



EUROPAN 15 – ROCHEFORT

Report on the site visit and exchanges with the European teams

Tuesday, 26 March 2019

10h00 – 17h00

Taking part in the meeting were:

Mr. Thierry LE SAUVAGE, Rochefort Ocean agglomeration, Deputy Mayor (Urban Planning, Sustainable Development, Waste Management)

Mr. Olivier TREGRET – Rochefort Ocean agglomeration, Director of Economic Development

Mr. Sébastien TIGEOT – Rochefort Ocean agglomeration, Responsible for the development of the ZAC Arsenal

Ms. Sophie LAVAL – Rochefort Ocean agglomeration, Responsible for the development of the Port du Commerce and the Horticultural zone

Mr. Laurent DUMAS – Rochefort Ocean agglomeration, Operation Grand Site of France

Mr. Sébastien BERTINET – Rochefort Ocean agglomeration, Responsible for the cultural development

Mr. Guillaume MICHAUD – Rochefort Ocean agglomeration, Director of Water and Sanitation

Mr. Guillaume PENISSON - Rochefort Ocean agglomeration, project development department, project manager

Mr. Régis SEWIN – City of Rochefort, director of urban planning

Mr. Yannick TACHET – City of Rochefort, Manager of Urban Planning Department

Ms. Florence DUBOIS – City of Rochefort, Heritage Service Manager

Ms. Céline POUZIN, Port de commerce, Headmaster

Mr. Hervé SAVATON, STELIA Aérospace, Ho Facility Management & Investments

Ms. Aurélie LHEUREUX, STELIA Aérospace, Responsable for the master plan

Ms. Anne-Soizic BOURDAUD SIX, STELIA Aérospace, Communication manager

Ms. Anne DE LA SAYETTE, CRITT HORTICOLE, Headmaster

Mr. Jean RICHER, DRAC, Architecte des Bâtiments de France

Ms. Aurélie BERGER, DREAL, Site inspector

Ms. Claire PEYROND, CAUE 71

Ms. Isabelle MOULIN, EUROPAN France, National Secretary, Programme Director

Ms. Octavie STEU, EUROPAN France, Project manager

Mr. Paul Wolkenstein, EUROPAN France, project manager

Ms. Justine PESTRE, urban planner, site expert for EUROPAN France

Number of participants : 27

RECEPTION OF EUROPEAN TEAMS

Mr. LESAUVAGE thanked the teams for coming to Rochefort and presented the city's main points:

- Rochefort is a "lived in" city: a municipality of about 25,000 inhabitants who particularly appreciate the peaceful living conditions close to water and an architecturally remarkable city centre.
- Rochefort is a "working" city: it was born with the arrival of the Arsenal naval shipyards. Activity has progressively shifted to aeronautics and today more than 1,000 jobs can be directly or indirectly attributed to the company STELIA.
- Rochefort is a "visited" city: it welcomes visitors to the spas but also to see Rochefort's architectural heritage (including the Transporter Bridge, one of only eight worldwide, attracting 22,000 visitors/year).

Ms. BERGER and Mr. RICHER pointed out two guiding themes related to particular issues of the Rochefort site:

- How to develop productive spaces and live with the increased risk of flooding caused by climate change?
- How to enhance Rochefort's heritage and create an impetus for dynamic development of productive spaces?

Answers to these questions should serve as a guide in the development of the city. Candidates can work relatively freely on the four sites: EUROPEAN projects can be on 1, 2, 3 or all 4 sites and make use of the entire or only part of the area. Programmes guidelines for the 4 sites have not yet been completely firmed up (particularly the small park and horticultural zone) and those site constraints that have been identified can be seen as opportunities for creativity.

Mr. TREGRET concluded by showing on an aerial model where the four sites to be visited during the day are:

- commercial port;
- small park;
- Arsenal ZAC;
- horticultural zone.

Ms. DUBOIS presented a model of the city in 1835 and explained its history.

SITE 1 : PORT DE COMMERCE

>> 1st stop: The port

Ms. POUZIN presented the main commercial figures for port activity:

- 300 cargo ships a day;
- 840,000 tonnes of goods a year are handled in the ports of Rochefort and Tonnay-Charente;
- 600 direct and indirect jobs;
- 82 manufacturers and 80 inhabitants are located on the commercial port.

Ms. Pouzin also explained that the port is planning to increase storage from 840,000 to 1,000,000 tons by 2025. Plans are to expand onto:

- abandoned rail lines along the SNCF railway tracks
- built-up zones along the seafront. In this area particularly, pre-emption rights for home parcels are in place. The Chapel on Quai de la Libération is to be preserved. New constructions have to form a built-up façade that would protect a part of the harbour from high water and create a good city entrance.

Mr. TACHET presented traffic issues near the commercial port. The site is today surrounded by service roads (Avenue Victor-Louis Bachelier, Avenue de la Libération and the D911): the port's expansion raises questions on the future of these roads. Communauté d'agglomération de Rochefort Océan (CARO) has produced two circulation scenarios:

- In the first scenario the departmental road is deviated, which should reduce traffic and redefine Quai de la Libération (13,000 to 15,000 vehicles/day);
- The second scenario has no deviation.

CARO is particularly concerned with maintaining and developing sustainable transport routes, mainly along the Charente.

Candidates' questions:

- *How is the project linked to and possibly complementarity with the Port of Tonnay Charente site?* The links between the sites are mainly functional: traffic and storage can take place on one site or the other. Some materials can be transported from one site to the other on Avenue de la Liberation.
- *Is there a link between the commercial port and Stelia, and, if so, what is it?* Sections of Beluga for transporting certain parts produced by STELIA are shipped via the commercial port.
- *What was the impact of flooding from Xynthia?* Nearly all the port and the back industrial area were flooded.
- *Are hazardous materials stored at the port?* No. Acids are shipped but not stored. There are no hydrocarbons stored either.
- *How long is the opening operation for the moveable bridge on Avenue de la Liberation?* Each opening takes 30 to 35 minutes. The bridge is opened up to 5 times a day. Ships can only pass through at low tide only, i.e. between 2 and a maximum 6.5 meters (relative to chart datum).
- *When is the port open?* The port is open seven days a week 24 hours a day.

>> **2nd stop: Quai de la Libération**

Mr. MICHAUD presented the project being developed for this area under the Flood Prevention Action Program (PAPI). Today, the area is occasionally flooded, generally up to a maximum 3,75 m. on the NGF scale (nivellement général de la France). To date, only sand sausages have been installed to protect from flooding.

The PAPI project includes the construction of 5 kilometres of dike, with a request from the Architecte des Bâtiments de France (French architectural review board) to maintain a visual link to the marshlands on the inland side. Studies currently at a pre-project stage are to resume at the end of 2019 and construction is to begin in 2022. CARO and the State are wondering how best to integrate the project into the landscape master plan.

Candidates' questions:

- *Is the proposed protection system (dike) capable of dealing with a Xynthia + 60 cm. scenario?* No, it's for a Xynthia + 20 cm scenario. Other situations could be studied, particularly using buildings, but they have not yet been explored. Other methods are under consideration in addition to the dike, i.e. raising the port entrance or creating a storm outlet.
- *How high should defences be to protect against a Xynthia event?* Defences need to be 4.20 m NGF for a Xynthia type event and 4.55 m NGF for Xynthia + 20 cm.
- *Is there a risk of cumulative coastal and river flooding?* No.

SITE 2 : PETIT PARC

>> **1st stop: Old ramparts**

Ms. DUBOIS drew the candidates' attention to three remarkable historical elements on this site:

- the shape of the 18th century masonry dry-dock, a major technical achievement for the time and the first in the world,
- the vestiges of a gateway in the city wall through which an old railway ran to the area of the small park when the Arsenal was still active,
- the former gunpowder magazine built in 1680 to replace an older one and, until recently, used as a concert hall for contemporary music.

>> **2nd stop: Clos la Pérouse**

Mr. BERTINET presented the project CARO is proposing for this group of buildings, which originally housed slaughterhouses. Having served in the past as offices for organizations such as the AFPA, a yachtmen's association or for hospital staff, CARO now wishes to give the site a cultural role., with a theatre company, a cultural bistro and a contemporary music venue (previously in the old gunpowder magazine) located here.

Mr. BERTINET explained that this site is in a highly touristic sector and is part of the Arsenal des Mer project.

SITE 3 : ARSENAL ZAC

>> **1st stop: STELIA Aerospace factory**

Ms. LHEUREUX presented STELIA Aerospace's industrial site, which lies on the grounds of the old Arsenal begun in 1666. The Louvois is the oldest building on the site. As STELIA's activities have developed, the site has for security reasons had to be closed.

Ms. BOURDAUD SIX presented STELIA Aerospace, an Airbus subsidiary and the only one to have the three of the group's production activities (aerostructures, pilot seats and first and business class seats). All Airbus pilot seats are produced in this factory. The Rochefort site produces approximately 1,400 aerostructure pieces per year, of which 1,000 are shipped mainly to St Nazaire. At the end of 2018, the site had more than 900 employees.

Candidates questions:

- ***Has an airstrip ever been planned for the site?*** No, but the military base at Saint Agnant could be used if need be.
- ***What is STELIA's position towards preserving the site's architectural heritage?*** It is always desirable, when possible, to preserve and improve the architectural heritage. For example, it has been possible to renovate historical buildings and set up assembly lines.

>> 2nd stop: STELIA's new extension

Mr. RICHER reiterated Arsenal's unique character and the fact that traces of older buildings still lie under the asphalt.

Mr. SAVATON showed the latest extension built for a third assembly line. To carry the building's load under soil stability conditions, micro-pile foundations were used. This resulted in a 30% to 40% increased in cost over conventional construction.

>> 3rd stop: Pier

Mr TREGRET listed main final business objectives for the Arsenal ZAC.

- Gain control of the nearly 7 hectares of land not in public or STELIA hands;
- Improve access to the site and on-site pathways;
- Permit the development of economic activity despite the risks of flooding and PPRN recommendations;
- Create the possibility for a shift in logistics modes.

Mr. MICHAUD explained the coastal flooding protection planned for this section of the Charente embankments. For the moment, it has been decided that the future dike should be from 4.25 m. to 4.60 m. NGF, but design studies have yet been carried out. A preliminary study financed by CARO and the State will be launched at the end of 2019.

Mr. Tachet listed opportunities to be exploited in the development of the Arsenal and challenges to be met:

- development of a mode of logistics for the pier;
- proximity to the historic city, a mere 5-minute walk from the industrial site;
- a low percentage of employees live in Rochefort, just 17% of those working a fixed eight-hour shift.

Candidates questions:

- ***Has it been planned that the pier become a part of STELIA logistics?*** Permanent access to the pier is possible.

SITE 4 : HORTICULTURAL ZONE

Ms. DE LA SAYETTE spoke about the history of the horticultural zone. Plants brought back from the Americas were acclimatization in Rochefort before being sent to the Museum of Natural History.

The greenhouses on the site were built thirty years ago and sold to conventional horticulture companies on a leasing plan. The economic crisis of 2008 plunged some of the companies into financial difficulty, preventing them from finalizing the purchase of their greenhouses.

Three greenhouses are owned by CARO, one is currently occupied by a begonia museum and the other by a spirulina production company. The supermarket Leclerc with the support of the horticultural zone bought the greenhouses attached to its store to develop production and sale of plants. A project for a company growing above-ground strawberries is currently under study.

Mr. LESAUVAGE added that green roofs are to be tested on ground at the site.

Candidates questions:

- **Has the municipality considered market gardening in this area?** No, frequent coastal flooding has left the soil with a too high salinity. Production must be above ground and hydroponic.
- **Has the site flooded and, if so, how is it protected?** The site flooded in 1999 and again in 2010. Since the floods, cultivation has been raised.

Mr. RICHER reiterated that with the site in such very close proximity to the touristic Transporter Bridge uses are expected to relate to nature.

Mr. LESAUVAGE ended the visit by recalling the territory's characteristic elements: an exceptional quality of life, a dynamic network of actors and technical innovation made in Rochefort.

LIST OF DOCUMENTS ADDED IN THE COMPLETE FILE : STUDY SITE

- Carte de projets de protections (SS-M12-Projets de protections)

Site 1 - Port de commerce

- Carte de la maîtrise foncière (PS1-M2-Foncier)
- Esquisse du projet d'extension du Port (PSA-M3-Projet)
- Etude de circulation

Site 2 - Petit parc

Sans objet

Site 3 - ZAC de l'Arsenal

- Carte du foncier non maîtrisé (PS3-M2-Foncier)
- Extrait du ZPPAUPÉ (PS3-M3-ZPPAUPÉ)
- Etude de trafic

Site 4 - Zone horticole

- Carte d'occupation des serres (PS3-M2-Occupations serres)



EUROPAN 15 – ROCHEFORT

Compte-rendu de la visite de site et des échanges avec les équipes EUROPAN

Mardi 26 mars 2019

10h00 - 17h00

Étaient présents lors de la journée de rencontre avec les équipes :

Communauté d'Agglomération Rochefort Océan

Thierry LE SAUVAGE, Maire adjoint (Urbanisme, Développement Durable, Gestion des déchets)

Olivier TREGRET - Direction du développement économique, Directeur

Sébastien TIGEOT - Direction du développement économique, Resp. aménagement de la ZAC de l'Arsenal

Sophie LAVAL - Direction du développement économique, Resp. aménagement du Port de Commerce et de la Zone Horticole

Laurent DUMAS - Direction développement des projets, Opération Grand Site de France

Guillaume PENISSON - Direction développement des projets, Chargé de mission

Guillaume MICHAUD - Direction de l'eau et de l'assainissement, Directeur

Sébastien BERTINET - Direction développement des projets, Responsable développement culturel

Ville de Rochefort

Régis SEWIN - Direction de l'urbanisme, Directeur

Yannick TACHET - Direction de l'urbanisme, Resp. service aménagement urbain

Florence DUBOIS - Responsable du service Patrimoine

Port de commerce

Céline POUZIN, Directrice

STELIA Aérospace

Hervé SAVATON, Ho Facility Management & Investments

Aurélie LHEUREUX, Responsable Schéma Directeur

Anne-Soizic BOURDAUD SIX, Responsable communication

CRITT HORTICOLE

Anne DE LA SAYETTE, Directrice

Services de l'Etat

Jean RICHER, DRAC, Architecte des Bâtiments de France, en charge du PSMV de la Ville de Rochefort

Aurélie BERGER, DREAL, Inspectrice des sites, en charge du PAPI

Claire PEYROND, CAUE 71

Europan France

Isabelle MOULIN, Secrétaire Générale Europan France

Octavie STEU, Chargée de projet

Paul Wolkenstein, Chargé de projet

Justine PESTRE, Experte de site

Nombre de participants : 27

ACCUEIL DES ÉQUIPES EUROPAN

M. LESAUVAGE remercie les équipes de leur venue, et présente les principales caractéristiques de la Ville de Rochefort :

- Rochefort est une **ville « habitée »** : environ 25 000 habitants vivent dans la commune, et apprécie particulièrement le cadre de vie paisible, à proximité de l'eau, avec un centre-ville remarquable sur le plan architectural.
- Rochefort est une **ville « travaillée »** : la ville est née d'abord de l'implantation d'une usine de construction de navires militaires, l'Arsenal, activité qui a progressivement évolué vers l'aéronautique, avec aujourd'hui l'entreprise STELIA qui génère plus de 1 000 emplois directs et indirects.
- Rochefort est une **ville « visitée »** : la ville accueille des touristes, en lien avec les activités thermales, mais également pour visiter le patrimoine rochefortais (dont le Pont Transbordeur, l'un des 8 seuls au monde, générant 22 000 visites / an).

Mme BERGER et M. RICHER rappellent les deux thématiques guidant la problématique posée à l'échelle du site de réflexion de Rochefort :

- Comment vivre et développer les espaces productifs, avec un **risque de submersion** accru avec le changement climatique ?
- Comment valoriser le **patrimoine** rochefortais, afin de le mettre « **en mouvement** » dans une dynamique de développement d'espaces productifs ?

L'enjeu étant que les réponses apportées à ces questionnements permettent de faire effet de levier sur le développement de la ville. Parmi les 4 sites de projet proposés, les candidats pourront travailler de manière relativement libre : les réponses apportées dans le cadre d'EUROPAN pourront être spatialisées sur 1, 2, 3 ou 4 sites, en utilisant la totalité des emprises disponibles, ou bien de manière partielle. Les orientations programmatiques sur les 4 sites ne sont pas toutes figées (en particulier pour le Petit Parc et la Zone Horticole), et les contraintes qui pourront être identifiées sur les sites pourront être considérées comme autant d'opportunité de créativité.

M. TREGRET conclue en présentant sur la base de la maquette aérienne les 4 sites qui seront visités durant la journée :

- Le Port de Commerce ;
- Le Petit Parc ;
- La ZAC de l'Arsenal ;
- La Zone Horticole.

Mme DUBOIS présente la maquette reproduisant la Ville en 1835, et commente son histoire.

SITE 1 : PORT DE COMMERCE

>> Arrêt n°1 : Intérieur du Port

Mme POUZIN rappelle les principaux **chiffres-clés** caractérisant l'activité du port sur une année :

- 300 escales de cargo par jour ;
- 840 000 tonnes de matière transitant par les deux sites portuaires (Rochefort et Tonnay-Charente) ;
- 600 emplois directs et indirects ;
- 82 industriels et 80 habitants présents sur les emprises du Port de commerce.

Par ailleurs, elle précise qu'un **schéma d'aménagement** est porté par le Port afin de se développer : à horizon 2025, il s'agit de pouvoir stocker 1 000 000 de tonnes (contre 840 000 aujourd'hui). Pour se concrétiser, le Port de Commerce envisage d'étendre ses emprises sur :

- les délaissés ferroviaires, à proximité des voies ferrées, propriété de la SNCF
- les emprises bâties le long du front de mer. Sur cette zone en particulier a été mis en place un dispositif de préemption sur l'habitat afin d'acquérir les parcelles. La Chapelle se trouvant sur le quai de la Libération sera conservée, et il sera nécessaire que les nouvelles constructions reproduisent un front bâti, permettant de protéger une partie du Port en cas de submersion marine, et d'avoir une entrée de Ville qualitative.

M. TACHET présente les problématiques de mobilité autour du Port de Commerce. Le site est aujourd'hui « ceinturé » par des voies de desserte (av. Victor-Louis Bachelier, av. de la Libération et

D911) : son extension pose la question du devenir de ces voies. La CARO a aujourd'hui étudié 2 scénarios pour l'évolution de la circulation :

- Un 1^{er} scénario de déviation de la voie départementale, qui doit permettre notamment de réduire le trafic sur le quai de la Libération (13 à 15 000 véhicules / jour actuellement) et le requalifier ;
- Un 2^{ème} scénario de non-déviaton.

La CARO s'interroge en particulier sur la manière de maintenir et développer les circuits de mobilité douce, principalement aux abords de la Charente.

Question des candidats :

- **Quels sont les liens, et l'éventuelle complémentarité du projet d'aménagement avec le site du Port de Tonnay Charente ?** Les liens entre les deux sites sont principalement fonctionnels : le trafic et le stockage peut avoir lieu sur un site ou l'autre. Certaines matières peuvent être transportées depuis un site vers l'autre par voie routière, via l'av. de la Libération.
- **Y a-t-il un lien entre le Port de Commerce et Stelia, et si oui lequel ?** Les tronçons du [Beluga](#), qui sert à transporter certaines pièces produites par STELIA, sont acheminés via le Port de Commerce.
- **Quel a été l'impact de Xynthia en termes d'inondation ?** La quasi totalité du Port et de la zone industrielle située à l'arrière a été inondée.
- **Y a-t-il du stockage de matières dangereuses sur le Port ?** Non, des acides sont transportés mais ne sont pas stockés. Il n'y a pas non plus d'hydrocarbures stockés.
- **Quel est le temps de manœuvre du pont mobile de l'av. de la Libération ?** 30 à 35 min par manœuvre. Les manœuvres peuvent avoir lieu de 0 à 5 fois par jour, et les navires ne peuvent entrer qu'à marée basse uniquement, soit entre 2 et 6,5 mètres (par rapport au zéro hydrographique) maximum.
- **Quels sont les horaires d'ouverture du Port ?** 24 h/ 24, 7j / 7

>> Arrêt n°2 : Quai de la Libération

M. MICHAUD présente le projet développé dans le cadre du PAPI pour ce secteur. Aujourd'hui, le secteur est parfois inondé, en général jusqu'à 3,75m maximum côte NGF. A ce jour, seuls des boudins de sable déposés protègent de ces épisodes de submersion.

Le projet développé dans le PAPI prévoit la réalisation d'une digue de 5 km, avec une demande de la part de l'Architecte des Bâtiments de France de conserver une transparence afin de conserver une vue sur le paysage des marais de l'autre côté de la rive. A ce stade les études sont avancées à un niveau avant-projet, et seront reprises fin 2019 pour un démarrage des travaux en 2022. La CARO et l'Etat s'interrogent aujourd'hui sur la meilleure manière d'intégrer ce dispositif sur le plan paysager.

Question des candidats :

- **Le système de protection décrit (digue) est-il prévu pour un épisode Xynthia + 60cm ?** Non, à ce jour les hypothèses portent sur un épisode Xynthia + 20cm. Des pistes de travail complémentaires pourraient être étudiées, notamment sur le bâti, mais cela n'a pas été exploré à ce stade. D'autres éléments sont envisagés en complément de la digue : rehausser l'entrée du Port et mettre en place un exutoire pluvial.
- **A quelle hauteur les protections doivent-elles monter pour protéger d'un évènement de type Xynthia ?** 4,55 m NGF pour un évènement de type Xynthia + 20cm, et 4,20 m NGF pour un évènement de type Xynthia.
- **Existe-t-il un risque cumulé de la submersion marine avec le fleuve ?** Non.

SITE 2 : LE PETIT PARC

>> Arrêt n°1 : Anciens remparts

Mme DUBOIS attire l'attention des candidats sur 3 éléments patrimoniaux remarquables sur ce site :

- La forme de raboud réalisée au XVIII^{ème} siècle, la première maçonnerie au monde, et constituant une innovation technique majeure pour l'époque.
- Le vestige d'une porte dans les remparts de la Ville, à travers laquelle passait l'ancien chemin de fer desservant la zone du Petit Parc, à l'époque où l'Arsenal était encore actif.
- L'ancienne poudrière de 1680 créée pour remplacer une précédente, et utilisée jusqu'à récemment comme salle de concert pour des musiques actuelles.

>> Arrêt n°2 : le Clos la Pérouse

M. BERTINET expose le projet de la CARO sur cet ensemble de bâtiments, qui accueillait originellement les abattoirs. Après avoir eu une fonction de bureaux pour plusieurs organismes tels que l'AFPA, une association de plaisancier ou encore du personnel de l'hôpital, la CARO souhaite donner une vocation culture à ce site. Elle prévoit d'y accueillir une troupe de théâtre, un bistrot culturel et une salle de musiques actuelle (cette dernière fonction étant hébergée dans l'ancienne Poudrière jusqu'à récemment).

M. BERTINET rappelle aux candidats que ce site se situe dans un secteur ayant plus largement une vocation touristique, en lien avec le projet de l'Arsenal de la Mer.

Site 3 : ZAC DE L'ARSENAL

>> Arrêt n°1 : Usine de STELIA Aerospace

Mme LHEUREUX présente le site industriel de STELIA Aerospace : celui-ci se situe sur les anciennes emprises de l'Arsenal, créé en 1666. Le bâtiment le plus ancien sur le site est le bâtiment Louvois. Au fur et à mesure du développement de ses activités, le site de STELIA a dû progressivement se fermer, principalement pour des raisons de sécurité.

Mme BOURDAUD SIX présente les activités de STELIA Aerospace : Cette filiale d'Airbus est la seule à avoir les 3 activités du groupe (aérostructure, sièges pilotes et fauteuils de 1^{ère} classe et classe affaires). Tous les sièges pilote qui équipent la totalité des Airbus sortent de cette usine. Le site de Rochefort produit environ 1 400 pièces d'aérostructure par an, dont 1 000 sont transportées, principalement en direction de St Nazaire. Fin 2018, le site a passé le cap de 900 salariés.

Questions des candidats :

- **A-t-il été envisagé de mettre en place une piste d'atterrissage sur le site ?** Non, mais la piste de Saint Agnant est une solution pourrait être envisagée en cas de besoin.
- **Quelle relation au patrimoine entretien un industriel tel que STELIA ?** Si cela est possible, il est souhaitable de le conserver et de mettre en valeur le patrimoine bâti historique. A titre d'exemple, des bâtiments ont été conservés et rénovés, au sein desquels il a été possible de mettre en place des chaînes d'assemblage.

>> Arrêt n°2 : Nouvelle extension de STELIA

M. RICHER insiste sur le caractère unique de l'Arsenal, dont les traces persistent encore : sous les enrobés persistent encore des traces des anciens bâtiments.

M. SAVATON donne à voir aux candidats la dernière extension inaugurée pour héberger la 3^{ème} chaîne d'assemblage. Pour répondre aux exigences de stabilité du sol et résister aux charges propres du bâtiment, les fondations ont été réalisées sur la base de micro-pieux, augmentant le coût de construction de 30 à 40 % par rapport à une construction classique.

>> Arrêt n°3 : Estacade

M. TREGRET rappelle les principaux objectifs finaux et opérationnels de la ZAC de l'Arsenal.

- Maîtriser le foncier restant, hors propriété de STELIA et des acteurs publics, soit près de 7 ha ;
- Améliorer l'accessibilité au site et les cheminements en son sein ;
- Permettre le développement des activités économiques malgré le risque de submersion et les préconisations du PPRN ;
- Donner la possibilité d'avoir un report modal pour la logistique.

M. MICHAUD précise les dispositifs de protection contre la submersion marine envisagés sur ce secteur des rives de Charente. A ce stade, il a été défini que la future digue devra atteindre 4,25 à 4,60m NGF, qui pour l'instant n'a pas encore fait l'objet d'études de conception. Une étude de stade avant-projet sera lancée fin 2019, financée par l'Etat et la CARO.

M. TACHET détaille les opportunités qui peuvent être exploitées dans le cadre de l'aménagement de l'Arsenal et les défis à relever :

- La possibilité de développer une fonctionnalité logistique sur l'estacade ;
- La proximité entre le site industriel et la ville historique, à 5 minutes à pied ;
- La faible proportion de salariés travaillant en 1 / 8 (une plage fixe de 8h chaque jour) vivant à Rochefort, qui est seulement de 17%.

Questions des candidats :

- **Est-il prévu que l'estacade soit utilisée comme une continuité dans la chaîne logistique de STELIA ?**
L'accès permanent au ponton sera possible.

SITE 4 : ZONE HORTICOLE

Mme DE LA SAYETTE rappelle l'historique de la zone horticole : Rochefort est un lieu historique d'acclimatation de plantes ramenées d'Amérique avant leur envoi au Muséum d'histoire naturelle.

Les serres présentes aujourd'hui ont été réalisées il y a une trentaine d'années, qui ont été commercialisées à des entreprises d'horticulture classique sous format de crédit-bail. La crise économique de 2008 en a plongé certaines dans de grandes difficultés financières, les empêchant de finaliser l'acquisition des serres.

3 serres sont donc propriété de la CARO, dont 2 sont actuellement occupées, accueillant respectivement le musée du bégonia et une entreprise de production de spiruline. Le supermarché Leclerc, adossé à la zone horticole, a racheté les serres attenantes à son magasin pour y développer un projet de production et ventes de plantes. Un projet est actuellement à l'étude pour l'implantation d'une entreprise produisant des fraises hors-sol.

M. LESAUVAGE ajoute que des toitures végétalisées seront testées au sol sur le site.

Questions des candidats :

- **La collectivité envisage t'elle une zone maraîchère sur cet espace ?** Non, car le site est inondable et les sols sont salins. La production est donc réalisée forcément hors sol, notamment via des systèmes d'hydroponie.
- **Le site a-t-il été inondé, et si oui quels sont les systèmes de protection ?** Le site a été inondé en 1999 et 2010 : à la suite de ces inondations, les cultures ont été réhaussées.

M. RICHER rappelle les attentes sur ce site, en proximité directe avec le Pont Transbordeur très visité : il s'agit d'identifier des usages possibles sur ce site, avec des solutions fondées sur la nature.

CLÔTURE

M. LESAUVAGE clôt la visite en rappelant les éléments caractéristiques de ce territoire : un cadre de vie exceptionnel, un réseau d'acteurs dynamique et l'innovation technique réalisée à Rochefort.

LISTE DES DOCUMENTS AJOUTES DANS LE DOSSIER COMPLET

Site de réflexion

- Carte de projets de protections (SS-M12-Projets de protections)

Site 1 - Port de commerce

- Carte de la maîtrise foncière (PS1-M2-Foncier)
- Esquisse du projet d'extension du Port (PSA-M3-Projet)
- Etude de circulation

Site 2 - Petit parc

Sans objet

Site 3 - ZAC de l'Arsenal

- Carte du foncier non maîtrisé (PS3-M2-Foncier)
- Extrait du ZPPAUPÉ (PS3-M3-ZPPAUPÉ)
- Etude de trafic

Site 4 - Zone horticole

- Carte d'occupation des serres (PS3-M2-Occupations serres)