Palma (ES) - Raufoss (NO) - Rotterdam Visserijplein (NL) - Tuusula (FI)

USAGES PRODUCTIFS : Les usages peuvent devenir productifs s'ils dépassent leurs propres limites fonctionnelles : les usages productifs fonctionnent comme un déclencheur qui peut initier des dynamiques d'évolution de manière à transformer l'environnement autour. Ils sont une réponse à une situation dans laquelle l'absence de dynamique a provoqué une « ambition d'usage » puissante, l'exigence d'un programme crédible, un catalyseur de changement qui s'insère parfaitement dans le contexte existant.

> **Pays de Dreux** dialogue avec
Innsbruck (AT) - Oliva (ES) - Rotterdam Groot IJsselmonde (NL) - Uddevalla (SE) - Visby (SE) - Wien (AT)

2/ CRÉER DES PROXIMITÉS

Il s'agit ici d'établir des proximités entre habiter et travailler, de stimuler des rapports productifs à la fois à l'intérieur de quartiers résidentiels et entre ceux-ci et les zones de production. En introduisant par exemple des activités collectives et de travail à l'intérieur d'espaces résiduels qui ajoutent de la qualité aux conditions résidentielles. En second lieu, il s'agit de repenser la transition de la mobilité métropolitaine à grande vitesse vers la vitesse plus lente des quartiers et des centres villes. Les proximités se font dans l'espace physique de la ville, mais aussi dans des échelles temporelles, permettant de nouveaux échanges entre acteurs urbains et usagers.

INTERFACES ET CYCLES COURTS

La création d'interfaces contribue à la transformation des infrastructures de mobilité, de logistique, de commerce ou de service, en raccourcissant les cycles de production. De telles interfaces peuvent également produire de nouvelles relations entre les activités résidentielles et l'agriculture, entre habitat et services, entre les espaces et les populations. Les interfaces produisent un dialogue permanent entre usages et usagers, entre échelles et fonctions, entre identités et innovations. L'interface n'est pas un état stable, mais un espace fluide. Elle a besoin de processus incrémentaux et adaptatifs, des projets open-source, qui sont une alternative aux master-plans globaux et prédéfinis.

> **Auby**
> **Floirac_Bordeaux Métropole** et
> **Romainville** dialoguent avec

Casar de Cáceres (ES) - Halmstad (SE) - Rotterdam Brainpark I (NL) - Selb (DE)

3/ FAIRE ÉVOLUER LES MÉTABOLISMES

Il s'agit ici de travailler avec les relations, les processus, les flux et les forces multiples du site afin de trouver un nouvel équilibre entre elles. Ces sites sont grands dans leur rapport à leurs contextes, et comportent une diversité d'acteurs (humains et non-humains) avec des cycles à long et à court terme, et d'importantes implications écologiques, économiques et territoriales.

D'UNE ECONOMIE LINEAIRE A UNE ECONOMIE CIRCULAIRE : Caractérisé par une approche économique linéaire, obsolète ou monofonctionnelle, le site ambitionne d'intégrer d'autres ressources et usages qui créent des synergies et de nouvelles potentialités d'interaction. Ces nouveaux éléments joueront un rôle important dans le fonctionnement de l'ensemble en tant que système circulaire, parce qu'ils pourront catalyser des flux et des processus de façon plus intégratrice et efficace.

> **Port-Jérôme-sur-Seine** et
> **Rochefort Océan** dialoguent avec

Charleroi (BE) - Enköping (SE) - Graz (AT) - Karlovac (HR) - Laterza (IT) - Warszawa (PL)

MULTIPLIER ET RELIER LES ORGANISMES: Le site intègre de nouveaux organismes, de nouvelles couches de fonctions qui pourraient mener à une croissance équilibrée. Il est important de bien définir et de relier les futurs organismes des sites (concernant l'air, l'eau, le sol, les inondations, les programmes, les activités et les usagers). La conception finale sera quelque chose de plus que la somme ou la multiplication d'économies urbaines circulaires.

> **Champigny-sur-Marne** et
> **Marseille _La Cabucelle** dialoguent avec

Borås (SE) - Guovdageaidnu (NO) - Nin (HR) - Rotterdam Vierhavensblok (NL) - Täby (SE) - Weiz (AT)

L'EUROPE DES PROJETS, LA MISE EN COMMUN DES ATTENTES, DES ENJEUX, DES ACTIONS

Il est utile de rappeler ces affinités intuitives proposées par European. En s'intéressant à ce paysage européen, cette carte culturelle et sociologique avec ses différences et ses communs, on pourra imaginer des projets inventifs créatifs et peut-être innovants, au-delà des sites et du contexte. Après cette classification des sites, viendra celle des projets sélectionnés qui apportera des surprises et des rapprochements non imaginés au départ. C'est la richesse d'une méthodologie évolutive.

Aussi, en regardant d'un peu plus près, les attentes des différents sites peuvent augmenter le contenu de chacun des dossiers. C'est déjà le principe d'une méthode collaborative que l'on retrouve maintenant de plus en plus et qui fait l'essence du déroulement du concours et de l'association des différents acteurs (jury/représentants des sites) puis du démarrage des réalisations après le concours avec les équipes sélectionnées.

Le thème «Villes Productives 2» est très ambitieux : il demande des positionnements et des réponses ne s'arrêtant pas à une échelle délimitée, mais cependant ancrée dans le réel, spatialisée, dessinée, architecturée. Elle pourra être théorique et conceptuelle, tout en ouvrant la possibilité de l'action. Les candidats ont toute latitude dans le concours, ils y trouveront l'espace nécessaire et attendu.

« En lançant le caillou à un endroit, les ondes se diffusent au loin. Elles ne restent pas dans le territoire du lancer de caillou. Il en va de même dans le projet d'architecture. Si les ondes atteignent des rives lointaines, il faut s'y rendre pour comprendre ce que mon geste a suscité. L'idée de co-évolution prend toute son ampleur si l'on ne se limite pas au petit territoire... »

C'est une spécificité d'European. Cela fait partie de « ses gènes ». L'articulation des échelles s'impose dans un projet-action. »²

BIENVENUE DANS LA 15ÈME SESSION D'EUROPAN ! ACTION !

¹ 13.14.15 décembre 2018_ www.european30ans.org

² *Villes et architectures en débat, vision d'European*, sous la direction de Chris Younès et Alain Maugard, Ed. Parenthèses, à paraître en mars 2019

³ Programme d'Architecture Nouvelle, PCA, 1972-1988

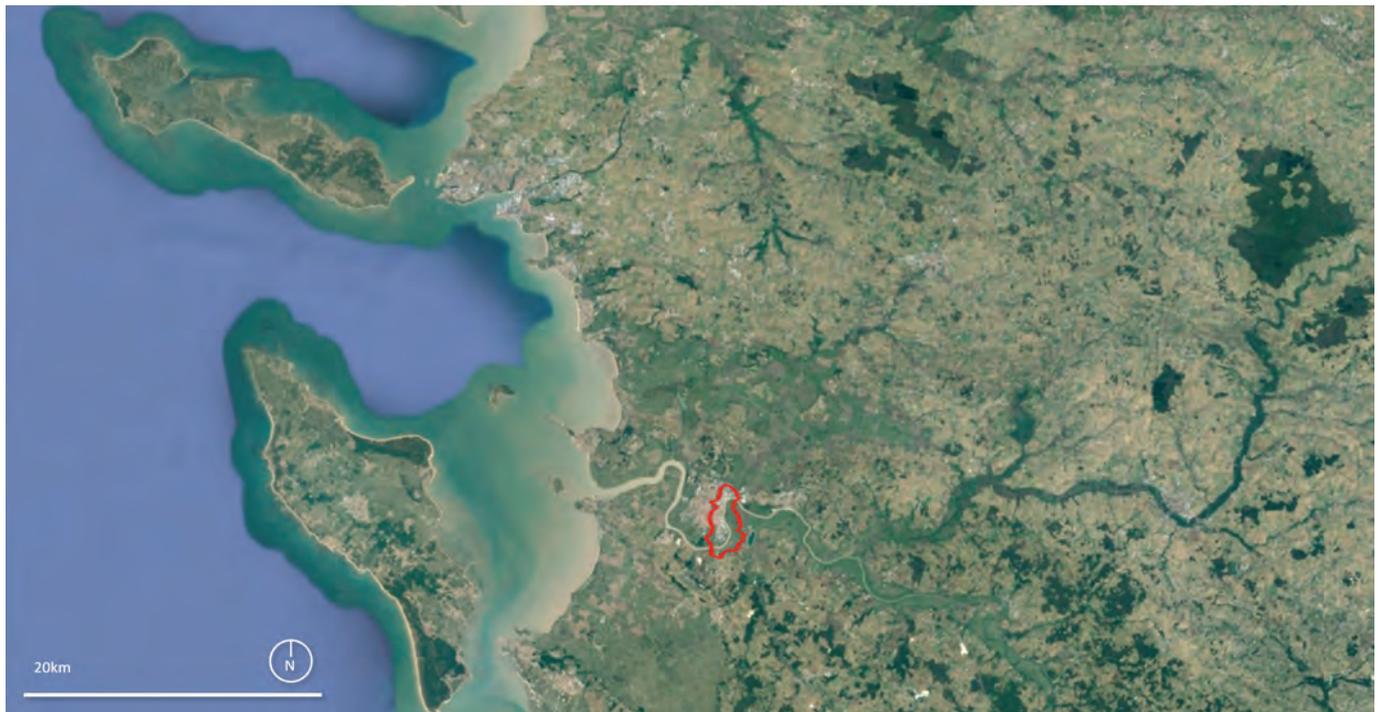
⁴ Gilles Deleuze et Félix Guattari, *l'anti-Œdipe*, 1972

⁵ Michel Corajoud, 1981, « *le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent* »

⁶ *Cultivating the city/projet lauréat Amiens E14*

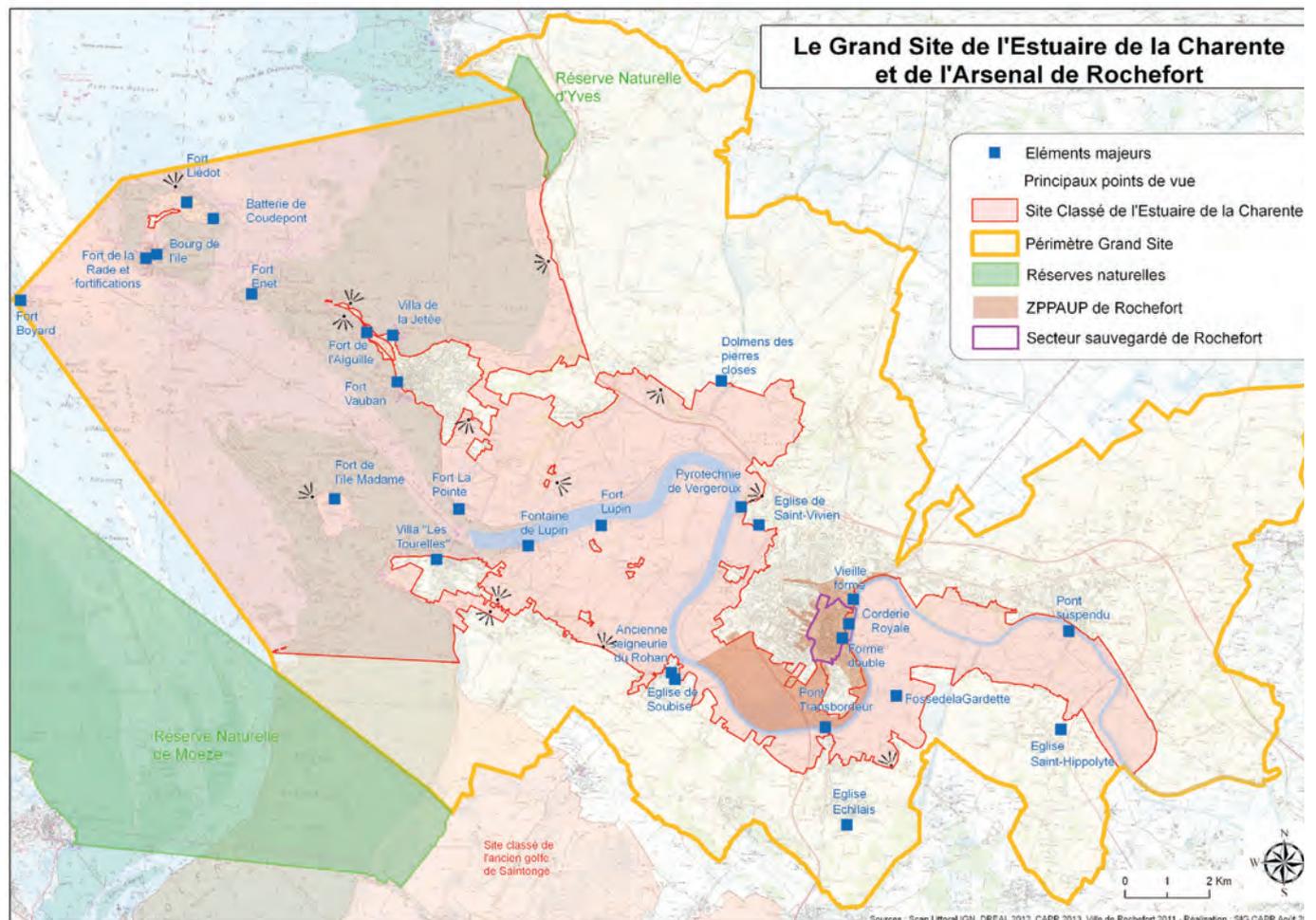
⁷ Cité par Djamel Klouche dans *Architecture d'Aujourd'hui* HS décembre 2018, « Concevoir des Villes Productives, les promesses d'European 14 ».

⁸ Forum intersessions 14&15, Bruxelles, novembre 2018



1. L'Estuaire de la Charente

Document 1 : Carte du Grand Site de l'estuaire de la Charente et de l'arsenal de Rochefort



2. Le site de réflexion et limites communales

INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

Communauté d'Agglomération Rochefort Océan

ACTEURS IMPLIQUÉS :

Communauté d'Agglomération Rochefort Océan, Ville de Rochefort, Port de commerce de Rochefort et Tonnay-Charente, STELIA Aérospace

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

Architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

Urbanisme, architecture, paysage, ingénierie.

COMMUNICATION :

Communication des projets après le concours, le 2 décembre 2019

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :

Avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

Sélection distinctive, avec lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prix)

PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :

- rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2020
- rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires à partir de janvier 2020
- assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

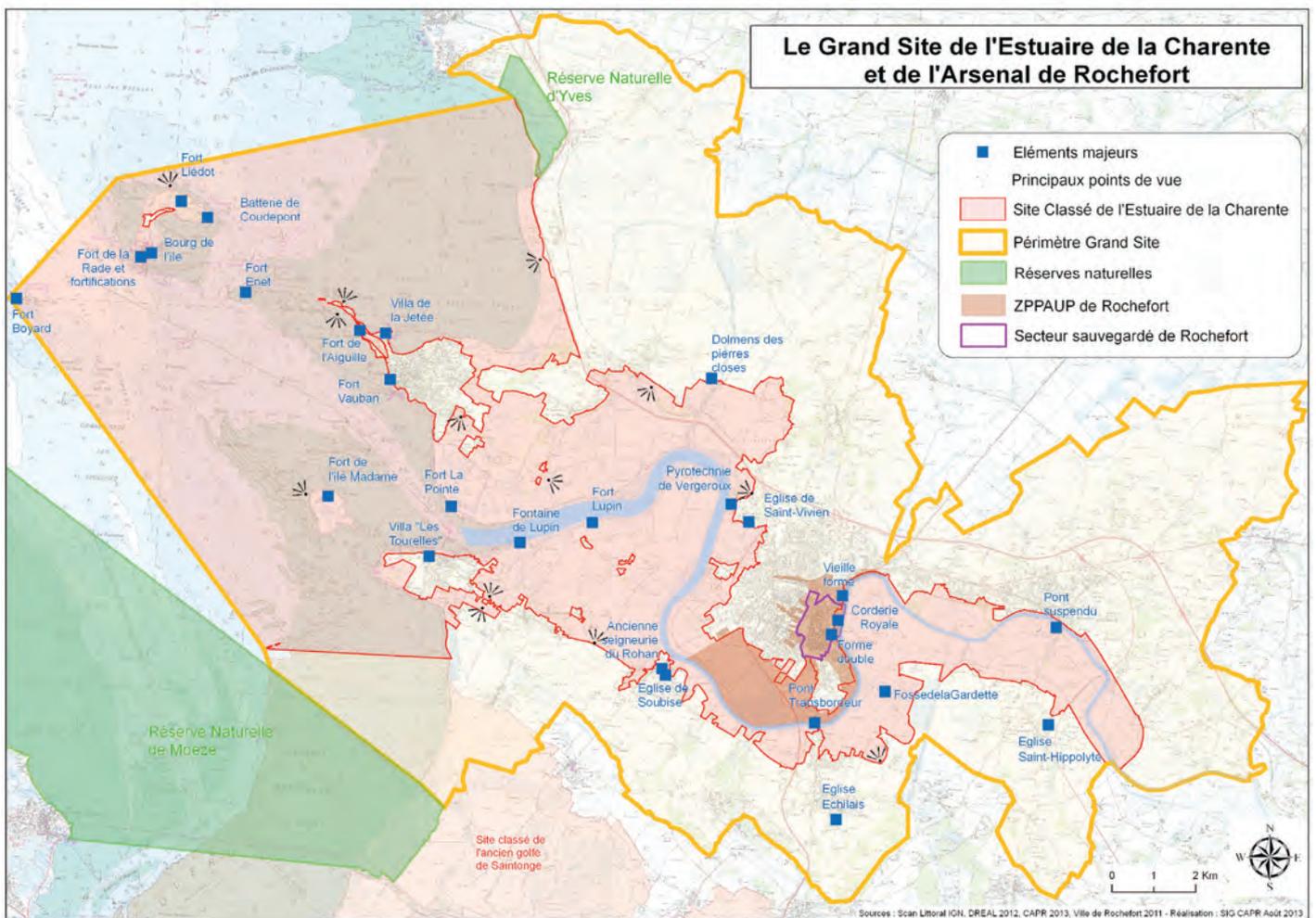
MISSION DONNÉE À LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S) POUR LA RÉALISATION :

A l'échelle du périmètre de réflexion :

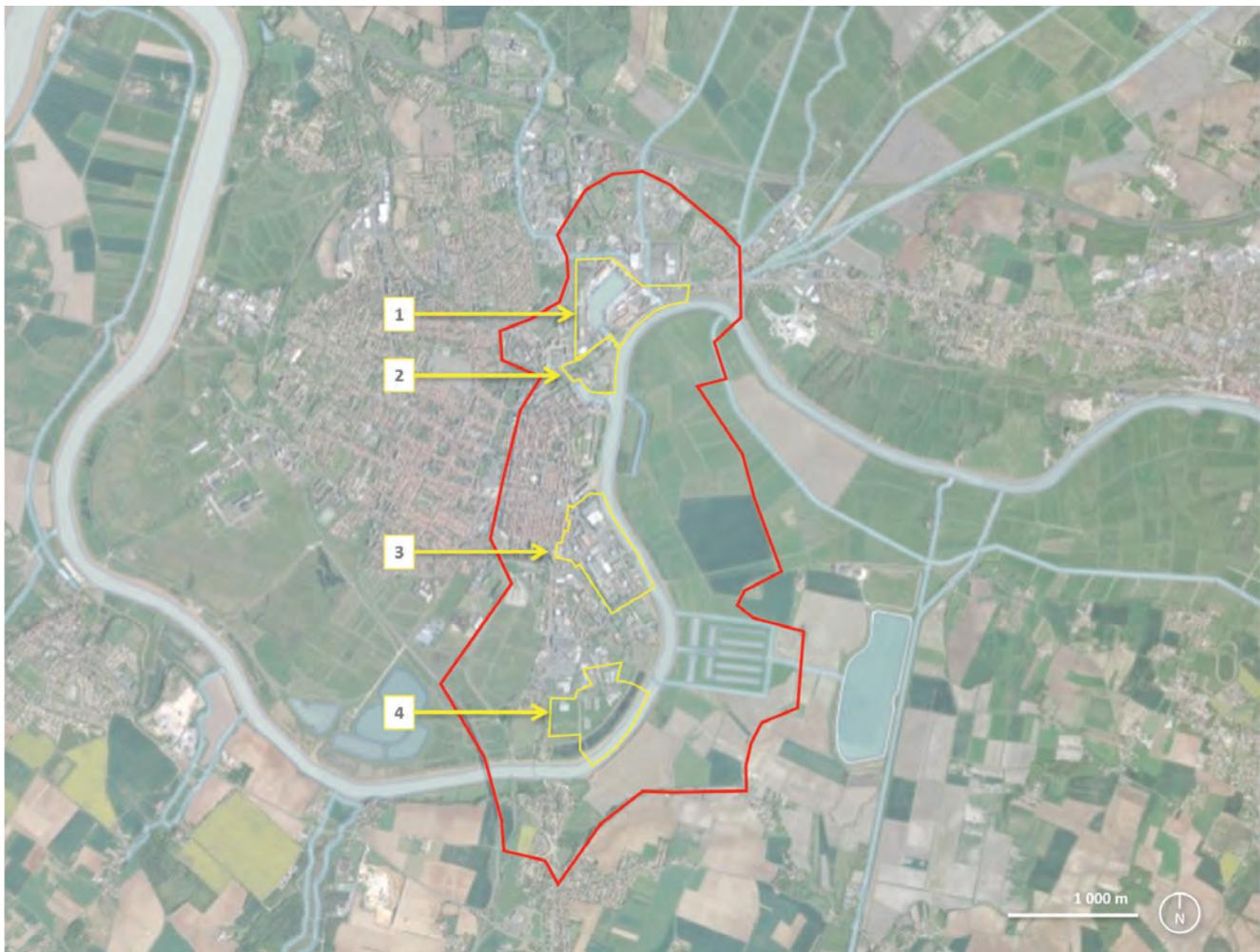
- Etude paysagère pour la valorisation des berges de Charente
- Etude de mobilité et de stationnement
- Etude spécifique sur la résilience au risque de submersion

A l'échelle des sites de projets :

- Le Port de Commerce et ses quais (site 1) : schéma d'aménagement et de transformation du Port
- Le Petit Parc (site 2) : étude urbaine pour le développement de nouveaux usages
- La ZAC de l'Arsenal (site 3) : étude spécifique sur le site de Stelia dans le cadre de l'aménagement de la ZAC
- La Zone Horticole (site 4) : étude d'implantation de nouveaux usages



1. Le patrimoine naturel et architectural de l'Estuaire de la Charente



2. Le site de réflexion et les 4 sites de projet

RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES 2"

LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME

Le site de réflexion s'inscrit dans l'Estuaire de la Charente, vaste espace de 10 000 ha où serpente le fleuve entre les marais et les édifices remarquables de l'histoire portuaire, militaire et industrielle de ce territoire. Présentant un écosystème faunistique et floristique exceptionnel dû à la présence de nombreuses zones humides, l'Estuaire de la Charente fait l'objet de plusieurs mesures de conservation et valorisation de la nature et de la biodiversité.

Structuré autour de l'axe de la Charente, le site de réflexion intègre 4 communes :

- la Ville de Rochefort, édifiée à partir de 1666 par décret pour y construire le futur chantier naval de la Marine Royale, l'Arsenal ;
- les villes de Soubise, Tonnav-Charente et Echillais.

Longtemps première ville de Charente Maritime, Rochefort est historiquement tournée vers le fleuve: sur ces abords y sont implantées les principales activités productives de la ville, que sont les infrastructures logistiques fluviales (le Port de commerce), des sites de production industrielle (dans le domaine de l'aéronautique no, mais également horticole.

Les 4 sites de projets proposés dans le cadre du concours EUROPAN forment un chapelet de sites organisés le long du fleuve, dont la pièce centrale est l'actuel site de dit de l'Arsenal.

Le site de Rochefort présente deux singularités au regard de la thématique « Villes productives » : d'une part, la problématique ne réside pas dans le fait de redonner vie à des zones industrielles en friche, mais de permettre l'extension de l'activité productive dans un espace urbain contraint et à proximité d'un environnement naturel fragile. D'autre part, il pose la question du dialogue entre des activités économiques en grande partie industrielle, et un patrimoine architectural et naturel exceptionnel. Il s'agit donc renforcer et développer un front fluvial déjà productif, de l'intégrer dans le grand paysage, tout en l'inscrivant dans une trajectoire patrimoniale.

En particulier, le site interroge :

- Les relations possibles entre les activités productives et le fleuve :
 - L'intégration du risque de submersion dans la conception et la gestion des activités industrielles ;
 - L'utilisation du fleuve comme support pour le développement des activités industrielles.
- L'inscription des activités productives dans une « trajectoire patrimoniale » :
 - Comment faire évoluer un patrimoine industriel et maintenir des usages liés à l'activité industrielle ?
 - La création de porosités d'usages entre un territoire « habité » et un territoire « travaillé » :
 - Quelles porosités créer entre un site industriel ne pouvant recevoir du public et la ville attenante ?
 - Quelles modes développer pour permettre aux travailleurs de se déplacer hors et dans le site ?



3. La pointe de Fouras (CARO)



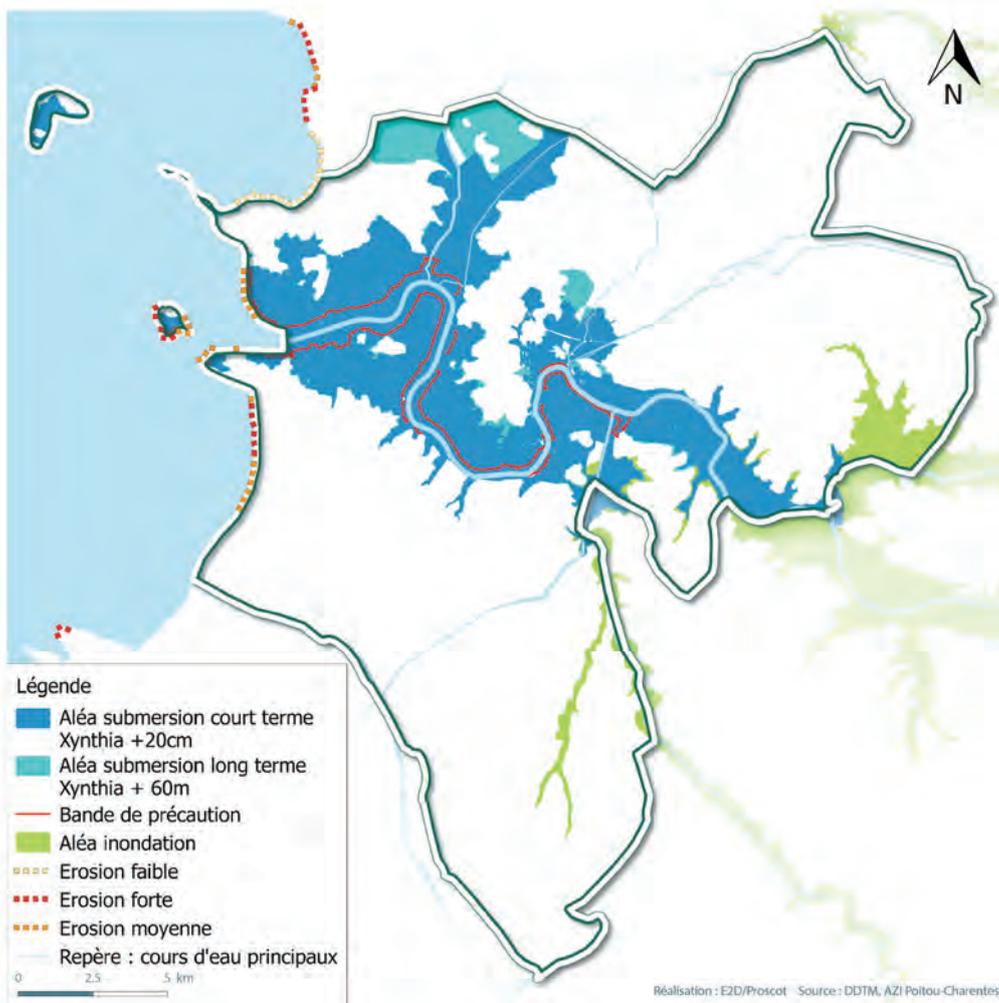
4. Le Fort Boyard (CARO)



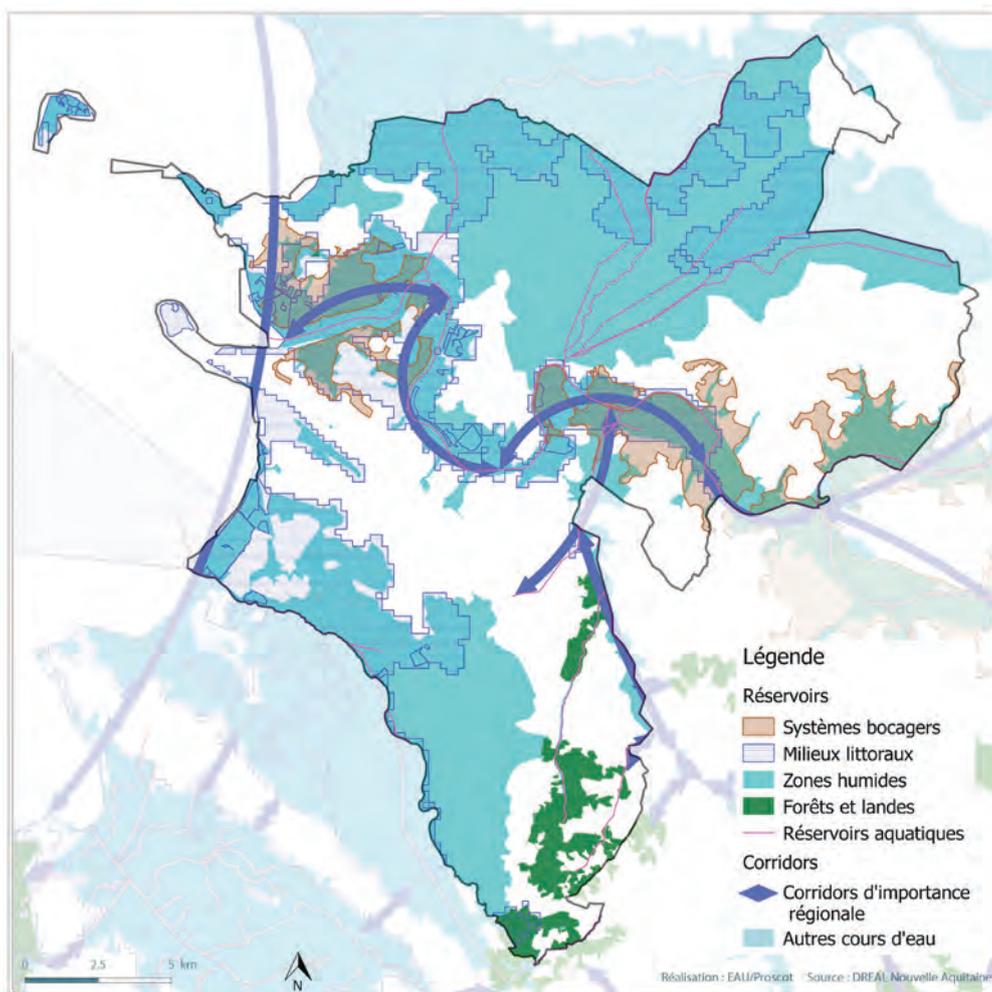
4. L'Île d'Oléron (CARO)



5. Les rives de la Charente (CARO)



1. Carte des aléas de submersion marine et des inondations sur le territoire (DDTM)



2. Schéma Régional de Cohérence Ecologique (DREAL Aquitaine)

LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ET DE SES PARTENAIRES

Sur un plan stratégique, la participation à EUROPLAN est l'occasion pour les acteurs impliqués (Communauté d'Agglomération Rochefort Océan, Ville de Rochefort, STELIA Aerospace, Syndicat Mixte du Port de Commerce de Rochefort / Tonnav-Charente) de mener une réflexion collective et coordonnée sur le développement de leurs sites, et de trouver des axes de collaborations et synergies entre les sites. L'enjeu est également de se projeter dans une perspective de très long terme, notamment pour imaginer des solutions concrètes vis-à-vis des problématiques de changement climatique et d'adaptabilité lié au risque de submersion.

A partir d'une analyse du contexte économique, territorial, paysager et urbain, les équipes seront amenées à établir des propositions autour de trois axes : la valorisation des éléments patrimoniaux s'inscrivant dans l'histoire du site, le rapport à la Charente et aux risques associés, et l'ouverture des sites de production industrielle vers la ville.

A l'échelle du site de réflexion, les candidats seront amenés à développer un propos sur :

- L'inscription des sites de projet vis-à-vis d'un patrimoine urbain, architectural et naturel : Comment faire évoluer les éléments patrimoniaux pour les inscrire dans les fonctions et usages actuels, et les faire devenir un « patrimoine vivant », évoluant avec les usages ?
- La gestion du risque de submersion : Quelle posture développer vis-à-vis de ce risque ? Quelles solutions pourraient être développées pour gérer les risques de submersion (types de bâtis, changements de destination, ...) ?
- Les connexions entre les sites de projets entre leur environnement proche : Comment établir des relations entre des sites ne pouvant être ouvert au public, tout en facilitant les échanges avec leur environnement proche et limiter des effets de rupture ?
- Comment atténuer les limites des espaces entre une ville « travaillée » et une ville « habitée » ?

A l'échelle du site de projet, les candidats seront invités à :

- Proposer des modalités de valorisation et destination pour les bâtiments identifiés comme remarquables sur le plan patrimonial ;
- Définir des principes architecturaux et paysagers communs aux sites garantissant la cohérence et résonance avec le patrimoine bâti et naturel ;
- Déployer des propositions architecturales ou d'ingénierie novatrices en termes de gestion de la contrainte de submersion ;
- Proposer les types de mixité d'usages pouvant être développées sur les sites concernés à l'échelle urbaine et architecturale ;
- Proposer des solutions innovantes en termes de gestion des déplacements et stationnement.



3. Inondations provoquées par Xynthia (DREAL)

AVANT 1666



1666 - 1677



1677 - 1689



1689 - 1789



1789 - 1902



1902 - 1944



1. Développement urbain de Rochefort (AUP)



2. Joseph Vernet - Vue du Port de Rochefort depuis le Magasin des Colonies (1762)

CONTEXTES GÉOGRAPHIQUE, URBAIN ET CULTUREL

LE TERRITOIRE ET SES DYNAMIQUES

PATRIMOINE PAYSAGER, ARCHITECTURAL ET ENVIRONNEMENTAL DE L'ESTUAIRE DE LA CHARENTE

L'Estuaire de la Charente conjugue un patrimoine architectural et naturel exceptionnel, qui lui confère un cadre remarquable. Son classement par l'Etat en 2013 constitue un acte fondateur, qui reconnaît la valeur de cet ensemble paysager, alliant nature et culture, et permet de protéger les éléments qui font la spécificité de ce site.

Ce vaste espace, structuré sur 30 km autour de la Charente, est construit sur les contrastes entre les terres hautes, les marais et le littoral : l'eau y est omniprésente, couvrant près de 70% de la surface de l'agglomération. Deux types de grands paysages s'y dessinent. Le premier, ouvert vers l'Atlantique et l'horizon, est encadré par les pointes de Fouras et de Port des Barques : il est marqué par les plages, marées, la présence de l'ostréiculture, et est rythmé par la marée. Le second type de paysage est tourné vers l'intérieur : la Charente serpente à travers les marais, supportant pour la plupart des fonctions agricoles (culture et pâturages), ainsi que des poches urbanisées principalement composées d'habitats pavillonnaires.

Les infrastructures de maîtrise et franchissement du fleuve (canaux et ponts) sont également un élément caractéristique de ce paysage. A Rochefort, le relief est également peu marqué, culminant au plus haut à une trentaine de mètres au-dessus du fleuve. La rive droite et la rive gauche donnent respectivement à voir les maris pâturés, et les façades de la ville-centre de Rochefort, l'ancien Arsenal et les zones d'activités économiques.

Les nombreuses zones humides qui composent le paysage de l'Estuaire créent les conditions de développement d'une biodiversité extrêmement riche : chaque année, plus de 80 000 oiseaux migrateurs sont recensés dans la réserve naturelle de Moëze - Oléron, et la station de lagunage écologique située au sud de Rochefort, deux lieux d'observation privilégiés.

L'estuaire de la Charente rassemble un patrimoine bâti du XVII^e et XVIII^e siècle, principalement issu des infrastructures militaires mis en œuvre sous Colbert pour défendre Rochefort (Fort Boyard, fortifications de Vauban sur l'Île-d'Aix, et une dizaine d'autres forts), les éléments composant l'ancien Arsenal, des édifices religieux (Eglise Saint Vivien, ...) et des infrastructures de traversée de la Charente plus récentes (Pont suspendu de Tonnay-Charente et Pont transbordeur de Rochefort, datant respectivement du XIX^e et XX^e siècle). Au total, on y dénombre 104 monuments historiques, 78 inscrits et 26 classés, principalement à Rochefort et sur l'île d'Aix.

La CA Rochefort Océan et les communes se sont fortement investies dans la valorisation de ce patrimoine architectural et naturel, notamment dans une logique d'attractivité touristique. Plusieurs actions ont été mises en place, notamment le développement d'itinéraires à vélo (V92, Vélodyssée), le développement d'éco-musées (Ecomusée du Port des Barques dédiés à l'ostréiculture), ... Enfin, en 2014 elles ont souhaité confirmer leur ambition pour ce site en proposant à l'Etat de l'inscrire parmi les Grands Sites de France, aux côtés des plus beaux sites naturels français tels que le Mont St Michel ou la baie de Somme. Pour permettre cette reconnaissance, la CA Rochefort Océan porte un projet de grande ampleur, « l'Opération Grand Site de France » (OGS) visant à préserver et valoriser les caractéristiques paysagères et patrimoniales du site.

INONDABILITÉ – UN RISQUE DE SUBMERSION ORGANISANT UNE CONSTRUCTIBILITÉ LIMITÉE

Le site de réflexion est exposé à un risque d'inondation, qui s'est avéré réel lors de la tempête Xynthia en 2010, qui, en France, toucha principalement la côte sud-ouest. Le traumatisme lié à cet événement imprègne aujourd'hui la mémoire collective : à Rochefort, plusieurs quartiers d'habitations furent touchés, et ont amené à raser une partie des bâtiments qui furent atteints par la montée du fleuve. Le plan de prévention des risques mis en place par l'Etat et les communes a permis de fixer des règles de constructibilité permettant de limiter l'extension du bâti en zone submersible. Au sein de ces dispositions, deux zones font l'objet de règles spécifiques : la zone industrielle de l'Arsenal, et le Port de Commerce, poumons économiques de l'agglomération, afin de répondre aux besoins d'extension de l'activité économique.



1. Système de routes et stationnement à Rochefort (CARO)



2. Réseau de bus de la CARO

POPULATION ET LOGEMENT - LA CA ROCHEFORT Océan, UN TERRITOIRE INÉGALEMENT ATTRACTIF

Le territoire de la CA Rochefort Océan est globalement attractif (+ 0,2% de solde entrée / sorties), bien que les dynamiques de peuplement diffèrent selon les espaces qui la composent. De manière générale, le foncier disponible pour de l'urbanisation est restreint du fait de plusieurs dispositifs limitant l'extension urbaine en bord d'eau et sur les zones humides. A Rochefort, les conditions de modification du bâti sont strictement encadrées dans le cadre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

Les communes littorales concentrent une population plus aisée (jusqu'à 25% de plus que d'autres communes) et plus âgée (jusqu'à 40% de personnes de plus de 65 ans dans certaines communes) que le reste du territoire de la CA Rochefort Océan, de façon plus ou moins pérenne, puisque ce territoire accueille de nombreux vacanciers et résidents à « temps partiel ». Les jeunes familles ne s'y stabilisent généralement pas, en raison d'un prix du foncier élevé (exacerbé par des réserves foncières limitées). De plus, l'offre de logement pour de la location privée et pour de l'accession à la propriété est restreinte, car captée respectivement par les locations saisonnières et les résidences secondaire.

Les communes périurbaines et rurales de l'est et du sud du territoire reçoivent principalement les classes moyennes et les primo-accédants, en raison des prix intéressants de l'immobilier individuel. Tonnay-Charente se distingue des autres communes par une importante surface ouverte à l'urbanisation qui permet d'attirer des ménages rochefortais attirés par ce type de logement.

Cependant, Rochefort, ville-centre historique, voit sa population diminuer (-0,9%) et concentrer les populations plus pauvres et plus fragiles économiquement, dont certaines franges se paupérisent.

DESSERTE RÉGIONALE ET NATIONALE - ROCHEFORT, UN « HUB » RÉGIONAL

Le territoire de la CA Rochefort Océan est globalement bien connecté à l'ouest français : l'A837 le traverse d'ouest en est au nord de la Charente, autoroute rejoignant à l'est l'A10, permettant d'atteindre Bordeaux ou Nantes en moins de 2h.

Au départ de la gare de Rochefort partent des trains régionaux à destination de La Rochelle, Bordeaux, Angoulême et Saintes, dont le parcours est jalonné de haltes dans les communes de la Charente Maritime. Deux d'entre elles se trouvent dans le périmètre de réflexion : la halte ferroviaire de Tonnay-Charente, sur l'axe Nantes - Orléans et Saintes, et la halte de St-Laurent, sur l'axe vers Fouras. Les trains à grandes vitesses reliant notamment Paris partent depuis la Rochelle.

Les flux domicile-travail sont principalement internes à la CA Rochefort Océan : Rochefort constitue le principal lieu de destination pour les autres communes de l'intercommunalité : cependant, pour les habitants qui quittent Rochefort quotidiennement pour rejoindre leur lieu de travail ou d'études, la Rochelle est pour un grand nombre d'entre eux la première destination.

Enfin, la Charente est également utilisée comme axe de transport de marchandises, qui sont acheminées au Port de Commerce de Rochefort / Tonnay-Charente. Dans le cadre du concours EUROPAN, les candidats pourront imaginer des propositions de transports de marchandises et de personnes sur la Charente en vue de créer des connections entre les sites.

DÉVELOPPEMENT URBAIN - L'ANCIEN ARSENAL, BERCEAU DE ROCHEFORT

Créée en 1666 par Décret Royal, souhait de Colbert, la Ville de Rochefort fut fondée pour y accueillir le site de construction des navires la Marine Royale française : l'Arsenal. Ce site militaire d'une quarantaine d'hectare, construit tel une usine tournée vers la Charente, comprenait toutes les infrastructures nécessaires à la réalisation de la flotte française et son armement : Corderie, poudrière, Jusqu'au XIX^{ème} siècle, la ville de Rochefort va progressivement s'étendre, avec l'apparition de faubourgs à l'extérieur des remparts de la Ville, et se moderniser avec des travaux de densification, d'embellissement puis se développer avec l'arrivée du chemin de fer et la création de 3 bassins à flots (actuellement le port de plaisance et les deux ports de commerce).

Au début du XX^{ème} siècle, l'Arsenal militaire stoppe son activité après plusieurs décennies de déclin, lié à la réduction de la flotte militaire et sa modernisation. Au même moment la ville se transforme l'ouverture progressive de ses remparts, qui permettra d'édifier à leur place des équipements publics et voies de circulation.

L'Industrie en Pays Rochefortais

Les principaux établissements industriels du territoire

Secteurs d'activités

- Bureau d'étude
- Construction d'avions
- Construction de bateaux
- Usinage
- Traitement de surface
- Produits chimiques
- Métallerie, chaudronnerie
- Métallurgie, fonderie
- Maintenance industrielle
- Bois
- Horticulture
- Autres (fabrication de moules, finition sièges avion, plasturgie...)

Participe à la filière

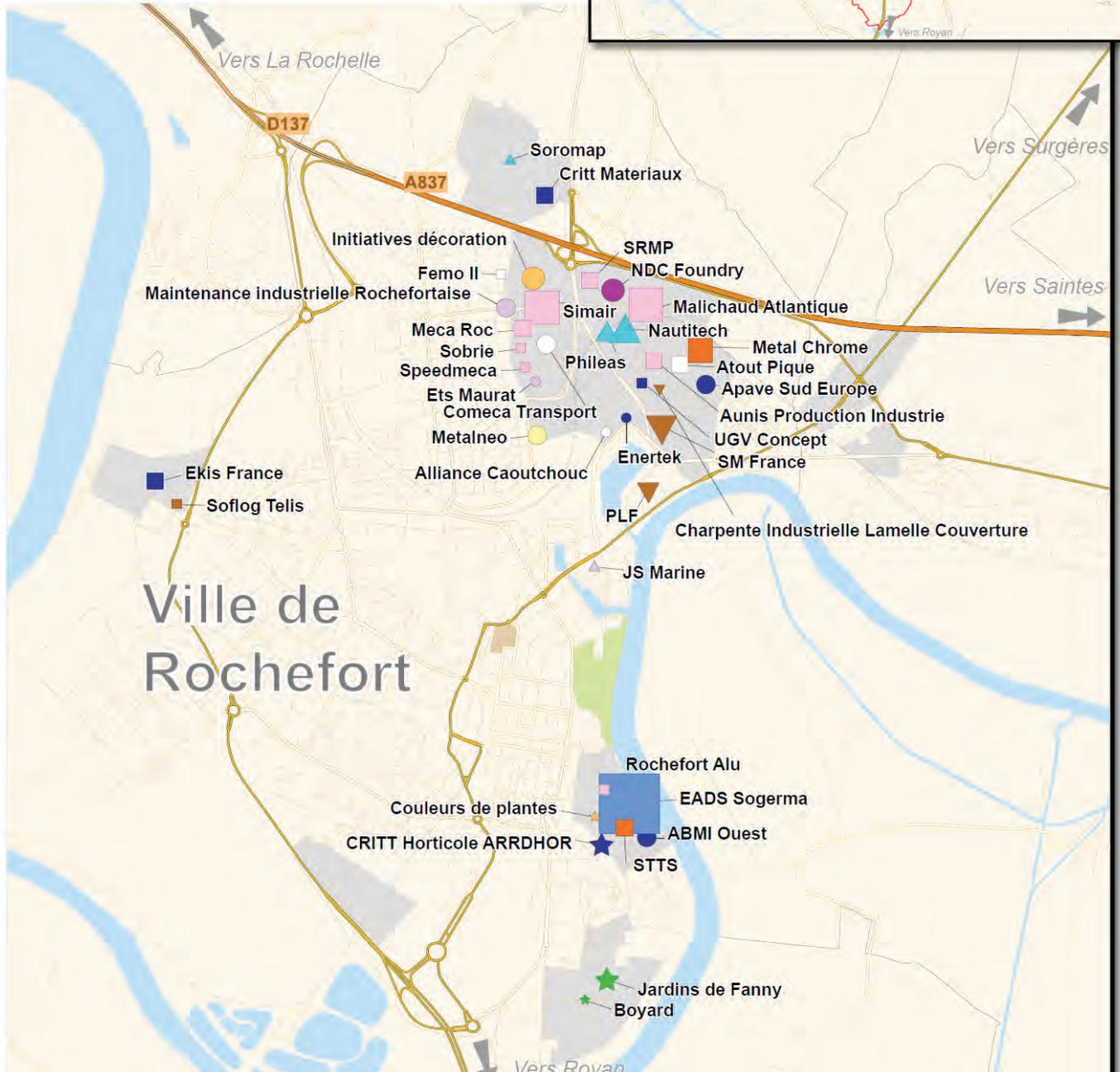
- Aéronautique
- △ Nautique
- ▽ Bois
- ☆ Horticole
- Sans filière spécifique

Effectifs salariés

- < à 10
- entre 10 et 50
- entre 50 et 100
- entre 100 et 200
- Plus de 700

Exemple :

- ▲ Phileas Construction de bateaux
 participant à la filière nautique
 entre 10 et 50 salariés



Les années post-seconde guerre mondiale sont celles de l'extension urbaine permis par la démocratisation de la voiture individuelle, sous forme de maisons individuelles et immeubles collectifs aux franges de la ville existante (quartiers avant-garde, libération, ...). Pour autant, ce phénomène ne s'accompagne pas par la croissance de la population mais une progressive dépopulation des quartiers plus anciens comme la ville-centre. Ce phénomène se poursuit dans les années 1970, avec l'apparition de zones commerciales et d'activités (Zone commerciale des Martrou, la zone industrielle du Pont Neuf jouxtant le Port de Commerce, ...).

ECONOMIE - ENTRE INDUSTRIE ET TOURISME

Bâtie et développée sur un projet de chantier naval de grande ampleur mêlant une ingénierie et architecture de pointe pour l'époque, l'industrie est une composante essentielle de l'économie rochefortaise, qui représente aujourd'hui 20% des emplois. Si la fermeture de l'Arsenal en 1927 a longtemps constitué un traumatisme collectif, Rochefort a su maintenir et développer ses compétences dans la réalisation d'engins de navigation, non plus sur les mers mais dans les airs avec le développement d'une filière d'aéronautique. Les pièces, qu'elles soient de fuselage ou d'aménagement intérieur, réalisées à Rochefort transitent dans le monde entier pour être assemblées et construire les flottes de navigation d'Airbus, Boeing, Bombardier, ... dont la qualité est reconnue dans le domaine de l'aviation.

Les ports commerciaux de Tonnay-Charente et Rochefort constituent également un élément moteur de l'économie rochefortaise, faisant transiter près 837 000 tonnes de marchandises sur l'année 2018. Cette activité, aujourd'hui en croissance (+ 10% en 2017, +17% en 2018), constitue un maillon essentiel dans l'activité agricole, puisque 70% des trafics concernent des matières de ce secteur.

La CA Rochefort Océan souhaite aujourd'hui maintenir et développer ces activités industrielles et logistiques : le territoire a d'ailleurs été labellisé « Territoire d'Industrie » par le Ministère de l'Economie, label facilitateur pour œuvrer pour accompagner la ré-industrialisation à travers l'adaptation d'une offre de formation en faveur de l'emploi et des qualifications industrielles, le développement des pratiques innovantes, l'accélération du déploiement du haut débit numérique, l'accès au foncier par la faculté de solliciter des dérogations réglementaires ou administratives permettant de faciliter l'aboutissement des projets industriels vecteurs d'emploi.

Par ailleurs, le territoire de Rochefort a su tirer parti de ses atouts patrimoniaux et paysagers pour y développer le tourisme, sur les côtes de l'Atlantique, l'Île-d'Aix, mais également à Rochefort. La transformation de la Corderie Royale en musée, et plus récemment la reconstruction du navire dédié utilisé par Lafayette pour se rendre en Amérique, l'Hermione. Ce chantier touristique à présent terminé a attiré 77 2000 visiteurs en 2015.

En outre, le territoire souhaite s'appuyer sur la présence de nombreux sièges nationaux environnementaux et des acteurs scientifiques pour amorcer l'animation et la structuration d'une filière émergente « Développement Environnemental ». La CA Rochefort Océan porte également le projet de développer une offre résidentielle et de service technopolitaines qui permettront de sécuriser les parcours de création et de développement d'entreprises mais aussi d'encourager les réseaux d'acteurs institutionnels, scientifiques, académiques et économiques.

Rochefort Océan dispose aujourd'hui de nombreux atouts et affiche un potentiel de développement, malgré des disponibilités foncières restreintes, et une constructibilité devant répondre aux enjeux de protection de la biodiversité et des risques climatiques.



1. Les 4 espaces du site de réflexion



SITE DE RÉFLEXION



1. Locaux de STELIA Aerospace



2. Gare de Rochefort



3. Vue depuis le quai de la Libération

ACTEURS DU TERRITOIRE ET DU PROJET

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ROCHEFORT Océan

La Communauté d'Agglomération Rochefort Océan (CARO) a été créée en 2014, issue de la fusion de deux communautés de communes. Elle regroupe 25 communes comprenant 63 000 habitants. Elle est compétente sur les questions de développement économique, tourisme, aménagement et mobilité. Depuis sa création, la Communauté d'Agglomération a travaillé à la construction de sa stratégie sur ces différents champs de compétences, dont la mise en œuvre s'est intensifiée depuis 2016.

LE PORT DE COMMERCE DE ROCHEFORT / TONNAY-CHARENTE

Le Port de Commerce de Rochefort / Tonnay-Charente relève de la compétence du Syndicat Mixte du port de commerce de Rochefort / Tonnay-Charente, composé du Département de la Charente-Maritime et de la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan.

STELIA AEROSPACE

STELIA Aerospace, filiale du Groupe Airbus, est une entreprise de 6900 employés réalisant des produits aérostructure, des sièges pilotes et des fauteuils passagers first et business class.

Elle est présente dans 4 pays (Canada, Maroc, Tunisie, France) dont plusieurs sites en France : Méaulte, Mérignac, Rochefort, Saint Nazaire, Salaunes et Toulouse. A Rochefort, le site de production est implanté depuis les années 1930, avant qu'il ne devienne la propriété de STELIA à la suite de plusieurs rachats successifs. L'entreprise emploie sur son site de Rochefort environ 1000 salariés et fait travailler de nombreuses entreprises extérieures, sous-traitants et autres prestataires, correspondant à environ 1000 autres emplois indirects.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE

S'étendant sur plus de 940 ha et 3 communes, le site de réflexion présente une particularité au sein du concours Européen par son ampleur. Pour l'appréhender, il a été décomposé en 4 entités : son berceau historique, les espaces qui le jouxtent au nord, puis au sud, et enfin la rive faisant face au site de réflexion.

LE BERCEAU HISTORIQUE DE ROCHEFORT : L'ANCIEN ARSENAL ET LA VILLE-CENTRE

L'ancien Arsenal et sa Corderie Royale

Entité fondatrice de la ville de Rochefort, l'Arsenal a été pensé comme une usine dont « la chaîne de production serait constituée par la Charente ». Initialement, ses emprises comprenaient au Sud l'actuelle zone industrielle de l'Arsenal, la partie centrale actuellement occupée par la Corderie Royale et au Nord, les emprises délimitées par la Charente et le bassin de l'actuel Port de Commerce.

La partie centrale, qui fait aujourd'hui l'objet de l'appellation d'« Arsenal », comprend des édifices historiques exceptionnels, dont le plus prestigieux est celui de la Corderie Royale. Premier bâtiment édifié lors de la création de l'Arsenal, la Corderie Royale fut conçue par l'architecte du Roi, François Blondel. Longtemps plus long bâtiment industriel au monde (374m), il était le lieu de réalisation des cordages de la Marine Royale jusqu'à sa fermeture en 1927. Abandonné, puis incendié sous l'Occupation, il fut réhabilité dans les années 1960 et classé monument historique. Cette rénovation fut complétée dans les années 1980 par l'aménagement des plusieurs jardins par l'architecte Paysagiste Bernard Lassus, qui évoquent le passé maritime de Rochefort. Actuellement, le bâtiment accueille le Centre International de la Mer, un espace de culture de diffusion comprenant un lieu d'exposition, une médiathèque, comprenant à lui seul environ 300 emplois.

Au sud de la partie centrale, jouxtant la zone industrielle de l'Arsenal se trouve le bassin où a été reconstruit «

l'Hermione », navire emprunté par Lafayette pour se rendre en Amérique en 1780. Ce chantier de reconstruction historique, dans la continuité des savoir-faire développés à Rochefort, fait également parti d'un parcours touristique qui a réuni près de 75 000 visiteurs en 2015.

Inscrit en tant que site à valoriser dans le cadre de l'Opération Grand Site, l'Arsenal fait aujourd'hui l'objet d'une étude pour développer sa dimension touristique : le projet de « l'Arsenal de la Mer » consiste à construire un parcours de visite thématique au sein du « Jardin des Retours » de Bernard Lassus.

La ville-centre de Rochefort

Etablie sur un plan orthogonal tracé au XVIIIème siècle, la ville-centre s'est progressivement densifiée au gré du développement de l'activité de l'Arsenal. Encadrée précédemment par les remparts, et aujourd'hui par les rues du Dr Peltier à l'ouest, Emile Zola au Sud et Michel Bégon au Nord, elle comporte deux places majeures : la Place Colbert, où se trouve l'actuel Hôtel de Ville, et la place de la Galissonnière, ancienne Place d'Armes, utilisée aujourd'hui notamment comme espace de stationnement. La conservation de l'unité architecturale de cette entité urbaine est remarquable : elle la doit à l'utilisation de matériaux (façades en pierre de taille, tuile canal, et techniques de construction identiques (planchers, percements, ...) permettant également un grand nombre de variations. Enfin, le centre-ville concentre de nombreux édifices et infrastructures classés ou remarquables : La Corderie Royale évidemment, mais également l'Hôpital de la Marine, la Poudrière, plusieurs hôtels particuliers, la Porte du Soleil ... Un seul bâtiment se distingue de cette cohérence urbaine et architecturale : l'ancien hôpital Saint-Charles, réalisé 1972, dont la forme rectangulaire, la façade grise en béton, et ses lignes verticales contrastent dans le paysage urbain rochefortais.

En dépit de ses qualités architecturales, la ville-centre continue de perdre des habitants, souvent les plus aisés, l'engageant dans un processus de paupérisation et précarisation de sa population, avec un taux de chômage avoisinant les 33% dans la partie Sud du centre-ville. Ce processus génère également une importante vacance (autour de 15%) des logements dans la ville. Par ailleurs, le thermalisme développé dans les années 1950 a amené au développement de la location meublée à destination des touristes, marché concurrent du logement de résidence



1. Centre-ville de Rochefort - Source : Jean Richer



2. La Cordierie Royale - Source : Thierry Degen

principale. Malgré cette dynamique, la ville-centre conserve une importante armature commerciale.

La zone industrielle de l'Arsenal et le Parc des Fourriers

La zone d'activité de l'Arsenal et le Parc des Fourriers sont deux zones à vocation économique situées en bord de Charente, la première jouxtant la seconde au Nord. Ces deux zones accueillent des activités de production industrielle aéronautique, des administrations publiques ainsi que diverses entreprises de vente de gros ou de travaux, destinés à des professionnels ou des particuliers. Au total, ce sont près de 3 000 emplois qui se trouvent sur ces deux sites.

Au nord, la Zone Industrielle de l'Arsenal regroupe plus de 2 000 emplois, regroupant des employés de STELIA-AEROSPACE, des sous-traitants et des prestataires, pour la production de sièges pilotes, sièges business et aérostructures (tronçons). Le reste de la zone est occupé par une quinzaine d'entreprises, employant environ 40 personnes. L'intercommunalité, au titre de sa compétence en développement économique et aménagement a entrepris la création d'une ZAC sur cette zone industrielle afin de maintenir et développer l'activité aéronautique sur le site, faciliter les conditions d'accès et de stationnement, et diversifier les usages sur le site.

En outre, la CARO accompagne la demande du cluster Aerospace Valley (association initiée par les grands comptes comme Airbus, Dassault, fédérant les acteurs économiques aéronautiques de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie et regroupant plus de 1000 membres) d'installer son bureau permanent du Nord Nouvelle-Aquitaine au printemps 2019. Il symbolise la présence et la dynamique d'une filière aéronautique très concentrée historiquement sur Rochefort à l'échelle du Département de la Charente-Maritime.

Au sud, le Parc des Fourriers accueille plusieurs centaines d'emplois, dont la plupart sont issus des administrations publiques : on y trouve le siège de la CA Rochefort Océan, la CAF ou encore Pôle Emploi.

AU NORD DU CENTRE HISTORIQUE : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS, ZONE D'ACTIVITÉ ET HABITAT PAVILLONNAIRE

La partie nord du centre historique comprend les principales infrastructures de transports de personnes et de marchandises de Charente-Maritime : on y trouve le port de plaisance, la gare de Rochefort, le Port de Commerce, auquel est accolé la zone d'activité du Pont Neuf, ainsi que de l'habitat pavillonnaire dans les espaces résiduels étendus par ces trois entités. Cet ensemble urbain comprend de nombreux interstices et délaissés fonciers entre ces différentes composantes, donnant à l'ensemble une structure urbaine relativement lâche.

Le port de commerce et la Zone Industrielle du Pont Neuf et la Vacherie

Le port de commerce de Rochefort a été créé par l'Etat au début du XXème siècle pour compenser la fermeture de l'Arsenal militaire et permettre le développement des industries locales. Moteur économique de l'économie Rochefortaise, le port de Rochefort, qui fonctionne de pair avec le site de Tonnay-Charente, fait transiter environ 510 000 tonnes de marchandises par an (et 328 000 sur Tonnay-Charente), et génère près de 600 emplois directs et indirects.

Véritable outil au service des industries et entreprises locales, participe de manière importante à l'activité agricole (céréales et vracs agricoles), la filière bois et la filière construction (treillis soudés, sable), qui sont le principal objet des flux de marchandises. Le port est également spécialisé dans le transport des matériaux destinés au recyclage (ferrailles, pneus broyés, copeaux de bois) et dans les trafics de « niche » (argile, ciment blanc, tourbe, ...). Le port est enfin utilisé comme élément de chaîne logistique par STELIA AEROSPACE pour le transit de colis lourds et l'entreprise NAUTITECH Catamarans pour la mise à l'eau de ses navires.

La gestion est assurée, depuis le 1er janvier 2017, par le Syndicat Mixte du port de commerce de Rochefort/



1. Vue aérienne de la Gare (SIG - CARO)



Le Pont Transbordeur - 1900 (DREAL)

Tonnay-Charente, syndicat composé du Département de la Charente-Maritime (fort de sa compétence portuaire) et de la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan (au titre de sa compétence économique). Ce syndicat mixte a pour objectif de mettre en œuvre le schéma de développement du port que le Département et la Communauté d'Agglomération avaient défini lors d'une étude réalisée en 2015/2016.

Le port de plaisance et le Quai au Vivres

Jouxtant la ville-centre au nord, le Port de Plaisance de Rochefort est le premier port fluvial de Charente Maritime, avec plus de 300 places.

Il est encadré – pour sa partie la plus au nord – par des bâtiments de la seconde moitié du XX^{ème}, siècle, reprenant certains éléments de l'architecture propre à Rochefort, avec de larges espaces destinés aux piétons. Un programme immobilier important à l'échelle de la Ville (près de 500 logements) est actuellement en cours le long du quai aux Vivres.

Le Petit Parc

Délimité par l'avenue William Ponty, la Charente et les bassins à flots du port de plaisance, le Petit Parc est un espace composite comprenant des terrains nus, des espaces de stockage de bateaux de plaisance, ainsi que des ensembles bâtis datant de l'époque de l'Arsenal. Parmi eux, le clos la Pérouse, situé en bord de Charente, attenant à l'espace de stockage de bateaux au Nord et un terrain rectangulaire au Sud, abrite des entreprises dans des locaux du XVIII^{ème} siècle.

AU SUD DU CENTRE HISTORIQUE : ZONE COMMERCIALE, LOTISSEMENT ET LE PONT TRANSBORDEUR

Urbanisée à partir des années 1950 et 1960, le sud de Rochefort est composé de plusieurs entités urbaines résidentielles, commerciale et horticole.

La Zone Commerciale Matrou

Historiquement lieu d'implantation d'une entreprise de stockage de fruits et légumes, la zone commerciale des Martour s'est constituée dans les années 1970 autour de l'implantation d'un supermarché Leclerc. Plus importante zone commerciale de Rochefort, elle s'organise principalement autour de cette enseigne, qui, avec une quinzaine d'autres commerces d'équipement de la maison (But, Bricorama, ...) constitue les locomotives commerciales du secteur. La faible vacance commerciale témoigne de sa bonne santé économique.

L'Avant-Garde

Réalisé dans les années 1980 – 1990, le quartier de l'Avant-Garde fut réalisé en vue de rééquilibrer le développement de la Ville au Nord, par une opération de logement social innovation et qualitative. Primé par le Ministère du Logement et de l'Équipement en 1985, le quartier est reconnu comme exemplaire. Aujourd'hui, ce lotissement géré par un office HLM qui accueille environ 2 000 personnes, connaît des difficultés sociales (taux de chômage et de pauvreté élevé,) qui justifie son inscription dans la géographie prioritaire de la politique de la ville.

Le Pont Transbordeur

Reliant les rives de Rochefort et Echillais, le Pont Transbordeur fut inauguré en 1900. S'il fut un moyen de transport adapté durant la première moitié du XX^{ème} siècle, le développement de la voiture individuelle après-guerre amène à la réalisation d'un nouveau pont routier à quelques centaines de mètres à l'ouest du premier. Dernier pont transbordeur en France, il est classé monument historique en 1976 et ouvre au public en 1994. 30 ans après,



1. Vue aérienne du quartier de l'avant Garde et des Martrous



2. La fosse aux mâts (DREAL)

le site a vu sa fréquentation augmenter régulièrement jusqu'à atteindre 150 000 visiteurs en 2014. Sa construction fut également perçue comme une opportunité de développement urbain par des propriétaires foncier, qui créèrent le lotissement de la Cité Allaire dans l'axe le desservant au Nord.

Depuis 2016, le pont fait l'objet d'une rénovation complète pour lui redonner au pont son aspect d'origine, en vue d'une réouverture en 2019. La Communauté d'Agglomération Rochefort Océan poursuit cette politique de mise en valeur en complétant l'offre culturelle et touristique par l'aménagement des abords et la proposition de nouveaux services, actions inscrites dans le programme d'action de l'Opération Grand Site. L'objectif est d'atteindre les 250 000 visiteurs, et de développer les usages du site à l'année. En outre, les gestionnaires des huit ponts transbordeurs subsistant dans le monde présentent une candidature commune pour l'inscription des ponts transbordeurs eu patrimoine de l'Humanité.

DE L'AUTRE CÔTÉ DE LA RIVE : LES MARAIS, LA FOSSE AU MÂT ET LE MATROU

Les marais

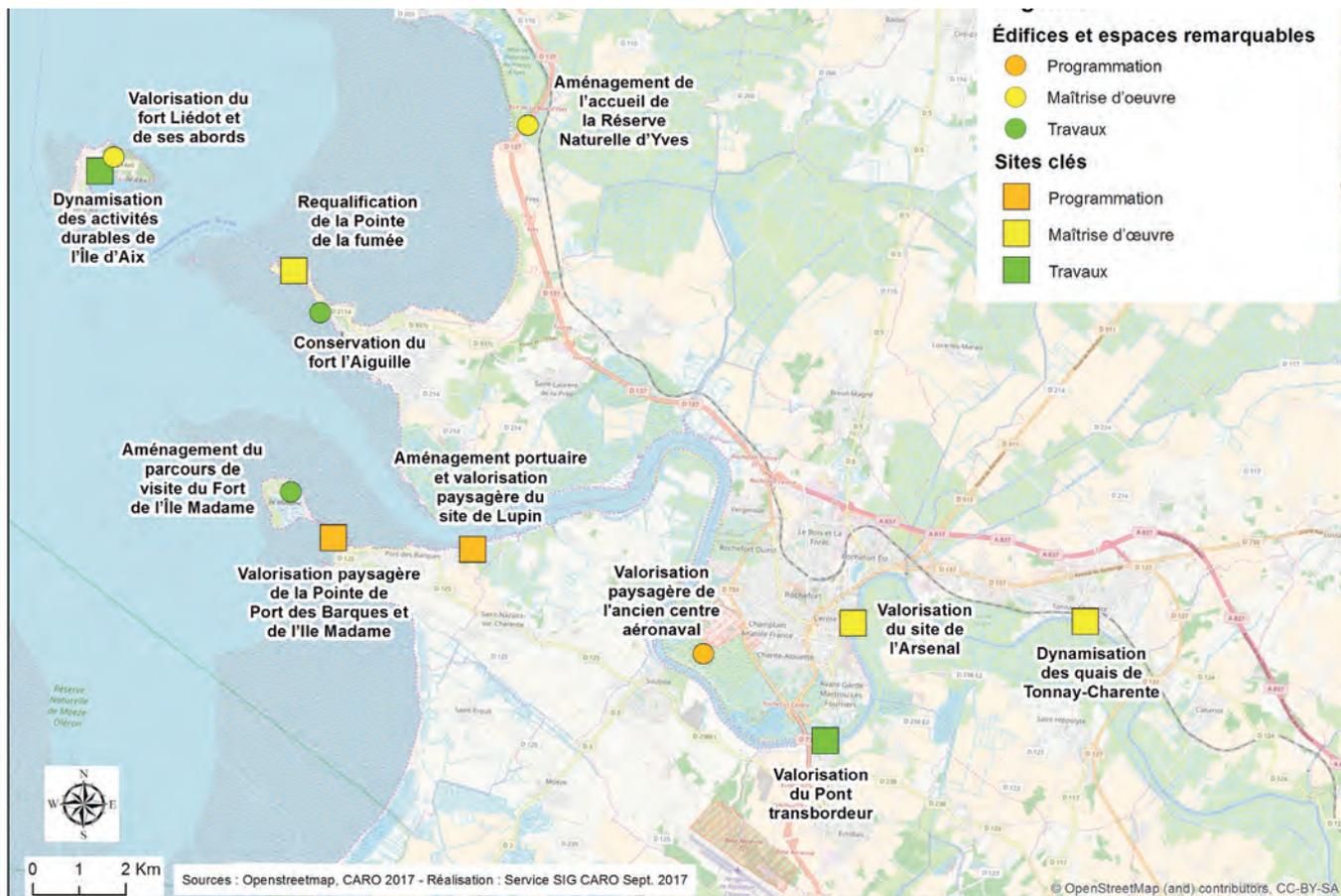
Sur la rive gauche de la Charente, face à la ville de Rochefort, s'étendent sur les communes de St Hyppolyte et Echillais des marais caractéristiques du paysage de l'Estuaire de la Charente. Utilisés comme zone de pâturages, ces derniers sont de précieuses réserves de biodiversité, identifiées comme Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et Zone d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristiques (ZNIEFF) : à ce titre, ils font l'objet de mesures de protection spécifiques, par le classement en zone Natura 2000.

La Fosse aux Mâts

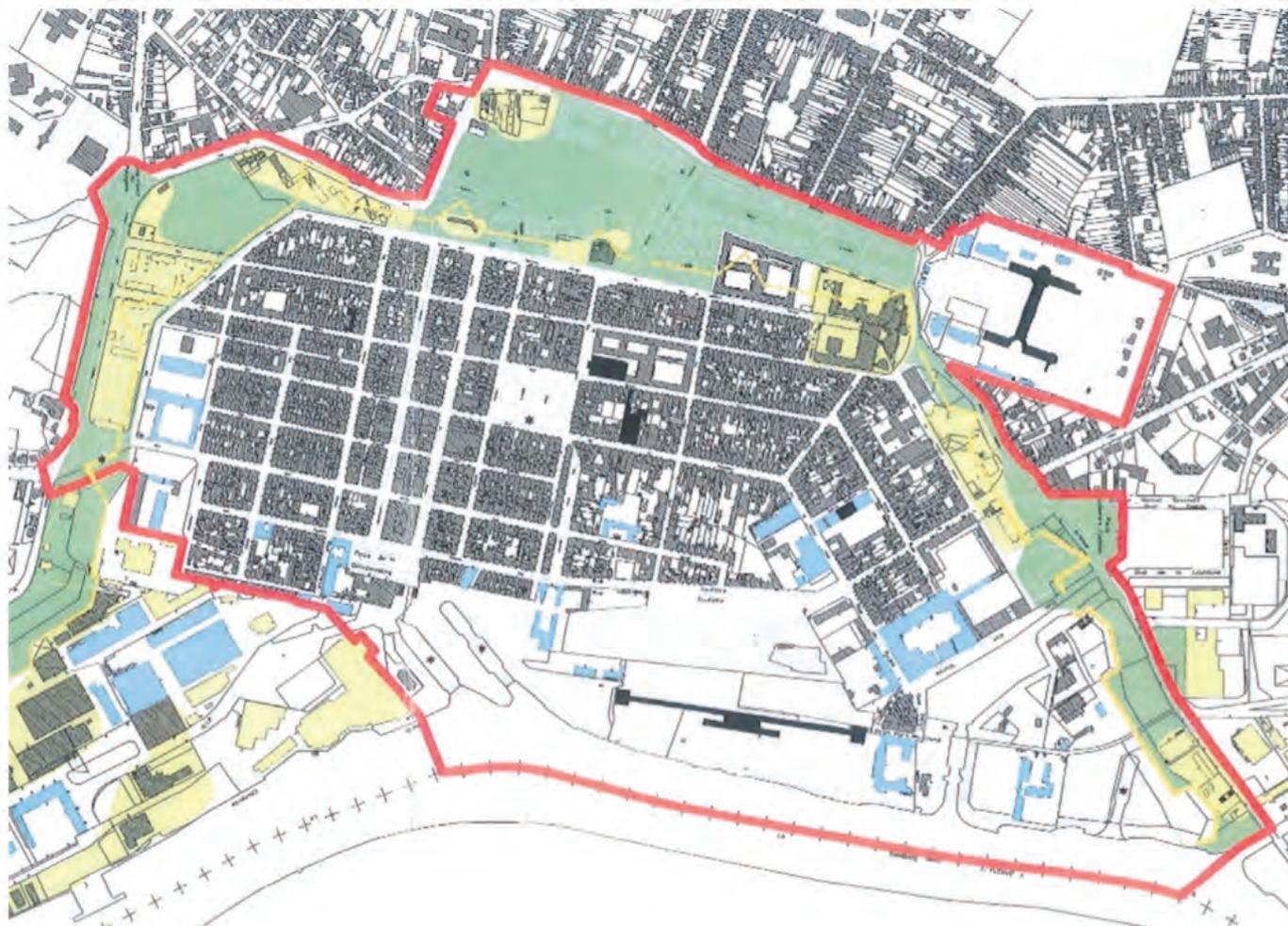
Parmi les équipements réalisés pour la fabrication des vaisseaux militaires lors de la création de l'Arsenal, des « fosses aux mâts » furent également réalisées pour tremper le bois et le protéger des champignons. Excellente conservée, la fosse aux mâts de l'Arsenal chevauche les communes d'Echillais et de St Hyppolite : composée de neuf bassins, organisés perpendiculairement sur l'axe nord-sud et est-ouest, ce site exceptionnellement bien conservé impressionne par son ampleur (40ha).

Le Martrou

Le Martrou (trou de la Mer), correspond sur la rive gauche de la Charente à un petit village, devenu site défensif en 1814 contre une éventuelle invasion anglaise du Port de Rochefort. Actuellement, le Martrou est un quartier pavillonnaire hétérogène, composé principalement de maisons individuelles aux époques diverses et sur une trame viaire semblant s'être construite à partir de contraintes parcellaires.



1. Projets de valorisation de l'Opération Grand Site de France (CARO)



2. Périmètre du PSMV (CARO)

DÉMARCHES DE PROJET EN COURS OU À L'ÉTUDE

L'OPÉRATION GRAND SITE DE FRANCE

Démarche portée par la CA Rochefort Océan, l'Opération Grand Site vise la requalification paysagère et l'amélioration de l'accueil des visiteurs de l'Estuaire de la Charente. Depuis 2013, l'intercommunalité a engagé plusieurs actions de valorisation paysagère de ses sites, ainsi que d'accueil des visiteurs en bordure de l'estuaire, comme la requalification de la pointe de la fumée (Fouras), la mise en valeur de l'île Madame (Port des Barques), la réhabilitation du Pont transbordeur (Echillais/Rochefort), et l'arsenal à Rochefort ou les quais de Tonnay-Charente. L'objectif à terme est d'obtenir le label Grand Site de France® qui viendra renforcer la notoriété du territoire. Les Grands Sites constituent un laboratoire d'innovation pour relever les défis de la préservation à long terme des paysages et ceux de la transition écologique et énergétique. Le concours EUROPAN pourra utilement alimenter la dynamique de projets engagée dans ce cadre en proposant un développement basé sur la singularité du territoire et ses valeurs propres et des aménagements s'inscrivant dans une gestion durable et sobre.

LE PROGRAMME D'ACTION POUR LA PRÉVENTION DES INONDATIONS ET LE PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS

Sur le territoire de la CA Rochefort Océan, la commune de Rochefort est particulièrement exposée au risque d'inondation. Les enjeux y sont les plus importants sur l'agglomération, tant au niveau de la protection des personnes (25 000 habitants à Rochefort) que des biens (zones d'activités économiques, habitations, zone portuaire).

Le Programme d'Action pour la Prévention des Inondations (PAPI) Charente & Estuaire, porté par l'Etablissement Public Territorial du Bassin de la Charente, vise à promouvoir une gestion intégrée des risques d'inondation en vue de réduire les

conséquences dommageables sur la santé humaine, les biens, les activités économiques et l'environnement. Sur la commune de Rochefort, 2 secteurs sont principalement concernés : le Quai Libération et la partie Sud-Est de la ville. Les travaux proposés par le PAPI dans ces secteurs viseront à se protéger d'événements équivalents à Xynthia augmentés de 20 cm. Les ouvrages anti-submersion qui seront proposés pourront prendre différentes formes (murs, levées de terre, ...) selon les secteurs avec une hauteur calée entre 4,3 et 4,7 mètres par rapport au terrain naturel.

A ce stade, aucune solution technique n'est encore définie (les études avant-projet doivent débuter en début d'année 2019, pour une durée de 3 ans).

Seules les zones à protéger sont cartographiées dans les fiches actions du PAPI. Le scénario à retenir pourra faire l'objet d'ajustements notamment dans le tracé des protections et leur nature (matériaux utilisés, intégration d'aménagements paysagers, etc).

Les différents usages identifiés sur ces 2 secteurs (écluses et passages de bateaux, cheminements piéton, activités industrielles, maisons d'habitation, réseaux divers, etc.) ainsi que les aspects paysager et patrimonial liés au classement Grand site et à la présence d'ouvrages historiques à proximité immédiate impliquent une réflexion concertée et partagée dans le dimensionnement des futures protections.

LE PLAN DE SAUVEGARDE ET MISE EN VALEUR

Actuellement en cours de révision, le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur se traduira par un plan d'orientation précis, portant en particulier sur l'Arsenal comprenant le jardin des retours, la Corderie Royale, et les espaces dégagés autour du bâtiment. Ce document définit un certain nombre de préconisations : parmi elles, le réemploi des bâtiments existants, la constructibilité limitée, des espaces permettant l'implantation de constructions légères à proximité du môle et de la fosse de la Vieille Forme, ainsi que des liaisons physiques et visuelles entre la ville et l'Arsenal et la mise en place de circulations douces sur le site.



1. Parc d'aventure de l'accro-mât à l' Arsenal



2. L'ancien hôpital St Charles



3. L'ancien hôpital de la Marine



4. Le quai aux vivres



5. Le projet d'extension des Thermes (Christian Menu Architecte)

LES PROJETS DANS LA VILLE CENTRE DE ROCHEFORT

La Communauté d'Agglomération et la Ville de Rochefort se sont engagées dans plusieurs projets actuellement en cours d'étude ou de réalisation pour le centre-ville :

- La réhabilitation du Commissariat de la Marine, situé sur le Quai aux Vivres, inscrit aux Monuments Historiques, pour réaliser une opération immobilière de 240 logements, dont le programme a notamment vocation à offrir des logements meublés de location saisonnière pour les thermalistes.
- Le déménagement et l'extension des thermes : la progression du nombre de curistes a amené la Ville de Rochefort à s'engager dans une opération d'extension des thermes. Pour ce faire, elle a choisi de déplacer les thermes existants au sein de l'Hôpital de la Marine. Le site devra accueillir 2 000 curistes, mais également d'autres visiteurs de Rochefort à s'engager dans une opération d'extension des thermes. Pour ce faire, elle a choisi de déplacer les thermes existants au sein de l'Hôpital de la Marine. Le site devra accueillir 2 000 curistes, mais également d'autres visiteurs d'autres types d'activités de loisirs.
- La réhabilitation de l'ancien Hôpital St Charles : ancien Hôpital central aujourd'hui désaffecté depuis sa relocalisation derrière la rocade de la ville, la Ville a vendu l'Hôpital à un porteur de projet privé afin de développer une programmation mixte sur le site (bureau, logements, ...).

ATTENDUS ET ORIENTATIONS À L'ÉCHELLE DU SITE DE RÉFLEXION

A l'échelle du site de réflexion est attendu :

- Un schéma d'armature paysagère s'appuyant sur la Charente, appuyé sur un système de liaisons permettant de connecter les certains secteurs ;
- Un propos sur la gestion du risque d'inondabilité de la ville et des pistes de solutions techniques pouvant être envisagées.

OBJECTIFS TRANSVERSAUX

- Faire évoluer l'image de cet arc productif tant vis-à-vis des entreprises et des habitants.
- Exploiter le potentiel des zones inondables
- Renforcer les liens les fonctions « habiter » et « travailler », sans forcément les mixer en termes de bâti ;
- Développer des synergies et liens entre les zones productives ;
- Ouvrir les zones productives sur la ville ;
- Recomposer l'axe de circulation le long de la Charente et les connexions routières entre ces zones ;
- Intégrer la diversification d'activités économiques ;
- Proposer des outils de mise en œuvre des projets associant les entreprises sur place.

ORIENTATIONS THÉMATIQUES

Paysage : Tirer parti de la proximité avec la Charente pour révéler les paysages des marais agricoles ;

Interfaces et liaisons : Développer une plus grande perméabilité des activités industrielles ;

Mobilité : Requalifier les axes de desserte structurants jouxtant les zones pour travailler les interfaces avec la ville « habitée », permettre la circulation de plusieurs modes, reconsidérer les modalités de stationnement.

Programme & usages : Diversifier les usages des zones d'activités en s'appuyant sur de nouvelles activités économiques tournés vers d'autres publics et complémentaires avec les activités actuelles ;

Patrimoine : Conserver et valoriser les bâtiments remarquables en résonance avec les activités industrielles présentes et futures ;

Image : Créer une image cohérente et attractive de l'activité économique de Rochefort dans les axes stratégiques de l'agglomération : animation touristique, aéronautique et portuaire.



4 SITES AU BORD DU FLEUVE À TRANSFORMER

L'analyse de l'existant et des projets lancés par la Communauté d'Agglomération et la Ville de Rochefort ont permis d'identifier 4 sites présentant un intérêt dans le cadre du concours EUROPAN. Il convient de distinguer deux types de sites : ceux sur lesquels la collectivité a commencé à intervenir et souhaite ouvrir et étayer sa vision, à moyen et long terme, de la transformation du site (Port de commerce et ZAC de l'Arsenal), et ceux ne faisant pas l'objet de projet à l'heure actuelle, mais dont l'analyse a révélé la nécessaire mutation à moyen terme (le Petit Parc, l'Avenue de la Libération et la Zone horticole).

Enfin, l'avenue de la Libération, connectant notamment le secteur du Petit Parc et du Port de Commerce, doit également faire l'objet d'un traitement dans le cadre d'une proposition sur le Port de Commerce (site 1) et / ou le site du Petit Parc (site 2), afin de répondre à des enjeux de reconnections, de traitement des limites et de facilitation des circulations douces.

Les candidats devront nécessairement développer une proposition de projet sur au moins l'un des deux sites de la première catégorie. Ils auront la possibilité de développer des propositions sur 2, 3 ou 4 sites s'ils le souhaitent. Dans tous les cas, il importera de :

- Traiter la question du risque de submersion et plus largement du rapport à la Charente en termes de paysage ;
- Proposer des traitements de perméabilité entre le site et son environnement proche ;
- Penser le rapport au patrimoine et à l'histoire, à travers les éléments présents sur le site mais également ceux visibles depuis le site ;
- Penser la diversification des usages ;
- Intégrer à la réflexion la question de la mobilité et du stationnement, aujourd'hui problématique pour l'ensemble de ces sites.

Pour les sites faisant actuellement l'objet de projets de la part des collectivités, il est attendu des candidats qu'ils proposent une vision de la transformation du site à court, moyen et long terme en intégrant les éléments cités plus hauts. Les éléments de programmation définis à ce stade peuvent être réinterrogés.



Site 1 - Le Port de Commerce



ATTENDUS ET ORIENTATIONS

LE PORT DE COMMERCE DE ROCHEFORT (SITE 1)

Situé en proximité directe avec l'entrée de la Ville de Rochefort, le site du Port du Commerce de Rochefort s'étend sur près d'une trentaine d'hectares, que l'on peut décomposer de la manière suivante :

- **Le domaine public portuaire, géré par le Syndicat Mixte du Port de Commerce :** Délimité à l'ouest par l'avenue Bachelard qui entoure le bassin à flots, à l'est par les hangars au bord de l'entrée du port, et au sud par la Charente, le domaine public portuaire est le lieu où s'organise les flux de marchandises : la majorité des bâtiments sont des hangars utilisés comme espace de stockage. Les quais de Charente, situés à l'est de l'entrée du bassin font également parti de ce périmètre. Sur cet espace se trouve un ancien appontement, actuellement inutilisé.
- **A l'est du domaine public portuaire,** l'emprise encadrée par l'avenue de la Libération et l'avenue Victor-Louis Bachelard comprend un îlot mixant habitat, activité et une récente friche. A l'ouest de la rue du Sergent Nicolas Anastassiou qui sépare l'emprise en deux, on trouve une enclave composée de bâtiments du XIX^{ème} siècle, principalement des logements ou commerces, ainsi qu'une ancienne chapelle. L'ensemble compose un front bâti cohérent tourné vers la Charente, mais montrant des signes de dégradation avancée. A l'est se trouve une ancienne caserne désaffectée, fait l'objet d'interrogation de la ville quant à sa destination.
- **A l'ouest du domaine public portuaire,** des emprises propriétés de la SNCF, dont la plupart sont non bâties.

Le Port de Rochefort / Tonnay-Charente connaît actuellement une augmentation de son volume d'activité (+ 17% en 2018), et l'accompagnement de ce développement constitue l'un des axes prioritaires de la stratégie économique de la Ville. La transformation de ce site est d'autant plus nécessaire que les modalités de desserte actuelles sont insuffisantes pour permettre une circulation sécurisée des poids lourds. Cet élément est d'autant plus problématique que l'avenue de la Libération, longeant la Charente, est saturée aux heures de pointes. Enfin, comme les autres sites, le Port de Commerce est exposé à des risques d'inondations.

Pour cette raison, la constructibilité sur le site est limitée à 25% de l'utilisation du sol, soit 3ha supplémentaires et deux couloirs d'écoulement doivent être préservés de toute constructions.

Face aux constats de manque de terre-pleins portuaires et de hangars pour le stockage, contraintes fortes liées à la submersion, manque de visibilité cette activité portuaire

dans l'agglomération, le Département, et la CARO et aujourd'hui le Syndicat Mixte portuaire, ont élaboré un schéma de développement du port dont les objectifs majeurs sont de faire de la zone industrialo-portuaire un pilier de l'économie de l'agglomération rochefortaise, renouer le lien ville/port, améliorer la résilience vis-à-vis du risque inondation. Cette opération doit permettre, à l'horizon 2030, de développer la zone industrialo-portuaire, en travaillant la lisibilité de la zone (en termes d'image et d'usages), l'augmentation de ses capacités de production et la consolidation d'un tissu d'entreprises.

Des premières actions d'aménagement ont été identifiées : les actions de maîtrise foncière (sur le secteur d'habitat et les terrains actuellement propriété de SNCF Réseau), la mise en place de passages sécurisés pour accéder à la zone, la diversification des activités économiques du port, la création de terre-pleins et hangars de stockage, le confortement de l'image dans la ville en créant un ponton pour les industries nautiques, ainsi qu'un appontement pour des navettes.

Pour le site de Rochefort, le principal axe de développement concerne la création d'une nouvelle offre d'accueil, de stockage par l'extension et la réorganisation des terre-pleins portuaires. Le projet porte notamment sur la maîtrise foncière de terrains actuellement propriété de SNCF Réseau ainsi que d'espaces occupés par des habitations (exposés au risque de submersion), la déviation de la route départementale passant sur l'Avenue Bachelard ainsi que la réorganisation des flux de desserte des espaces de stockage (réduction des risques de circulation, optimisation des espaces de circulation et de stockage, répartition et spécialisation des stockages en cohérence avec les règlements PPRN notamment) et le traitement de friches industrielles.

D'autres actions de maîtrise foncière sont également en cours dans l'environnement proche du port (zone industrialo-portuaire voisine) et devraient permettre à court terme (après travaux de remise en état) de mettre à disposition de l'activité portuaire ou nautique des terrains maîtrisés par la CARO.

Attendus et orientations programmatiques :

- Comment transformer le site pour permettre l'augmentation et la modernisation de sa capacité de stockage (en bâtiment et terreplein) au regard des contraintes d'inondabilité, à moyen et long terme ?
- Comment créer une offre de foncier à commercialiser auprès d'entreprises, pour développer de nouvelles activités en synergies avec le Port ?
- Comment valoriser visuellement la zone industrielle, le Port et l'entrée de ville ?
- Comment requalifier les bords de la Charente pour donner à voir l'activité économique, s'appuyer sur les protections contre les submersions pour créer un nouvel espace public, faire ressortir l'identité du site ?
- Comment rendre le site plus lisible depuis l'extérieur, mais également à l'intérieur ?



Site 2 - Le Petit Parc



- Quels relations et processus mettre en place pour faire générer des échanges entre le site et d'autres secteurs de la ville ?

LE PETIT PARC (SITE 2)

Jouxtant au sud le Port de Commerce, le secteur du Petit Parc est délimité au sud par les bassins à flots du Port de Plaisance, à l'ouest par l'avenue de la Libération et à l'est par la Charente. Sur une dizaine d'hectares, le site apparaît comme morcelé entre des espaces végétaux non bâtis, mais non aménagés pour des usages récréatifs, sur lesquels ont été apposés des bâtiments accueillant des fonctions de bureaux, commerces, administrations publiques et loisirs, qui sont les suivants :

- Des espaces de stockage de bateau en plein air : le plus important (environ 1,3 ha), est situé au centre du site, et organisé autour d'une ancienne fosse (la Vieille Forme) datant de la création de l'Arsenal, probablement utilisée pour accueillir des navires en réparation. Le second espaces, plus modeste (moins d'1ha) avoisine le bassin à flot.
- Le Clos la Pérouse : cette enceinte limitrophe au principal espace de stockage de navires comprend plusieurs édifices du XVIIIème siècle, et est géré par la CA Rochefort Océan.
- Entre le bassin à flots, le clos la Pérouse et le principal espace de stockage de bateau, un îlot comprend plusieurs bâtiments construits à différentes périodes.

On y trouve notamment la Poudrière : réalisé lors des premières années de l'édification de l'Arsenal pour y stocker la poudre,

On y trouve notamment la Poudrière : réalisé lors des premières années de l'édification de l'Arsenal pour y stocker la poudre, cet espace est depuis les années 1980,

une scène musicale à part entière à Rochefort, accueillant principalement des concerts de musiques actuelles durant la période estivale. Un autre bâtiment remarquable est le bâtiment administratif datant du XIXème siècle, situé sur le Quai de le Moyne de Sérigny.

- Au nord du site, plusieurs bâtiments donnant sur l'avenue de la Libération. En remontant l'avenue du Sud vers le Nord, on y trouve une emprise un ancien supermarché vacant (dite friche LIDL), un immeuble d'habitation, une station essence, ainsi qu'un hôtel-restaurant situé avant le pont franchissant la Charente. Actuellement peu lisible, le site dispose d'un potentiel de mutation intéressant du fait de la maîtrise du foncier par le public et du projet adjacent au sud du site de l'Arsenal - Corderie Royale mentionné précédemment.

S'inscrivant dans la continuité de l'actuel site de la Corderie Royale et des jardins qui l'entourent, le site fait actuellement l'objet d'une réflexion sur sa transformation dans le cadre de la révision du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur et du projet sur le site de l'Arsenal - Corderie Royal décrit précédemment. A ce titre, plusieurs orientations ont été formulées pour ce site, notamment :

- La conservation du Clos la Pérouse et de la Poudrière, identifié comme des éléments patrimoniaux remarquables ;
- La création de vues sur la Charente et la Fosse de la Vieille Forme ;
- La création de cheminement piétons connectés directement avec l'Arsenal ;
- La possibilité de construire de nouveaux bâtiments en R+1 maximum à l'arrière du bâtiment ;
- La création d'un espace public articulant les vues, cheminements et transitions entre les espaces bâtis et le Clos la Pérouse.

Le site est également identifié comme propice au développement de la multimodalité. La Communauté d'Agglomération réfléchit notamment à l'inscrire dans des usages tournés autour du tourisme et de la culture, en déplaçant la vocation nautique sur un autre site.

Attendus et orientations programmatiques :

- Comment et quelle programmation développer sur ce site pour l'inscrire dans une continuité logique avec le projet de l'Arsenal - Corderie Royale ?
- Comment traiter les édifices patrimoniaux (Clos la Pérouse, Poudrière, Fosse de la Vieille forme) ?
- Comment traiter les porosités et interfaces de ce site avec le reste de la ville ?



Site 3 - La Zone Industrielle de l'Arsenal



LA ZAC DE L'ARSENAL (SITE 3)

Limitrophe du quai de l'Hermione, la ZAC de l'Arsenal s'étend sur 23,2 ha sur les anciennes emprises de l'Arsenal historique bâties au XVIIIème siècle. Le site se comprend au regard de trois espaces :

- Au nord du site, l'entreprise aéronautique STELIA en possède 14 ha, où sont implantés ses propres locaux de production. Cet espace comprend des bâtiments dédiés à la production des sièges pilotes, des sièges business ainsi que la réalisation d'aérostructures. Ces derniers bâtiments doivent notamment atteindre une hauteur d'environ 15m afin de pouvoir réaliser les fuselages d'avions. Au sein de ce périmètre se trouvent plusieurs bâtiments identifiés comme remarquables par l'architecte des bâtiments de France, et qui à ce titre doivent être conservés, au moins partiellement.

- Au sud, le foncier est principalement maîtrisé par le public : sur ces emprises, la CA Rochefort Océan possède et gère notamment les anciens Magasins Généraux, bâtiment comprenant 3 ailes. L'une d'elle est actuellement louée en tant que bureaux et lieux d'expérimentation pour le CRITT HORTICOLE. Le reste des emprises foncières (soit une dizaine de bâtiments) est possédé par des propriétaires privés et qui accueillent une quinzaine d'entreprises et une quarantaine d'emplois.

- Le long de la Charente, des espaces de circulations piétons existent et rejoignent une estacade partiellement dégradée et non utilisable, actuellement propriété de l'Etat.

Accueillant près de 2 000 emplois, le site souffre aujourd'hui d'une faible lisibilité d'accès, de circulation et des problématiques de gestion du stationnement, en termes de capacité et de localisation. Sur ce dernier point, les usagers préfèrent stationner sur des emprises non autorisées à proximité de leur lieu de travail que sur les parkings disponibles si ces derniers sont plus éloignés. Pour répondre aux enjeux de développement et maintien de l'activité aéronautique, la Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan souhaite mener un projet d'aménagement de ce site, visant à développer la filière. Il consiste à maîtriser les emprises foncières pour permettre l'extension des locaux de STELIA et de ses sous-traitants, notamment pour des fonctions de logistiques, en prévision de futures commandes augmentant l'activité sur le site. Ce projet de réaménagement doit également faciliter les conditions d'accès, stationnement et circulation au sein du site en prenant soin d'adopter et

mettre en œuvre des aménagements adaptés à l'évolution des moyens de mobilités futurs. Au-delà, dans le cadre de son projet de développement de l'offre technopolitaine, la CA Rochefort Océan cherche également à diversifier les activités sur le site via l'ouverture d'ici 2020 d'un FabLab professionnel porté par une communauté d'acteurs économiques, auquel sera adossée une pépinière dans les deux autres ailes des Magasins Généraux.

Les opérations visées passent notamment par la réalisation d'un hub logistique, permettant de libérer des espaces de stockage dans des locaux existants de STELIA. Cependant, le site est exposé à un risque d'inondation, qui, dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Naturels limite les emprises supplémentaires constructibles à 1,4 ha. Deux couloirs d'écoulement des eaux perpendiculaires à la Charente doivent nécessairement être conservés de constructions nouvelles obstruant cet écoulement.

Attendus et orientations :

- Quelles solutions pour permettre le développement d'un site industriel soumis à des contraintes de risque de submersion ?

- Comment développer une mobilité complémentaire à celle de la voiture individuelle pour se rendre sur le site, s'y déplacer et stationner ?

- Quel traitement des abords du site et la valorisation du chemin de Charente ?

Comment créer et renforcer des liens avec la ville existante ?



LA ZONE HORTICOLE (SITE 4)

A proximité directe du Parc des Fourriers, du quartier de l'Avant-Garde et de la zone commerciale de Martrou, la zone horticole comprend 23,5 ha de terrains occupés par 8 serres. Parmi elles, seules deux sont encore occupées et exploitées : le Conservatoire du Bégonia, musée municipal ouvert depuis 1990 et la Spiruline de Rochefort.

Le site ne fait pas l'objet de projet actuellement : étant située en zone considérée comme à risque, elle n'est pas constructible.

Attendus et orientations :

- Comment inscrire cet ancien site productif dans le chapelet de sites industriels décrits précédemment ?
- Quels usages développer sur ce site pour le grand public ?
- Comment retrouver un site productif ouvert à tous, tourné vers les activités primaires et valorisant un patrimoine naturel aux portes de la ville ?

Les candidats pourront proposer des solutions avec création de surface s'ils proposent des solutions constructives répondant à l'enjeu d'inondabilité.

LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER

Les documents graphiques à télécharger sont à disposition des candidats une fois leur inscription effectuée sur le site d'European Europe.

Il s'agit de photos semi-aériennes, aériennes, terrestres ainsi que des plans et cartes à différentes échelles :

Echelle territoriale : agglomération

Echelle urbaine : site d'étude

Echelle urbano-architecturale : site de projet

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	3
INFORMATIONS GÉNÉRALES.....	5
RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES 2".....	9
LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME	9
LES ATTENTES SPÉCIFIQUES	
DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ET DE SES PARTENAIRES	9
CONTEXTES GÉOGRAPHIQUE, URBAIN ET CULTUREL.....	13
LE TERRITOIRE ET SES DYNAMIQUES	13
ACTEURS DU TERRITOIRE ET DU PROJET	13
SITE DE RÉFLEXION.....	19
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE	21
DÉMARCHES DE PROJET EN COURS OU À L'ÉTUDE	27
ATTENDUS ET ORIENTATIONS À L'ÉCHELLE DU SITE DE RÉFLEXION	27
SITES DE PROJET.....	33
4 SITES AU BORD DU FLEUVE À TRANSFORMER	33
ATTENDUS ET ORIENTATIONS	35
LISTE DES DOCUMENTS	42



E U R O P E
FR
15

ROCHEFORT

OCEAN

Communauté d'agglomération



Rochefort



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

STELIA

PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE