

*Projet de classement et d'inscription
au titre des articles L.341-1
et suivants du Code de l'environnement*

Estuaire de la Charente

Département de la Charente-Maritime

1. Rapport de présentation

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
POITOU-CHARENTES



Direction régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du logement
Poitou-Charentes

Ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement

Couverture :
Photo : ©Thierry Degen - DIREN Poitou-Charentes

*Ministère de l'Écologie, du Développement Durable,
des Transports et du Logement*

Projet de classement et d'inscription
au titre
des articles L.341-1 et suivants
du Code de l'Environnement
de

L'ESTUAIRE DE LA CHARENTE

Département de la Charente-Maritime

Communes :

Breuil-Magné, Cabariot, Échillais, Fouras, l'Île d'Aix, Port-des-Barques, Rochefort,
Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Soubise,
Tonnay-Charente, Vergeroux, Yves

Novembre 2011

Sommaire

1 - Introduction.....	7
2 - Données générales.....	15
2.1 - Origine du site.....	16
2.1.1 - Géologie.....	16
2.1.2 - Quelques points d'histoire sur la région.....	16
2.2 - Contexte administratif.....	18
2.2.1 - Limites administratives.....	18
2.2.2 - Intercommunalité, territoires de projet.....	18
2.2.3 - Population.....	19
2.2.4 - Documents d'urbanisme.....	19
2.3 - Patrimoine naturel et culturel.....	20
2.3.1 - Patrimoine architectural et paysager.....	20
2.3.2 - Patrimoine naturel.....	25
3 - Intérêt historique et pittoresque.....	33
3.1 - Intérêt historique.....	35
3.1.1 - La France avant 1666.....	35
3.1.2 - Le choix du site.....	37
3.1.3 - Le long de l'estuaire de la Charente : l'Arsenal et ses fortifications.....	41
3.2 - Intérêt pittoresque.....	59
3.2.1 - Les entités de paysages.....	61
3.2.2 - Les séquences paysagères.....	71
3.3 - Délimitation des sites inscrits et classés et orientations de gestion.....	84
3.3.1 - Délimitation.....	84
3.3.2 - Orientations de gestion.....	89
4 - Conclusion.....	95
5 - Bibliographie.....	99

1

Introduction



La démarche de candidature de l'arsenal maritime du pays Rochefortais au titre du patrimoine mondial a été engagée dès 1998, avec le dépôt d'un dossier d'intention auprès du ministère de la culture, puis en 2000 par l'Etat qui a retenu ce bien culturel pour être transmis au comité du patrimoine au titre de la liste indicative. Sur cette base, le syndicat mixte du pays Rochefortais, recouvrant la totalité des communes de l'estuaire, s'est engagé dans l'élaboration du projet de candidature. Cette candidature a souligné la valeur patrimoniale de cet estuaire dans ses composantes historiques, culturelles, paysagères, bâties et écologiques. L'arsenal de Rochefort constitue un exemple éminent d'arsenal maritime. Le nombre d'édifices, leur diversité et leur état de conservation, la préservation des fonds d'archives et des collections, la pérennité des savoirs-faire permettent d'apprécier son intégrité.

La gestion d'un paysage d'une telle valeur nécessitait une réflexion approfondie des acteurs élus et techniques, en matière de culture, d'architecture et d'urbanisme. La charte patrimoniale issue de ces travaux, qui a nécessité trois années de concertation, rappelle la valeur de l'arsenal maritime et énonce des principes pour renforcer sa connaissance, sa médiation, sa valorisation et l'intégrer dans la planification. Ce document, approuvé par les conseils municipaux des communes riveraines de la Charente, la communauté d'agglomération du pays Rochefortais, la communauté de communes du Sud Charente, le conseil général de la Charente-Maritime et le conseil régional Poitou-Charentes est garant de la sauvegarde et de la valorisation du bien proposé à l'UNESCO.

Dans la continuité de cette démarche, le président de la communauté d'agglomération du pays Rochefortais et le président du syndicat mixte du pays Rochefortais ont sollicité en 2009 le ministre en charge des sites et le préfet de la Charente-Maritime pour l'engagement d'une démarche « Grand Site ». Ceci a conduit le ministre en charge des sites à proposer au préfet de la Charente-Maritime de faire engager l'étude de classement et d'inscription de l'estuaire de la Charente au titre des articles L341-1 à L341-22 du code de l'environnement. Le préfet de la Charente-Maritime a chargé le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'engager cette étude.

Dans le dossier d'enquête administrative préalable au classement et à l'inscription au titre des articles L341-1 à L341-22 du code de l'environnement, le rapport de présentation définit les caractéristiques et les valeurs du site qui justifient de le protéger. L'intérêt du site doit être caractérisé du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, selon les termes de la loi. L'arsenal, construit en 1666 sur une décision de Louis XIV a fait naître la ville de Rochefort et influencé tout le territoire de l'estuaire de la Charente. Les fortifications, pour protéger la ville et son port, ont été édifiées sur les rives du fleuve et dans la mer des pertuis. Ce territoire a vécu pendant trois siècles pour l'arsenal et dans la peur des attaques ennemies. L'arsenal de Rochefort a joué un rôle majeur dans la mise en place de la Marine Royale au XVII^{ème} siècle. L'intérêt du territoire de l'estuaire du point de vue **historique** est évident comme l'est également l'intérêt de la ville de Rochefort qui fait l'objet d'un site inscrit depuis le 14 février 1979, d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager depuis le 9 avril 2005 et d'un secteur sauvegardé depuis le 13 novembre 2009.

L'estuaire de la Charente offre, de Cabariot et Saint-Hippolyte à l'amont, jusqu'à la mer des pertuis, à l'île d'Aix et à l'île Madame, un ensemble de paysages remarquables qui justifient une protection au titre des sites au regard de leur caractère **pittoresque**. Les deux îles qui soulignent l'embouchure de l'estuaire et délimitent la rade de l'île d'Aix sont d'ores et déjà identifiées au titre des sites.

Le site classé a une superficie de 17 359 hectares dont 10 112 hectares en mer et 7 247 hectares terrestres répartis sur 14 communes du pays Rochefortais : Breuil-Magné, Cabariot, Echillais, Fouras, Ile d'Aix, Port-des-Barques, Rochefort, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Soubise, Tonnay-Charente, Vergeroux et Yves. Le site inscrit a une superficie de 53 hectares.

Suite à la démarche de classement et d'inscription en cours, les élus du pays Rochefortais souhaitent engager une Opération Grand Site sur le territoire de l'estuaire afin d'obtenir le label Grand Site de France®. Le pays Rochefortais a d'ores et déjà intégré le réseau des Grands Sites de France en tant que membre associé.

• Qu'est ce qu'un site classé et un site inscrit ?

Un site classé est un lieu dont le caractère exceptionnel a justifié une mesure de protection au niveau national, dans l'objectif de conserver ses caractéristiques et de le préserver de toute atteinte grave. La procédure de classement est régie par la loi du 21 avril 1906, complétée par la loi du 2 mai 1930. Elle est désormais codifiée aux articles L341-1 à L341-22 du code de l'environnement.

A l'occasion de la procédure de classement, sont définies les caractéristiques et les valeurs du site qui justifient de le protéger pour les générations futures. Celles-ci se réfèrent à l'intérêt du site qui doit être caractérisé « **du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire et pittoresque** », selon les termes de la loi.

En site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect des lieux est soumise à autorisation spéciale délivrée, en fonction de la nature et de l'importance des travaux, par le ministre chargé des sites ou par le préfet.

En site inscrit, les maîtres d'ouvrages ont l'obligation d'informer l'administration de tout projet de travaux de nature à modifier l'état ou l'aspect du site. L'architecte des bâtiments de France émet un avis simple sur les projets de construction et un avis conforme sur les projets de démolition.

• Qu'est-ce qu'un Grand Site ?

Un Grand Site est un territoire remarquable pour ses qualités paysagères, naturelles et culturelles, dont la dimension nationale est reconnue par **un classement** d'une partie significative du territoire au titre des sites, qui accueille un large public et est engagé dans une démarche partenariale de gestion durable et concertée pour en conserver la valeur, l'attrait, et la cohérence paysagère.

La politique nationale en faveur des Grands Sites est née en 1976, prolongeant la politique des sites classés. Son objectif était de trouver des réponses opérationnelles pour un accueil du public de qualité dans les sites classés renommés et très fréquentés qui se dégradaient sous l'effet d'évolutions non maîtrisées : accroissement du tourisme, déprise agricole, pression urbaine. Initiée par l'État, elle est conçue comme une politique partenariale avec les collectivités locales. Elle s'appuie sur la convention du patrimoine mondial adoptée en 1972 sous l'égide de l'UNESCO. En trente ans, cette politique a concerné près d'une cinquantaine de sites impliqués dans une « Opération Grand Site ». La démarche s'est affinée pour passer d'une logique d'interventions réparatrices à une logique de projet et de gestion durable.

• Qu'est-ce qu'un Grand Site de France® ?

Un Grand Site de France® est un site bénéficiant du label Grand Site de France®. C'est un site classé en tout ou partie, de grande notoriété et de forte fréquentation, auquel le label a été décerné pour la qualité de sa préservation et de sa gestion, qui respectent les principes du développement durable.

• Qu'est-ce que le réseau des Grands Sites de France ?

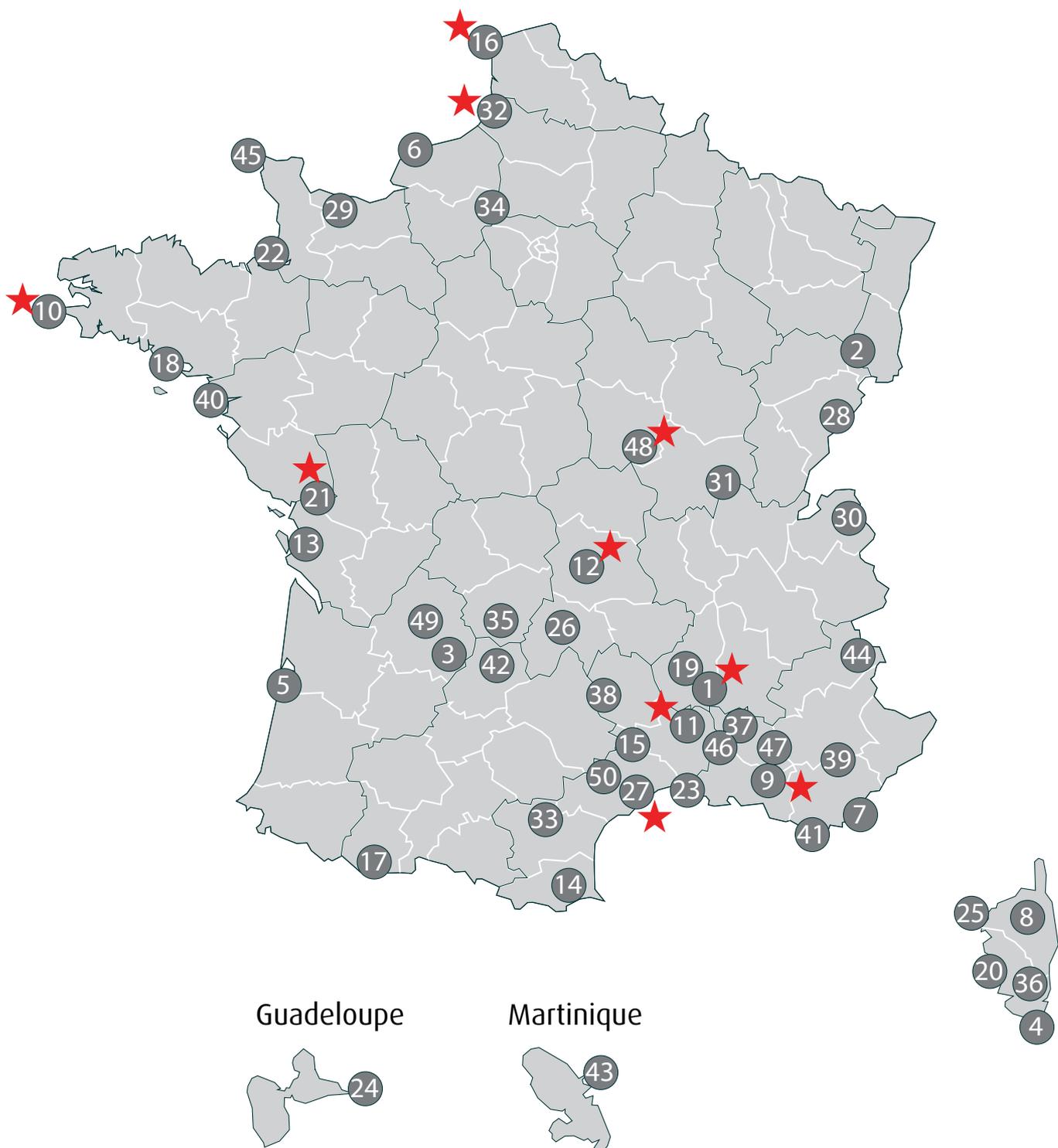
Le réseau des Grands Sites de France (RGSF), créé en 2000, fédère les gestionnaires de sites qui répondent à la définition du Grand Site. Il regroupe d'une part les sites bénéficiant du label Grand Site de France®, et d'autre part des sites qui en partagent les valeurs et se fixent pour objectif de l'obtenir.

• Qu'est-ce qu'une Opération Grand Site ?

Une Opération Grand Site est **la démarche** proposée par l'État aux collectivités territoriales, pour répondre aux difficultés que posent l'accueil des visiteurs et l'entretien des sites classés de grande notoriété soumis à une forte fréquentation. Elle permet de définir et de mettre en œuvre un projet concerté de restauration, de préservation, de gestion et de mise en valeur du territoire. Il s'agit de retrouver les qualités qui ont fait la renommée du site, mais aussi d'élaborer un projet qui permette d'en assurer la pérennité et de mettre en valeur le site dans toute sa diversité, dans une perspective de développement durable.

Une Opération Grand Site poursuit trois objectifs :

- Restaurer et protéger activement la qualité paysagère, naturelle et culturelle du **site** ;
- Améliorer la qualité de la **visite** (accueil, stationnements, circuits, information, animations) dans le respect du site ;
- Favoriser le développement socio-économique local dans le respect des **habitants**.



Source : MEDDTL - Septembre 2011

Grands Sites :

Opérations Grands Sites et sites labellisés Grand Site de France®

★ Sites ayant obtenu le label Grand Site de France®

10 - Pointe du Raz - 2004
1 - Aven d'Orgnac - 2004
9 - Sainte-Victoire - 200
11 - Pont du Gard - 2004
48 - Bibracte / Mont Beuvray - 2007

12 - Puy de Dôme - 2008
21 - Marais Poitevin - 2010
16 - Deux caps Blanc-Nez et Gris-Nez - 2011
32 - Baie de Somme - 2011
27 - Saint-Guilhem-le-Désert - Gorges de l'Hérault - 2011

● Sites engagés dans une Opération Grand Site

Alsace

2 - Ballon d'Alsace - Haut-Rhin

Aquitaine

3 - Bastide de Monpazier - Dordogne
5 - Dune du Pilat - Gironde
49 - Vallée de la Vézère - Dordogne

Auvergne

12 - Puy de Dôme - Puy-de-Dôme
26 - Puy Mary, Volcans du Cantal - Cantal

Basse-Normandie

22 - Baie du Mont Saint-Michel - Manche
29 - Normandie 44 - Calvados et Manche
45 - Cap de La Hague - Manche

Bourgogne

31 - Solutré-Pouilly-Vergisson - Saône-et-Loire

Bretagne

22 - Baie du Mont Saint-Michel - Ille-et-Vilaine
18 - Massif dunaire de Gâvres-Quiberon - Morbihan
10 - Pointe du Raz - Finistère

Corse

4 - Bonifacio - Corse-du-Sud
20 - Iles Sanguinaires, Pointe de La Parata
Corse-du-Sud
25 - Porto-Girolata - Corse-du-Sud
8 - Vallée de la Restonica - Haute-Corse
36 - Aiguilles de Bavella - Corse-du-Sud

Franche-Comté

28 - Saut du Doubs - Doubs
2 - Ballon d'Alsace
Territoire-de-Belfort

Guadeloupe

24 - Pointe des Châteaux

Haute-Normandie

34 - Château Gaillard - Eure
6 - Falaises d'Etréat - Seine-Maritime

Languedoc-Roussillon

23 - Camargue gardoise - Gard
33 - Cité de Carcassonne - Aude
15 - Cirque de Navacelles - Gard et Hérault
46 - Gorges du Gardon - Gard
38 - Gorges du Tarn et de la Jonte - Lozère

14 - Massif du Canigou - Pyrénées-Orientales

11 - Pont du Gard - Gard

27 - Saint-Guilhem-Le-Désert / Gorges de l'Hérault
Hérault

50 - Vallée du Salagou - Hérault

Limousin

35 - Collonges-la-Rouge / Turenne - Corrèze

Lorraine

2 - Ballon d'Alsace - Vosges

Martinique

43 - Salines de Sainte-Anne

Midi-Pyrénées

17 - Cirque de Gavarnie - Hautes-Pyrénées
38 - Gorges du Tarn et de la Jonte - Aveyron
42 - Rocamadour - Lot

Nord-Pas-de-Calais

16 - Deux Caps Blanc-Nez et Gris-Nez - Pas-de-Calais

Provence-Alpes Côte d'Azur

7 - Domaine du Rayol, Jardin des Méditerranées - Var
37 - Fontaine de Vaucluse - Vaucluse
39 - Gorges du Verdon
Alpes-de-Haute-Provence et Var
47 - Massif des Ogres - Vaucluse
41 - Presqu'île de Giens / Rade de Hyères - Var
9 - Sainte-Victoire - Bouches-du-Rhône
44 - Vallée de la Clarée et Vallée Étroite
Hautes-Alpes

Pays de la Loire

21 - Marais Poitevin - Vendée
40 - Marais salants de Guérande - Loire-Atlantique

Picardie

32 - Baie de Somme - Somme

Poitou-Charentes

13 - Brouage - Charente-Maritime
21 - Marais Poitevin - Deux-Sèvres et Charente-Maritime

Rhône- Alpes

1 - Aven d'Orgnac - Ardèche
30 - Cirque de Sixt-Fer-à-Cheval - Haute-Savoie
19 - Gorges de l'Ardèche - Ardèche

Données générales



2.1 Origine du site

2.1.1 Géologie

A la fin de la dernière période glaciaire, une remontée des eaux envahit le synclinal de la Charente, les cuvettes et les surcreusements de l'époque glaciaire. L'embouchure du fleuve se situe alors à proximité de la confluence avec la Boutonne et le fleuve se jette dans une baie parsemée d'îles calcaires, les principales étant celles de Rochefort et de Fouras. La presqu'île de Moëze sépare deux golfes distincts : celui qui deviendra le marais de Rochefort et celui qui deviendra le marais de Brouage. Les alluvions se déposent dans ces endroits abrités où se forment de très vastes estrans vaseux, qui seront définitivement gagnés sur la mer suite aux travaux d'endiguement réalisés par l'homme. De ce fait, le paysage de l'estuaire de la Charente et des marais rochefortais est constitué d'un archipel d'anciennes îles plus ou moins vastes émergeant dans un paysage de marais. Les terres hautes à l'affleurement autour de l'estuaire datent de l'aire secondaire, et plus particulièrement du crétacé.

Aujourd'hui, le front de salinité de l'estuaire commence en aval de la confluence avec la Boutonne, alors que les variations de niveaux liés aux marées remontent jusqu'à Saint-Savinien.

2.2.2 Quelques points d'histoire sur la région

- 507 Clovis conquiert la Saintonge qui deviendra une partie du duché d'Aquitaine.
- 1030 Première mention de Rochefort dans une pièce du cartulaire de Saint-Jean-d'Angély.
- XII^{ème} siècle Les châtelainies de Rochefort, Soubise et Tonnay-Charente exercent leur influence sur les paroisses installées sur les terres hautes. Chacune de ces seigneuries possède un château qui défend son port d'échouage. Les hommes délaissent l'activité salicole et transforment les marais salants en pâte.
- 1356 Les Anglais s'emparent de Rochefort pendant la guerre de Cent Ans.
- 1480 Construction du donjon de Fouras.
- Fin XVI^{ème} siècle Pendant les guerres de religion, Rochefort est tenue à plusieurs reprises par les huguenots. Les catholiques reprennent définitivement la ville en 1617. Pendant cette période, le château fort de Rochefort a été démantelé sous ordre d'Henri III. Quatre canaux sont creusés dans les marais au nord et rejoignent la Charente à Rochefort.
- Début XVII^{ème} siècle
- À partir de 1666 Rochefort devient possession royale et la construction de l'Arsenal débute. S'en suivent alors les constructions d'ouvrages de défense de Rochefort aux îles : fort de la Pointe (1672), redoute de l'Aiguille (1673), fort du Vergeroux (1674), remparts de Rochefort (1675-1679), fortifications de l'île Madame (1695).
- 1756-1757 Début de la Guerre de Sept Ans. L'Arsenal est incendié par des traitres soudoyés par les anglais. Ces derniers prennent l'île d'Aix et la ruinent avant de reprendre le large.
- 1779 Montalembert réalise le fort en bois de l'île d'Aix. Mise en chantier de la frégate l'Hermione, qui part, un an plus tard, en Amérique du Nord.
- 1782-1785 Assèchement de 25 000 hectares de marais au nord de la Charente.
- 1801-1810 Napoléon ordonne des renforcements et constructions de fortifications : enrochement pour le fort Boyard (1804, achevé en 1857), fort Liédot (1808) et batterie de Coude-pont sur l'île d'Aix (1810), fort Énet (1810). Entre temps, l'affaire des Brûlots a lieu : les anglais attaquent un convoi français en rade de l'île d'Aix.

- 1812 Creusement du canal de la Seudre à la Charente.
- 1834 Construction des fosses aux mâts de la Gardette sur la rive face à Rochefort.
- 1871-1872 L'île d'Aix et l'île Madame servent de lieu de captivité pour 500 communards. Le fort Liédot a déjà détenu un millier de prisonniers russes lors de la guerre de Crimée en 1854.
- Début XX^{ème} siècle Inauguration du pont transbordeur. Déclin de la Marine. Les fortifications sont déclassées et les remparts de Rochefort sont démantelés. Un décret décide de la fermeture de l'Arsenal, qui sera supprimé en 1927. Commence alors une période de protection au titre des monuments historiques des bâtiments liés à l'Arsenal. Pendant ce temps-là, le tourisme balnéaire se développe et Fouras croit et voit fleurir des villas sur ses côtes.
- Années 1960 Tournage du film «Les Demoiselles de Rochefort». Inauguration du pont levant. Le pont transbordeur est désaffecté.
- Années 1990 Le viaduc remplace le pont levant. L'autoroute A 837 est mise en service en 1994.

Depuis l'histoire médiévale, Rochefort passa entre plusieurs mains : Duchés d'Aquitaine, Poitou, Aunis et Saintonge. Lorsqu'en 1154, Henri Plantagenêt, marié avec Aliénor d'Aquitaine, devient roi d'Angleterre, Rochefort se rattacha à l'Angleterre. Jusqu'à la fin de la Guerre de Cent Ans, la ville passa d'un camp à l'autre au gré des guerres, avant de revenir définitivement au Royaume de France.

Quelques dizaines d'années plus tard, la châellenie de Rochefort se tint au cœur des guerres de religions, où son château fut alternativement pris par les catholiques et les protestants. Mise en vente sous Henri IV et achetée par un protestant, Adrien de Lauzeré, la châellenie passa entre les mains des huguenots, maîtres de La Rochelle de 1615 à 1617. Par mariage, la château passa aux De Cheusses.

2.2 Contexte administratif

2.2.1 Limites administratives

Le projet de classement et d'inscription de l'estuaire de la Charente concerne le département de la Charente-Maritime, l'arrondissement de Rochefort, trois de ses cantons et quatorze communes :

Canton de Rochefort-Nord

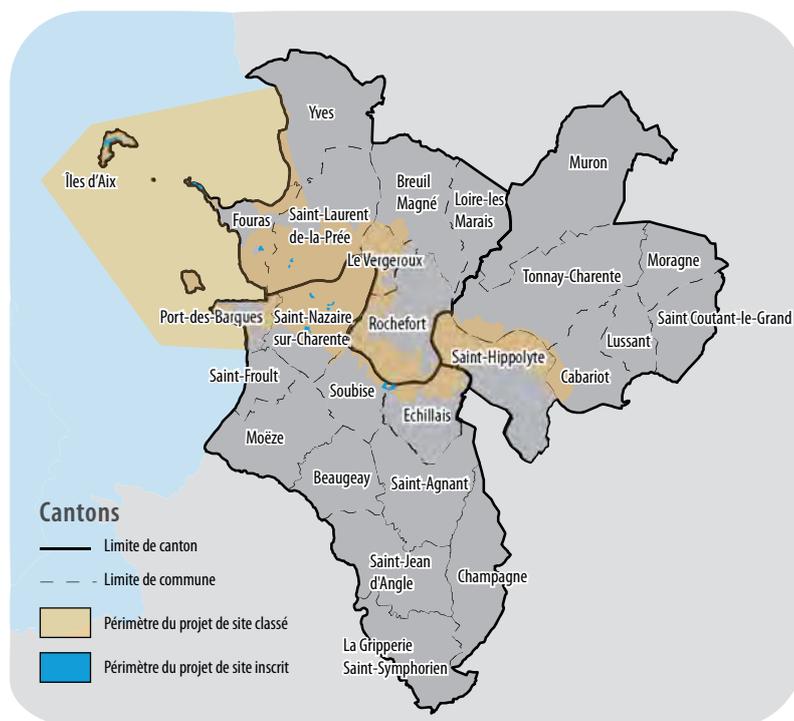
- Ile d'Aix
- Breuil-Magné
- Fouras
- Rochefort
- Saint-Laurent-de-la-Prée
- Vergeroux
- Yves

Canton de Saint-Agnant

- Echillais
- Port-des-Barques
- Saint-Nazaire-sur-Charente
- Soubise

Canton de Tonnay-Charente

- Cabariot
- Saint-Hippolyte
- Tonnay-Charente



2.2.2 Intercommunalité, territoires de projet

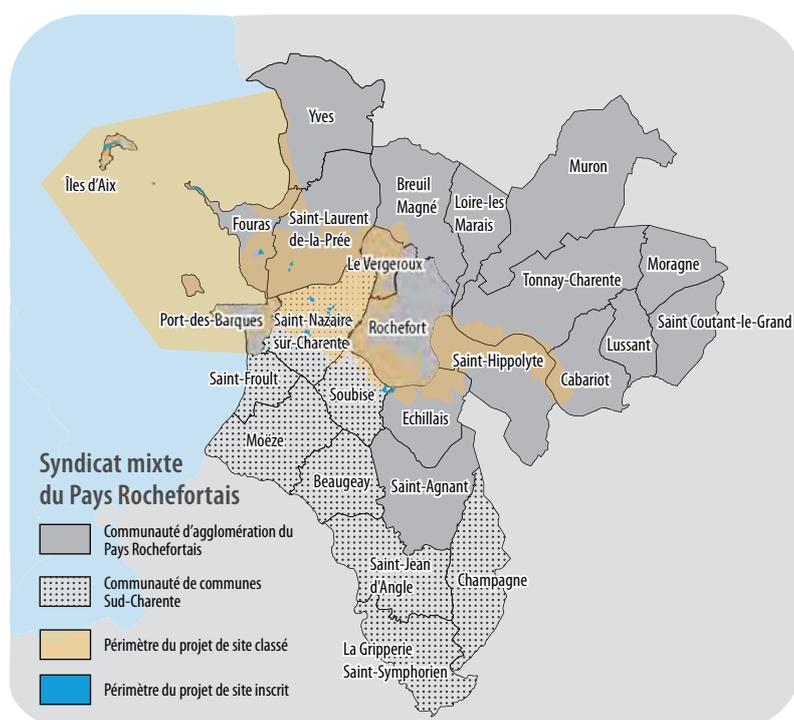
Les quatorze communes font partie du **syndicat mixte du pays Rochefortais** qui comprend :

communauté d'agglomération du pays Rochefortais

- Ile-d'Aix
- Breuil-Magné
- Cabariot
- Échillais
- Fouras
- Port-des-Barques
- Rochefort
- Saint-Hippolyte
- Saint-Laurent-de-la-Prée
- Tonnay-Charente
- Vergeroux
- Yves

communauté de communes Sud Charente

- Saint-Nazaire-sur-Charente
- Soubise



Le projet de schéma départemental de coopération intercommunale prévoit de regrouper la communauté d'agglomération du pays Rochefortais et la communauté de communes Sud Charente. Dans le cadre de la mise en oeuvre du schéma, la commune d'Yves rejoindrait la communauté d'agglomération de La Rochelle.

2.2.3 Population totale en 2008

Île-d'Aix	239 habitants
Breuil-Magné	1 591 habitants
Cabariot	1 287 habitants
Échillais	3 354 habitants
Fouras	4 189 habitants
Port-des-Barques	1 894 habitants
Rochefort	26 455 habitants
Saint-Hippolyte	1 331 habitants
Saint-Laurent-de-la-Prée	1 798 habitants
Soubise	3 067 habitants
Saint-Nazaire-sur-Charente	1 120 habitants
Tonnay-Charente	7 985 habitants
Vergeroux	1 005 habitants
Yves	1 438 habitants

Source : Insee - Population totale = population municipale + population comptée à part

2.2.4 Documents d'urbanisme (situation au 22 septembre 2011)

Commune	Date d'Approbation du POS ou du PLU en vigueur	Date de prescription de la révision ou de la modification en cours
Aix	POS - 22/10/2001	
Breuil-Magné	PLU - 11/05/2010	
Cabariot	PLU - 25/10/2010	
Echillais	PLU - 09/03/2004	
Fouras	POS - 20/03/1995	30/11/2001
Port-des-Barques	POS - 28/01/2002	
Rochefort	PLU - 01/10/2007	10/09/2008
Saint-Hippolyte	PLU - 06/11/2008	
Saint-Laurent-de-la-Prée	PLU - 19/01/2005	
Saint-Nazaire-sur-Charente	POS - 12/01/1996	
Soubise	PLU - 20/02/2008	
Tonnay-Charente	PLU - 11/07/2011	
Vergeroux	POS - 10/12/2001	14/03/2005
Yves	PLU - 13/07/2006	

PLU : Plan local d'urbanisme - POS : Plan d'occupation des sols

- Le SCoT du Pays Rochefortais a été approuvé le 31/10/2007.
- Les 14 communes sont concernées par l'élaboration de plans de prévention des risques naturels (PPRN) sur le bassin d'études « Estuaire de la Charente, Marais d'Yves, île d'Aix » portant sur les risques littoraux. La submersion marine touche les 14 communes et l'érosion marine, les communes de l'île d'Aix, Fouras, Port-des-Barques et Yves. Des applications anticipées des PPRN ont été décidées par arrêtés préfectoraux pour 13 communes. L'élaboration des PPRN se poursuit. Après enquêtes publiques et approbation par arrêtés préfectoraux, ils auront valeur de servitudes d'utilité publique.

L'institution interdépartementale pour l'aménagement du fleuve Charente et de ses affluents a fait part en août 2011 de son intention de porter un programme d'action contre les inondations (PAPI) sur l'estuaire de la Charente.

- La Charte de Développement Durable précise, depuis 2004, les stratégies économiques, environnementales et sociales du territoire Rochefortais à tenir pendant 10 ans.
- Le programme LEADER « Liaisons entre les actions de développement de l'économie rurale » a été accordé au Pays Rochefortais pour la période 2007-2013.

2.3 Patrimoine naturel et culturel

2.3.1 Patrimoine architectural et paysager

L'estuaire de la Charente est riche d'un important patrimoine historique. De nombreux édifices sont d'ores et déjà reconnus au titre de la loi du 31 décembre 1913 relative aux monuments historiques. Une grande partie de ces édifices sont en lien direct ou indirect avec l'arsenal de Rochefort et son système de défense. Quelques uns sont plus anciens (dolmens à Saint-Laurent-de-la-Prée, l'ancienne seigneurie de Rohan à Soubise). On note également des éléments plus récents (pont transbordeur, villas balnéaires à Fouras et Port-des-Barques). Nous signalons ici la liste des monuments situés dans le site classé et ceux qui, bien que situés en dehors du site classé, ont un périmètre de protection qui se superpose en partie au site classé (ils sont signalés par le symbole *). Deux sites classés, l'île d'Aix et l'île Madame, sont intégrés dans le nouveau site, ainsi que le site inscrit de la côte de Piédemont et une partie du site inscrit des quartiers anciens de Rochefort. On notera également la proximité de deux sites classés : l'ancien golfe de Saintonge (marais de Brouage), au sud, et l'île d'Oléron, à l'ouest.

Île d'Aix Monuments historiques

- Caserne Montalembert, rue Marengo et rue Napoléon (façades et toitures), inscrites le 05/05/1931
- Plusieurs maisons (façades et toitures) donnant sur la Place d'Austerlitz, et la poudrière, inscrites le 19/05/1931
- Maison Lusseau (façades et toitures), inscrite le 07/07/1932
- Ancien magasin du génie, classé le 21/07/1932
- Maison de l'Empereur et son jardin, classée le 17/12/1934
- Batterie de Coudepont, inscrite le 23/07/1948
- Fort Boyard à 2,5km de l'île, inscrit 01/02/1950
- Église Saint-Martin, classée le 08/12/1970
- Fort Liédot (fossés et son glacis), classé le 08/09/1995
- Fort de la Rade et fortifications du bourg (fortifications et place d'Austerlitz), classés le 04/02/1996

Tous ces monuments sont dans le site classé.

Sites

- Remparts et massif de sapins (entre le fort de Coudepont et le fort Liédot), site classé le 02/06/1935
- Île (en totalité), site inscrit le 10/04/1970
- Île (en totalité exceptées des parcelles dans les lieux-dit Les Petites Maisons et Bois-Joly), site classé le 25/08/1980

Les deux sites classés sont en totalité intégrés au nouveau site classé.

Échilais Monuments historiques

- Pont transbordeur du Martrou (partie Sud du pont), classé le 30/05/1930

Fouras Monuments historiques

- Ensemble formé par le fort et la citadelle (bâtiments, murs d'enceinte), classé le 13/03/1987
- Fort Énet (en totalité), inscrit le 19/12/1994
- Fort de l'Aiguille (redoute en totalité), inscrit le 19/09/2001
- Fort La Pointe (en totalité), inscrit le 08/02/2002
- Villa La Jetée (en totalité et les murs de clôture), inscrite le 02/03/2007 *

Port-des-Barques Monuments historiques

- Villa «Les Tourelles», inscrite le 11/12/1992 *

Sites

- Côte de Piédemont, site inscrit le 22/02/1967 (abrogé en partie)
- Ensemble de l'île Madame (son estran et les franges côtières continentales), site classé le 27/11/1998

Les deux sites sont en totalité intégrés au nouveau site classé.

Rochefort Monuments historiques

- Ancienne Corderie de l'Arsenal (dans son état actuel, y compris ses bâtiments annexes ; château d'eau, fontaine, corps de garde), classée le 10/10/1967
- Pont transbordeur du Martrou (partie Nord du pont), classé le 30/08/1976
- « Forme Double », classée monument historique le 09/05/1989 *
- « Vieille Forme », classée monument historique le 09/05/1989 *

- Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) créée par arrêté le 09/05/2005

Une partie de la ZPPAUP est intégrée au site classé. Le régime d'autorisation du site classé prévaut sur celui de la ZPPAUP.

- Secteur sauvegardé créé par arrêté le 13/11/2009
Une partie du secteur sauvegardé, notamment la Corderie de l'Arsenal et ses abords, est intégrée au site classé.

Sites

- Quartiers anciens, site inscrit le 14/02/1979 dont les effets sont suspendus par la ZPPAUP
Une partie du site inscrit est intégrée au site classé et sera abrogée.

Saint-Hippolyte Monuments historiques

- Pont suspendu, classé le 14/11/1988
- Église Saint Hippolyte, classée le 18/09/1995 *

Saint-Laurent-de-la-Prée Monuments historiques

- Deux dolmens dits «Les Pierres closes de Charas», classés en 1889

Saint-Nazaire-sur-Charente Monuments historiques

- Restes du Fort Lupin, classés le 26/06/1950
- Fontaine de Lupin
 - vestige des deux bassins, source de Fontpourry et source des Morts, inscrits le 18/04/1995
 - aiguade située dans le lit de la Charente, classée le 09/02/1999

Soubise Monuments historiques

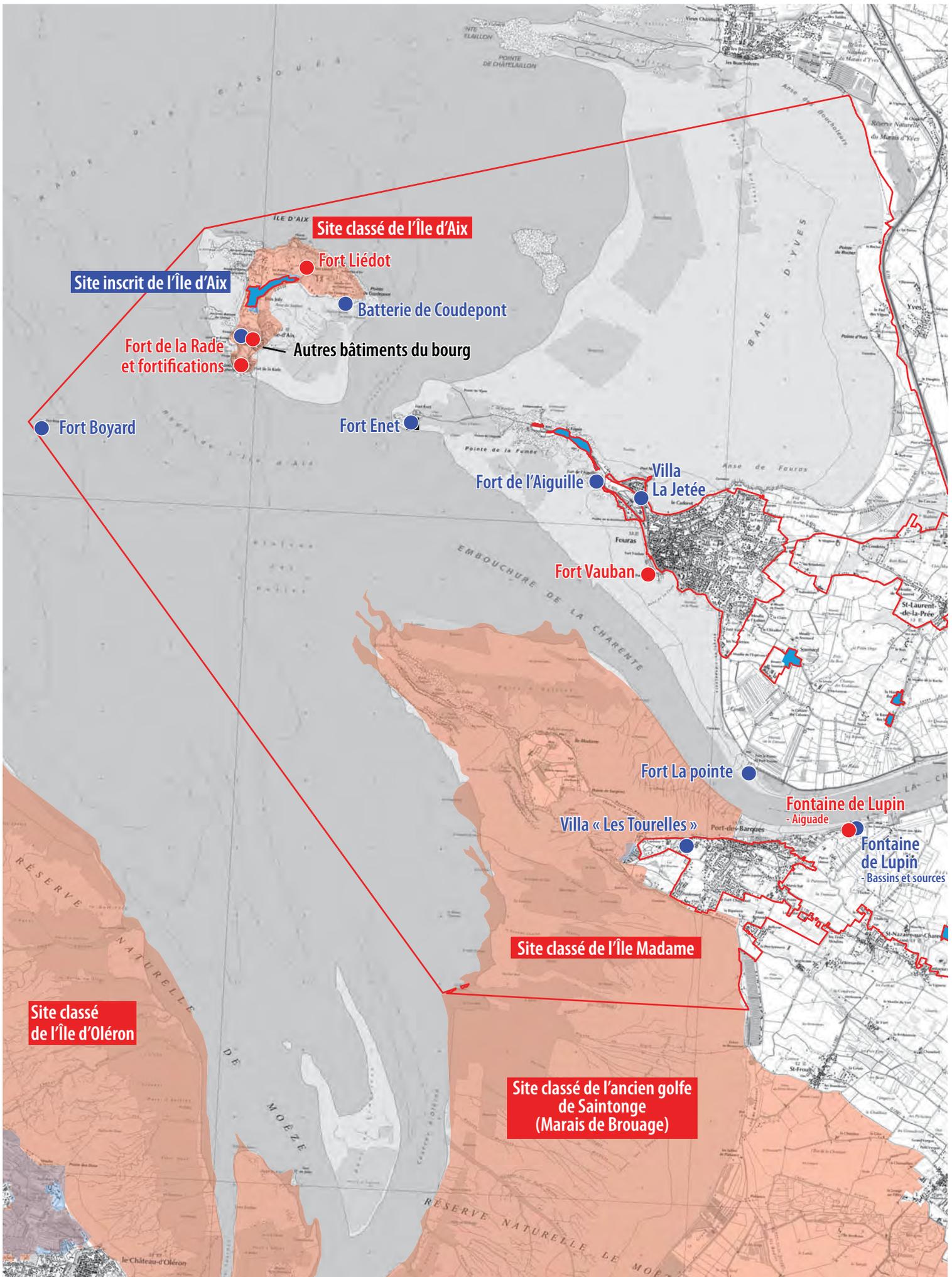
- Ancienne seigneurie de Rohan, inscrite le 08/12/1928 *
- Église, inscrite le 27/05/2009 *

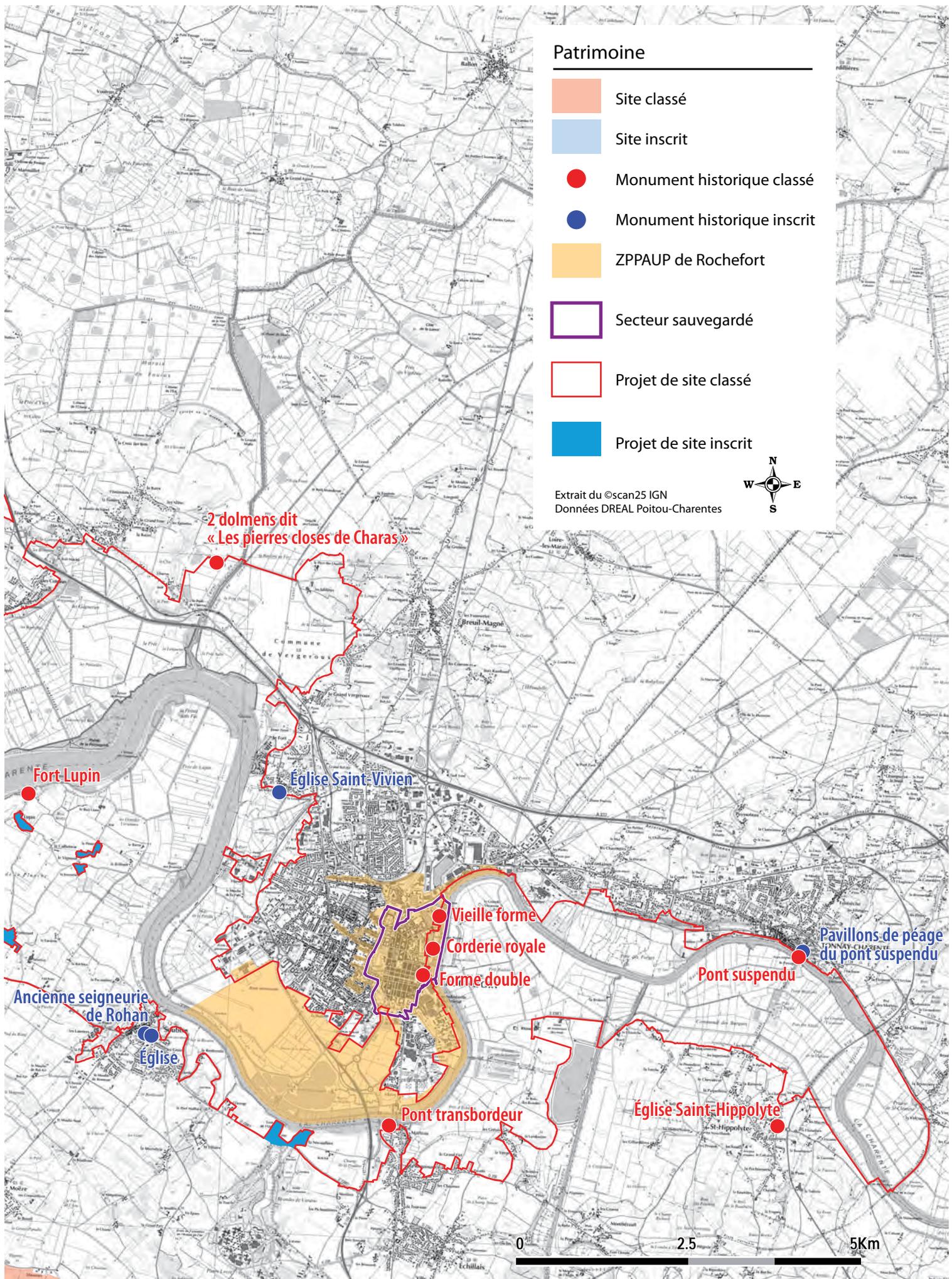
Tonnay-Charente Monuments historiques

- Pont suspendu, classé le 14/11/1988
- Deux anciens pavillons de péage situés à l'entrée Nord-Est du pont suspendu, inscrits le 14/11/1988 *

Vergeroux Monument historique

- Église Saint Vivien (façade), inscrite le 13/03/1935 *





Patrimoine

- Site classé
- Site inscrit
- Monument historique classé
- Monument historique inscrit
- ZPPAUP de Rochefort
- Secteur sauvegardé
- Projet de site classé
- Projet de site inscrit

Extrait du ©scan25 IGN
Données DREAL Poitou-Charentes



0 2.5 5Km



1



2



3



4

- 1 : *Échasses blanches*
- 2 : *Cigognes blanches*
- 3 : *Vanneau huppé*
- 4 : *Bécassines des marais*

2.3.2 Patrimoine naturel

2.3.2.1 Arrêtés préfectoraux de protection de biotope

Ils visent à la conservation des habitats des espèces protégées. Ils concernent une partie délimitée de territoire et édictent un nombre limité de mesures destinées à éviter la perturbation de milieux utilisés pour l'alimentation, la reproduction ou le repos des espèces qui les utilisent. Le règlement est adapté à chaque situation particulière. Dans le site classé, sur la commune de Saint-Laurent-de-la-Prée, l'arrêté du 12 octobre 1988 de protection du Bois du Pré des Perrières, d'une surface de 4 hectares, vise à assurer la tranquillité d'une colonie de héron cendré et de milan noir.

2.3.2.2 Directives européennes Natura 2000

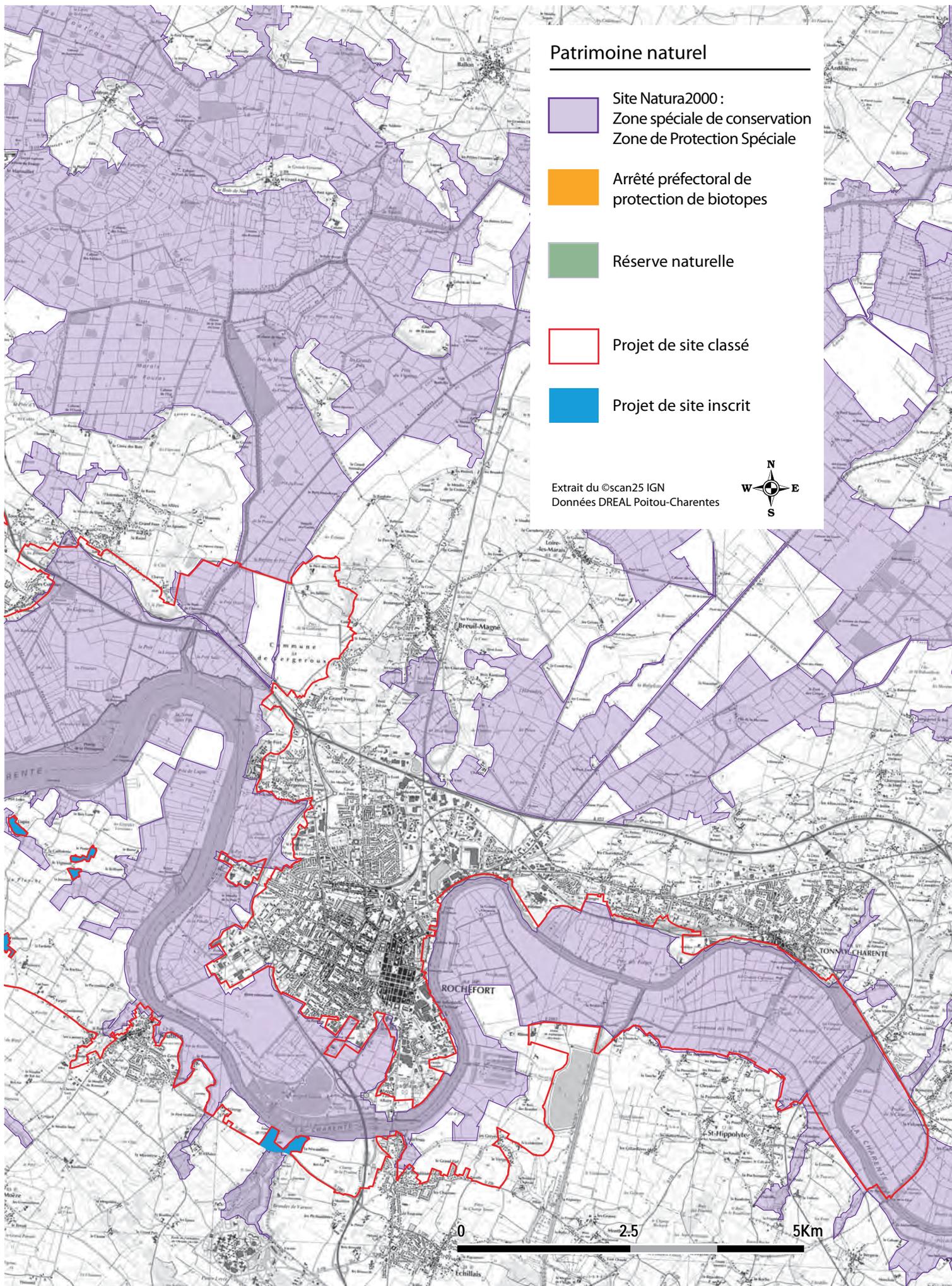
L'objectif de la démarche Natura 2000 est d'identifier un réseau représentatif et cohérent d'espaces permettant d'éviter la disparition de milieux et d'espèces protégés. En effet, en Europe, la variété des climats, des paysages et des cultures induit une grande diversité biologique dont le maintien est un facteur clé, en particulier dans les zones rurales, pour un développement durable. Il s'agit également de recenser les activités humaines existantes, qui ont permis jusqu'à aujourd'hui de maintenir cette biodiversité, afin de les conserver et de les soutenir. Dès 1979, la **directive « Oiseaux »** prévoit la création de **Zones de protection spéciales (ZPS)** afin d'assurer la conservation d'espèces d'oiseaux jugées d'intérêt communautaire. En 1992, la **directive « Habitats »** prévoit la création des **Zones spéciales de conservation (ZSC)** destinées à permettre la conservation d'habitats et d'espèces. L'ensemble de ces zones forme le réseau Natura 2000. La proposition de site Natura 2000 est faite sur des bases scientifiques après consultation des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés. Un document d'objectifs (DOCOB), véritable plan de gestion, est élaboré pour chaque site. Aux termes de la loi sur le développement des territoires ruraux (février 2005), l'élaboration du DOCOB peut être pilotée par une collectivité territoriale volontaire. Dans le cas contraire, elle reste sous la responsabilité de l'État. Le comité de pilotage Natura 2000 pour l'élaboration de ce document réunit les gestionnaires et usagers du territoire, les collectivités territoriales et leur groupement, les représentants des propriétaires et exploitants, les concessionnaires d'ouvrages publics, les gestionnaires d'infrastructures, les scientifiques, les organisations professionnelles, les associations de protection de la nature, ... Le DOCOB propose un ensemble de mesures de gestion qui peuvent être contractualisées avec les différents partenaires impliqués. L'État français a privilégié cette voie contractuelle sans exclure les autres moyens de protection (réglementaire, foncier,...) pour éviter toute détérioration de site, ce dont il porte la responsabilité au regard du droit européen. La réussite de Natura 2000 passe donc par la signature de contrats (contrats Natura 2000 ou mesures agri-environnementales) entre l'État et les gestionnaires et/ou acteurs du territoire.

En France métropolitaine, les eaux marines abritent un patrimoine naturel remarquable : des habitats rares et fragiles (coraux profonds, herbiers) et des espèces protégées comme les mammifères marins, les oiseaux de mer et les poissons amphihalins. Face à une érosion importante de cette biodiversité marine et afin de préserver ce réservoir inestimable de ressources vivantes, l'Union européenne a décidé de se doter, pour fin juin 2008, d'un réseau cohérent d'aires marines protégées exemplaires, le réseau Natura 2000 en mer.

Le site classé intègre des espaces naturels répartis dans 8 sites natura 2000 différents :

- ZSC Vallée de la Charente (basse vallée) (FR5400530) et ZPS Estuaire et basse vallée de la Charente (FR5412025) : DOCOB en cours d'élaboration - pilotage : DREAL.
- ZSC Marais de Rochefort (FR5400429) et ZPS Anse de Fouras, baie d'Yves et marais de Rochefort (FR5410013) : DOCOB approuvé par arrêté préfectoral en date du 25 mai 2010.
- ZSC Marais de Brouage (et marais nord d'Oléron) (FR5400431) et ZPS Marais de Brouage - Île d'Oléron (FR5410028) : DOCOB en cours d'élaboration - pilotage : communauté de communes de Marennes.
- ZSC Pertuis Charentais (FR5400469) et ZPS Pertuis Charentais - Rochebonne (FR5412026) : DOCOB en cours de réalisation sur le plateau de Rochebonne.

ZSC : Zone Spéciale de Conservation - ZPS : Zone de Protection Spéciale



Patrimoine naturel

-  Site Natura2000 :
Zone spéciale de conservation
Zone de Protection Spéciale
-  Arrêté préfectoral de
protection de biotopes
-  Réserve naturelle
-  Projet de site classé
-  Projet de site inscrit

Extrait du ©scan25 IGN
Données DREAL Poitou-Charentes



0 2.5 5Km



2.3.2.3 Propriétés foncières du conservatoire du littoral

Le conservatoire du littoral est très actif sur ce territoire. Propriétaire d'environ 340 hectares au sein du projet de site classé, il est un acteur important dans la gestion des espaces naturels le long de l'estuaire de la Charente et sur les îles. Les terrains lui appartenant sont situés :

- le long de l'estuaire de la Charente (le secteur de l'Eguille à Fouras, des Gagneries à Saint-Laurent-de-la-Prée, le marais de Vergeroux et les abords de la Charente à Rochefort, les fosses de la Gardette à Echillais et Saint-Hyppolite),
- sur l'île d'Aix (le fort Liédot et des terrains situés entre la pointe Saint-Eulard et la pointe de Coudepont, soit 20 hectares gérés par la commune),
- sur l'île Madame (le fort de de l'île Madame où 4 hectares acquis en 1994 sont gérés par la commune de Port-des-Barques).

La majorité de ces acquisitions ont été réalisées au sein de zones de préemption définies au titre des espaces naturels sensibles par le conseil général de la Charente-Maritime et les communes.

2.3.2.4 Réserves naturelles

Créées à l'initiative de l'Etat par décret, les réserves naturelles concernent des territoires dont la flore, la faune, le sol, les eaux, les gisements de minéraux ou de fossiles ou le milieu naturel présentent une importance particulière. L'acte de classement peut interdire toute action susceptible de nuire au développement naturel de la faune ou de la flore ou d'altérer le caractère de la réserve. La gestion des réserves nationales est confiée par le préfet du département concerné à un organisme gestionnaire. La région Poitou-Charentes comprend 6 réserves naturelles nationales. La réserve de Moëze-Oléron et celle d'Yves sont en dehors du site classé mais à proximité immédiate.

2.3.2.5 Projet de parc naturel marin

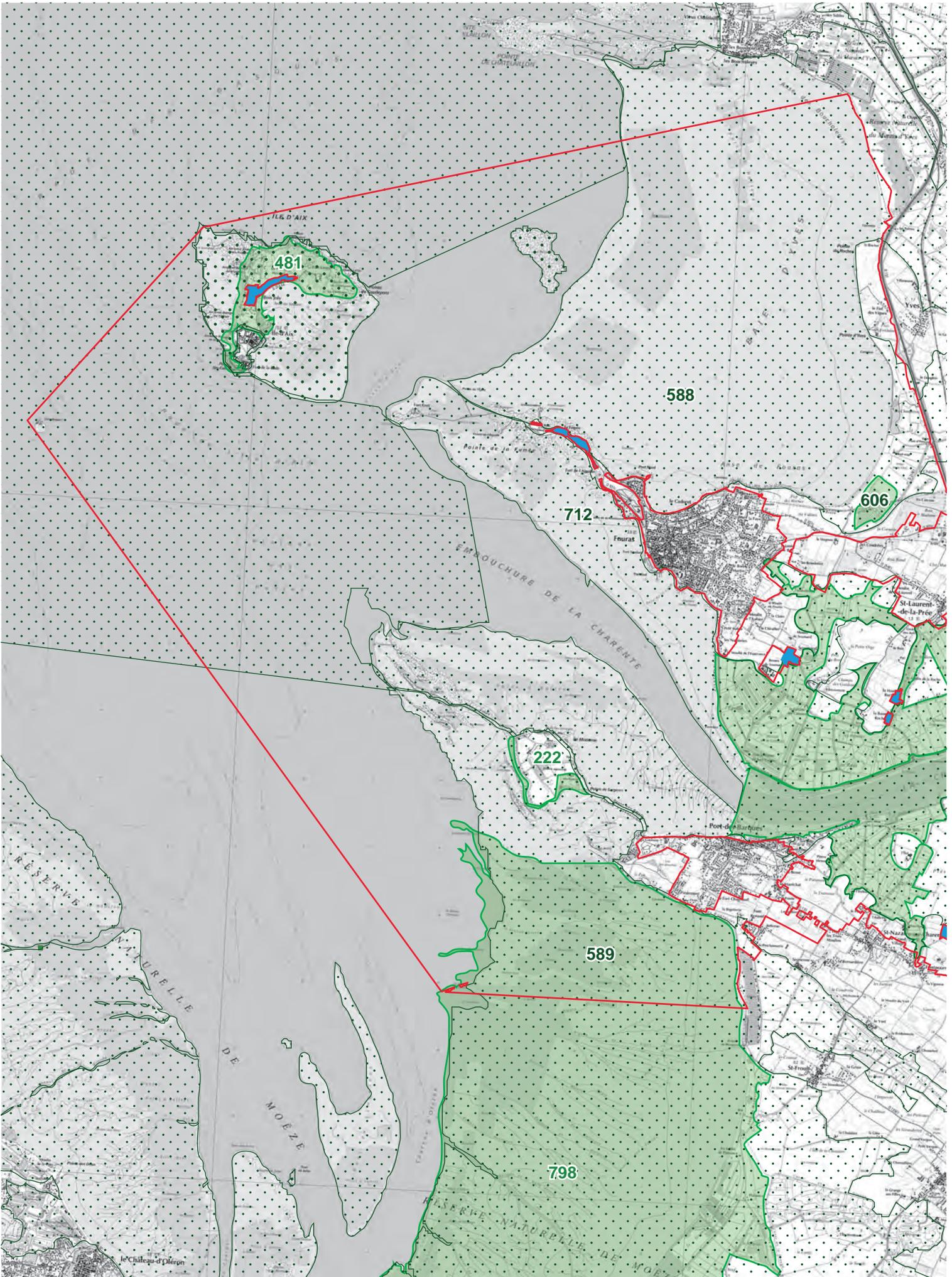
Le périmètre retenu pour le site classé s'inscrit en partie dans le projet de parc naturel marin sur l'estuaire de la Gironde et les pertuis charentais. Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique du 22 août au 22 septembre 2011. Le projet vise à concilier les enjeux de protection et de connaissance de ces milieux naturels d'exception avec un développement durable des activités humaines. Ce projet est conduit par une mission d'étude mise en place par l'agence des aires marines protégées en 2008.

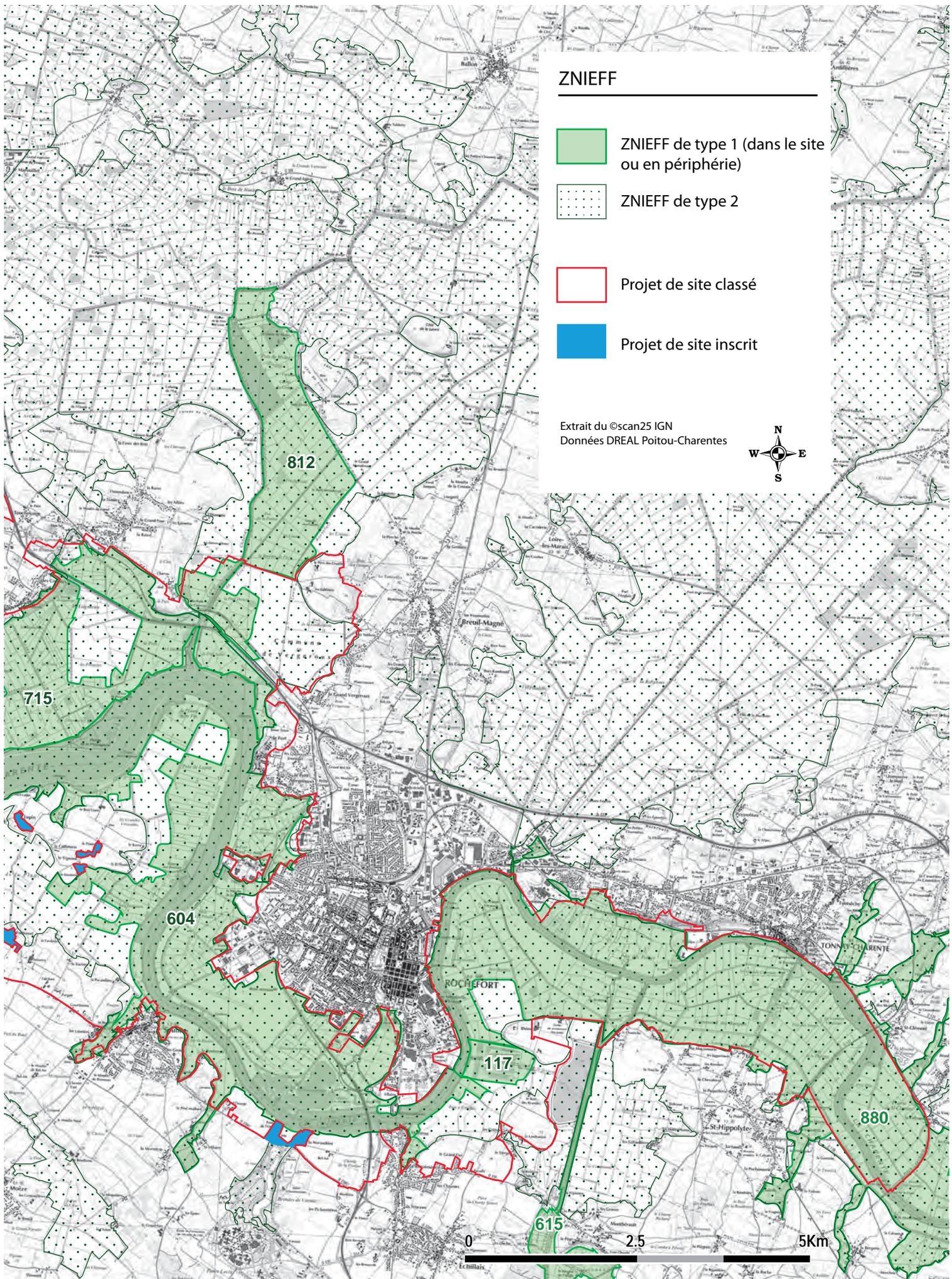
2.3.2.6 ZNIEFF

Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF :

- les **ZNIEFF de type I** : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
 - n° 117 : Fosses de la Gardette
 - n° 222 : Ile Madame
 - n° 481 : Ile d'Aix
 - n° 604 : Basse vallée de la Charente
 - n° 615 : L'Arnoult
 - n° 606 : Prise de la Cornerie
 - n° 715 : Les Quarante Journaux
 - n° 798 : Vasières et polders de Brouage
 - n° 812 : Cabane de Moins
 - n° 880 : Vallée de la Charente
- les **ZNIEFF de type II** : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.
 - n° 588 : Marais de Rochefort
 - n° 589 : Marais et vasières de Brouage-Seudre-Oléron
 - n° 712 : Estuaire et basse vallée de la Charente

Une modernisation nationale (mise à jour et harmonisation de la méthode de réalisation de cet inventaire) a été lancée en 1996 afin d'améliorer l'état des connaissances, d'homogénéiser les critères d'identification des ZNIEFF et de faciliter la diffusion de leur contenu. Cet inventaire est devenu aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de protection de la nature. Il doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (document d'urbanisme, création d'espaces protégés, élaboration de schémas départementaux de carrière...).





ZNIEFF

-  ZNIEFF de type 1 (dans le site ou en périphérie)
-  ZNIEFF de type 2
-  Projet de site classé
-  Projet de site inscrit

Extrait du ©scan25 IGN
Données DREAL Poitou-Charentes



Intérêt historique et pittoresque



3.1 Intérêt historique

Construire un nouvel arsenal dans le Royaume de France ne fut pas un choix fait au hasard. Un contexte politique, stratégique et défensif conduisit à cette décision. Ainsi, un lieu, un site fut choisi sous les ordres de Colbert, alors Intendant des Finances, pour édifier ce qui deviendra l' Arsenal Royal et la ville de Rochefort.

Le choix du site fut dûment réfléchi et étudié. Colbert décida des critères auxquels il fallait que celui-ci réponde :

- pouvoir construire et entretenir une flotte ;
- être un refuge sûr en cas de nécessité ;
- jouir d'un rayonnement suffisant pour pouvoir protéger les navires marchands.

3.1.1 La France avant 1666

Au XVI^{ème} siècle, les guerres de religion entre catholiques et protestants divisèrent la France. Après plus de trente années de guerre civile, Henri IV mit fin à ce conflit en promulguant l'Édit de Nantes en 1598. Cependant, si cet édit ramena la paix, il créa aussi un État dans l'État : La Rochelle devint une place forte huguenote qui attirait la puissance anglaise. Le Royaume d'Angleterre soutint la ville, d'une part, parce qu'elle était protestante, d'autre part pour ralentir le développement de la Marine Française. Ayant peur de cette situation, Richelieu décida de s'emparer de La Rochelle en septembre 1627. La ville capitula un an plus tard.

Au tournant des années 1660, la situation politique évolua. L'Angleterre connut la Restauration. Le régime d'austérité imposé par Cromwell se changea en une politique extérieure décidée par les Stuarts qui retrouvèrent la couronne. L'Angleterre combattait la Hollande et se tournait de plus en plus vers la mer. En France, la Fronde arrivait à sa fin. Louis XIV épousa Marie-Thérèse d'Autriche offrant la paix entre les deux pays. La guerre avec l'Espagne se termina en 1659. Ces conditions allaient développer la politique extérieure de la France vers la mer plutôt que par des conquêtes terrestres. L'Angleterre était alors l'ennemi premier et les richesses du Nouveau Monde étaient à conquérir. Louis XIV, assumant pleinement le contrôle du gouvernement à la mort de Mazarin, son ministre principal, et formula alors une ambition et une vision politique forte pour le développement de la Marine.

Car, depuis ses origines, la Marine Française était peu vigoureuse, elle faisait toujours appel aux vaisseaux des autres États pour combattre sur mer.

Les guerres passées et celles à venir contre le Royaume d'Angleterre – qui possédait une flotte puissante – et les activités des huguenots poussèrent le cardinal Richelieu à créer la Marine Royale en 1624. Cependant, l'effectif de vaisseaux de cette dernière était faible. Lorsque le Cardinal Mazarin mourut en 1661, la Marine Royale n'existait presque plus : seule une vingtaine de vaisseaux étaient en état de fonctionnement et les ports et les arsenaux avaient subi beaucoup de dommages.

En 1669, Colbert fut nommé Secrétaire d'État à la Marine et révolutionna l'organisation de la Royale. Il déclara : *« La puissance du roi est supérieure par terre à toutes celles de l'Europe, par mer elle lui est inférieure, il faut la rendre égale partout »*. Des méthodes de recrutement et des services obligatoires dans la Marine furent organisés pour pallier au manque de marins. La mise en place d'un réseau d'arsenaux efficaces apparut nécessaire pour élaborer une stratégie défensive sur les deux façades maritimes de la France.

« Sur l'Atlantique, Brest est agrandi et complètement réaménagé dans les années 1680 ; Rochefort est édifié de toutes pièces à grands frais à partir de 1666. Toulon, entièrement remodelé en 1680, devient le principal arsenal de la Méditerranée. Ce maillage est complété par des sites secondaires, Bayonne et Le Havre qui, au débouché de bassins fluviaux, stockent les approvisionnements à redistribuer ensuite vers les grands arsenaux. Enfin, l'arsenal de Lorient, construit en 1666 par et pour la Compagnie des Indes, est récupéré par la marine de guerre en 1769 ». (Unesco)



1



2

1 - L'embouchure de l'estuaire depuis le fort Vauban ; on distingue fort Vasoux en rive droite et sur l'autre rive, la silhouette de Port-des-Barques et le clocher de Moëze

2 - Vue aérienne de l'estuaire à l'aplomb de Cabariot en direction des pertuis

3.1.2 Le choix du site

3.1.2.1 Une rade : un abri naturel

Le nouvel arsenal devait compléter ceux de Brest et de Toulon. La façade atlantique s'imposa plutôt que celle de la Méditerranée : un plus grand linéaire côtier était à protéger ainsi que trois grands ports commerciaux – Nantes, La Rochelle et Bordeaux – qui étaient quasiment sans défense face aux ennemis anglais et hollandais.

En 1661, Colbert créa une commission d'experts qui fut chargée de visiter toutes les rades et les ports de la Manche et de la côte atlantique. Celle-ci était composée de François Blondel, architecte et ingénieur du roi pour la Marine ; Nicolas de Clerville, commissaire général des fortifications du royaume ; Pierre de Chastillon, intendant des fortifications et ingénieur du roi ; Régnier-Jansse, ingénieur hydraulicien hollandais ; et Charles Colbert de Terron, cousin du ministre et gouverneur de Brouage.

Les exigences pour le choix du site étaient multiples. *« Le site ne doit pas coûter trop cher à l'achat et être assez étendu pour y construire tous les ouvrages nécessaires mais sans qu'on les définisse précisément. Il doit bénéficier d'un accès sûr dans une rade défendable ou sur une rivière, être pourvu en eau potable et être situé près d'une forêt dans une région riche en ressources et facile à approvisionner »* (Musée National de la Marine).

Plusieurs rapports furent rendus sur chaque site. *« Le Havre, face à l'Angleterre, ne parut propre qu'à un port marchand. La Rochelle, du fait de son passé protestant, ne fut pas jugée digne d'être*

un port royal. Brouage fut éliminée en raison des dépenses énormes qu'aurait exigées le dégagement de son chenal d'entrée. Restaient en lice la Seudre et la Charente. L'abri offert par la Seudre fut jugé insuffisant ».

Inscription patrimoine mondiale Unesco

En outre, l'estuaire de la Charente avait l'intérêt de se trouver à une même distance des ports marchands de Bordeaux et de Nantes, pour lesquels le futur arsenal devait avoir un rôle important de défense à jouer.

Dans la moitié nord du Golfe de Gascogne, l'estuaire de la Charente est naturellement protégé des assauts de l'Océan Atlantique grâce à la présence d'îles. Ces obstacles naturels forment ainsi la mer des pertuis ; les îles d'Oléron et de Ré, la presqu'île d'Arvert, et le bec de l'Aiguillon offrent alors trois accès étroits à la côte charentaise. Le pertuis de Maumusson laisse une trouée par le sud entre la presqu'île d'Arvert et la pointe de Gatseau sur l'île d'Oléron. Le pertuis Breton, au nord, procure un passage entre l'île de Ré et la Pointe de l'Aiguillon. Entre les deux, le pertuis d'Antioche sépare les îles d'Oléron et de Ré. En somme, cette barrière, avec ses trois percées, présente un excellent lieu de mouillage pour les navires.

Par conséquent, ce fleuve permettait une protection face aux attaques de la mer mais il était très important qu'il fut navigable. La Charente a de faibles pentes avec une profondeur assez importante pour naviguer. De plus, elle est alimentée par de grosses sources qui assurent sa régularité.

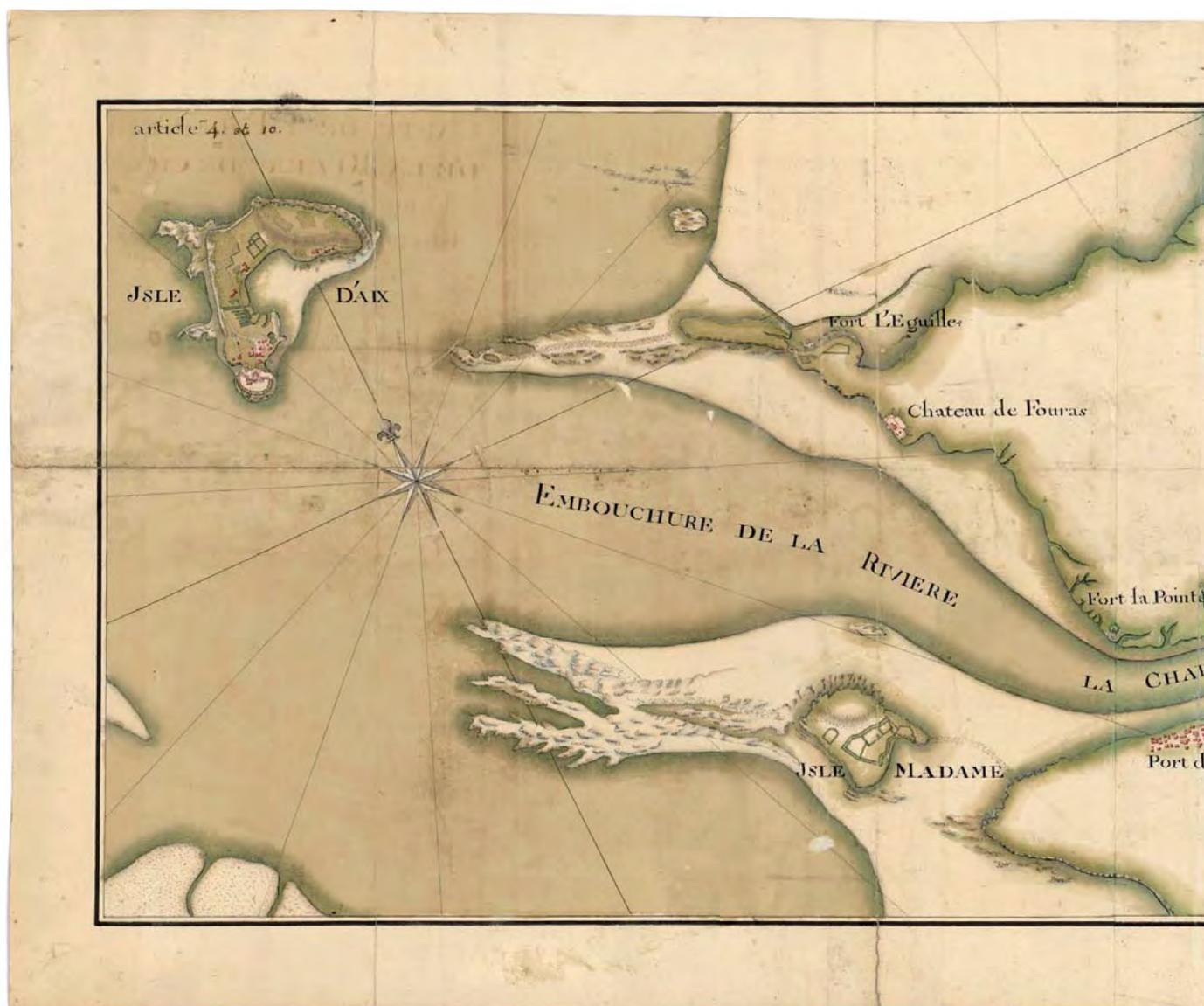
3.1.2.2 Un fleuve, un méandre, des marais

Le fleuve Charente fut choisi pour la protection naturelle dont il bénéficiait. Mais il fallut déterminer, sur cet estuaire, le site précis pour l'installation du « plus beau et du plus grand des arsenaux » (Louis XIV).

Soubise et Tonny-Charente furent les premiers lieux auxquels on pensa, car des constructions de vaisseaux s'y faisaient déjà, mais les propriétaires refusèrent de vendre leurs terres. Finalement, le choix se porta sur la châtellenie de Rochefort, dont les terres avaient été vendues par Henri IV, et qu'il était aisé de reprendre à Jacques Henri de Cheusses, seigneur protestant local. Le site est logé à l'entrée de la grande boucle tracée par la Charente, encore étroite et qui s'élargit progressivement pour arriver à la mer. À cet endroit, la marée se fait encore sentir

et permet ainsi la navigation des gros navires. « *Cet estuaire [offre] l'avantage de pouvoir bénéficier de la marée deux fois par jour (avec un jusant qui dure à cet endroit le double du flot) pour faire remonter les bateaux et faire jouer au reflux le rôle d'effet de chasse sur les alluvions déposées sur les rives. Le fond vaseux [est] sans danger pour les coques des bateaux* » (Inscription patrimoine mondiale Unesco).

Au demeurant, l'espace terrestre offrait peu de contraintes. La seigneurie était quasi vierge de constructions, ce qui ne pouvait pas contrarier les projets. Le marais, milieu hostile, qui entourait le site, procurait une protection naturelle contre les éventuelles attaques venant de la terre. D'autre part, la vingtaine de kilomètres qui séparait le futur

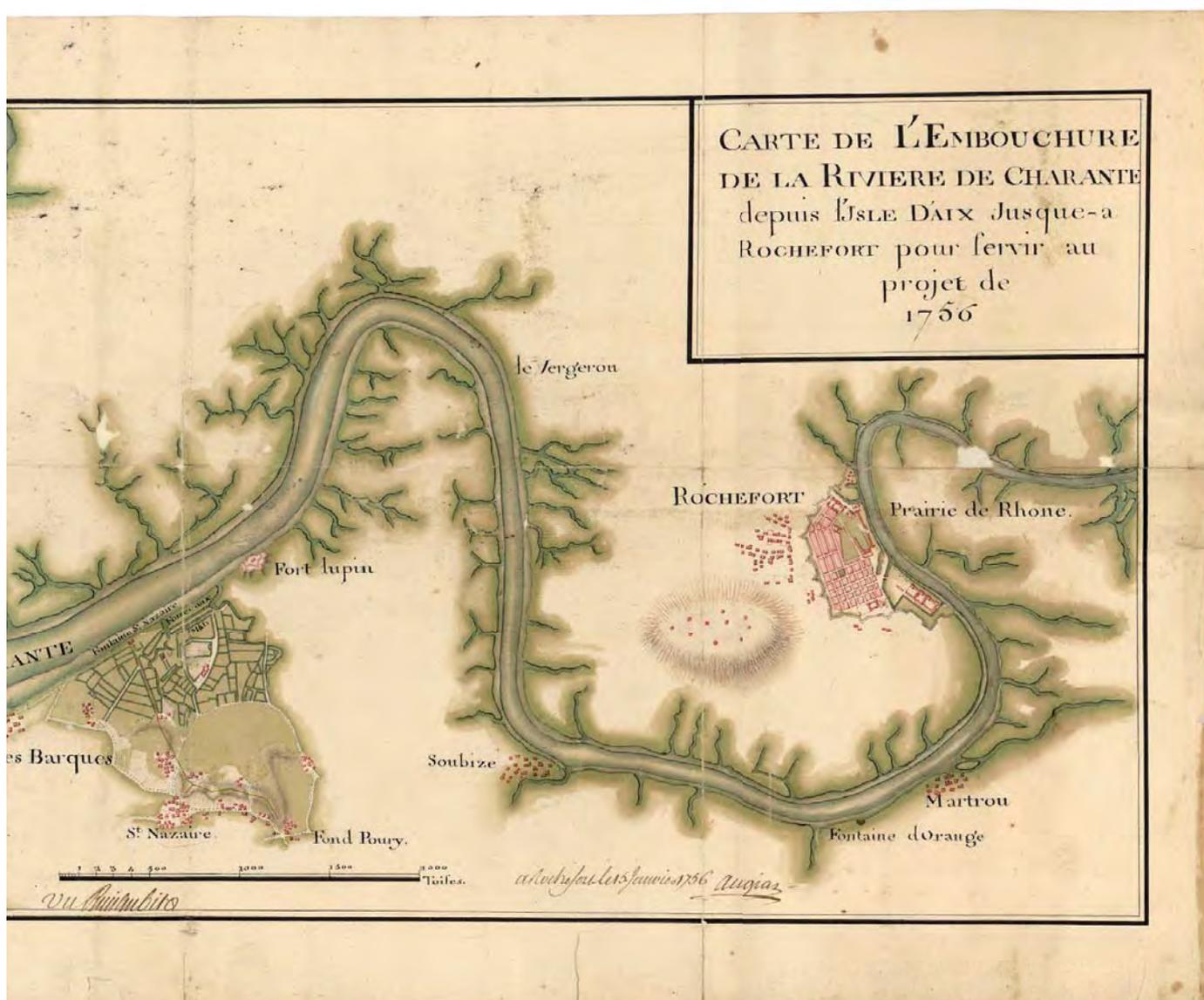


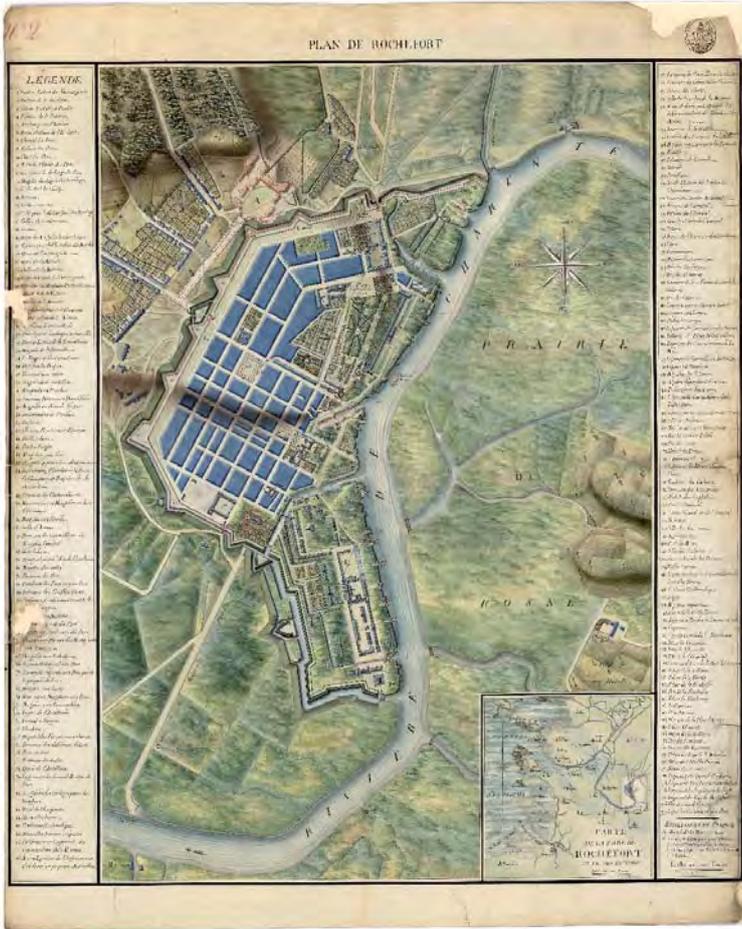
arsenal de la mer éviterait des attaques de la flotte ennemie : les navires avec leur armement risqueraient de toucher le fond dans le fleuve. Enfin, les ressources agricoles de la région étaient abondantes et variées pour permettre l'installation d'une population.

Cependant, le terrain, au coeur des marais, constitué d'un sol meuble fait de vase et de glaise, n'allait pas être des meilleurs pour un projet de cette envergure. François Blondel, l'architecte de la Corderie Royale et de la ville de Rochefort écrit dans son Cours d'Architecture en 1675 : « Avant toutes choses, je voulus avoir une connaissance parfaite du terrain et, l'ayant fait sonder en plusieurs endroits, je reconnus qu'au-dessous de la première croûte, qui était d'environ deux pieds (64 cm) de terre noire

et de gazon, il y avait une couche de glaise très ferme et solide sur le haut, de la hauteur de 10 à 12 pieds qui, s'amollissant petit à petit vers le bas, se terminait en boue ou vase molle et demi liquide, de la même nature qu'est celle des bords et du fond de la rivière ; et ce terrain, si mauvais sous le lit de glaise, continuait à une si grande hauteur que je ne pus jamais découvrir le fond, ni trouver d'autre terrain au-dessous ». Pour faire face à ces conditions pédologiques, des techniques de fondations et de constructions innovantes allaient devoir être développées.

Cela étant, le 12 novembre 1665, Charles Colbert de Terron fit part de son choix à Colbert quant à l'emplacement du futur arsenal.



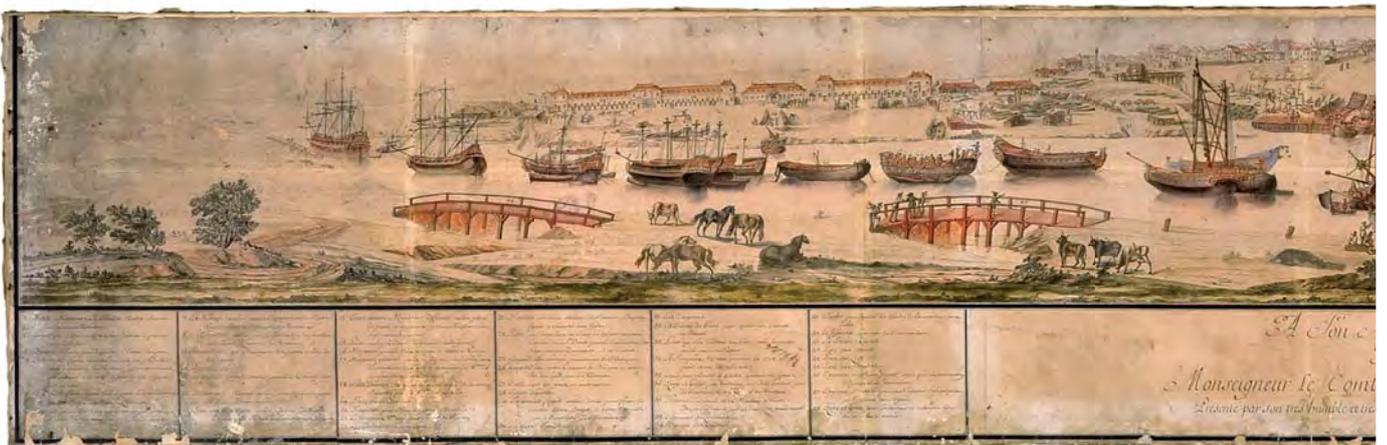


Plan de Rochefort



Ci-contre :
Vue aérienne de Rochefort

Ci-dessous :
Rochefort : Plan et vue générale, aquarelle sur papier, 1724



A Son
Monseigneur le Comte
Lecteur par son très humble et

3.1.3 Le long de l'estuaire de la Charente : l'arsenal et ses fortifications

3.1.3.1 L'arsenal de Rochefort

Un arsenal est « un espace isolé, surveillé aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur [...] un lieu de représentation du pouvoir central, [...] afin d'obtenir au bon moment, la bonne pièce au bon endroit, [...] [où] se côtoient trois autorités distinctes : technique, administrative et militaire » (Acerra & Meyer 1987).

Sur cette terre de Saintonge, seuls un village avec un château-fort, le logis des Cheusses, et une paroisse existaient. De ce hameau entouré de marais, naquit un complexe militaro-industriel maritime et une ville, tous deux d'une valeur architecturale exceptionnelle. Toute cette région vécut avec l'attente de la guerre et l'histoire de la Marine. Une terre dont l'histoire locale fut liée avec l'histoire nationale. Une ville qui doit son existence à la Marine. C'est un élément qui fait aujourd'hui la particularité de Rochefort par rapport aux autres arsenaux. Tous en France, excepté Rochefort, furent construits à partir d'une base urbaine ou portuaire pré-existante.

Cet arsenal-modèle, voulu par Louis XIV et Colbert, qui fabriqua pendant trois siècles des constructions navales, est redécouvert et remis en valeur depuis les années 1960. En 1987, la ville signe, avec le Ministère de la Culture, la convention Ville d'Art et d'Histoire. En 2005, une ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) est créée. Depuis le 13 novembre 2009, un secteur

sauvegardé au titre de la loi du 4 août 1962 (loi Malraux) a été mis en place sur Rochefort, comme ville nouvelle du XVII^e siècle.

La décision que prend Louis XIV d'implanter un arsenal à Rochefort bouleversa le territoire. Un véritable site industriel se constitua afin d'être en mesure de concevoir des vaisseaux, d'assurer leur entretien et leur réparation et de permettre leur armement.

« Le désir de Sa Majesté est de faire de l'établissement de Rochefort le plus grand et le plus beau qu'il y ait dans le monde. » écrivit Colbert à son cousin Colbert de Terron en 1669.

L'Arsenal de Rochefort fut construit de toute pièce à partir de 1666 sur les bords de la Charente. Un port de guerre comme celui-ci avait des activités multiples : la construction, la réparation, l'entretien, l'approvisionnement, la transformation, l'armement, la défense, l'administration et la représentation royale. De 1666 à 1690, les principaux établissements de l'Arsenal furent construits. Afin d'accueillir les ouvriers, la ville fut tracée et créée selon un plan en damier à partir de 1669, sur l'île en arrière de l'Arsenal. Elle fut entièrement créée pour l'Arsenal. Son organisation s'accordait, elle aussi, avec les diverses fonctions rattachées à l'Arsenal : administrative, militaire, navale, médicale ou résidentielle.

3.1.3.2 Un fleuve aménagé par et pour l'arsenal

L'arsenal s'étalait sur un front de deux kilomètres le long de la Charente. Divers établissements étaient nécessaires à la construction d'un navire de guerre. De la corderie dont la réputation dépassait les mers, aux fosses aux mâts et aux fontaines, l'estuaire de la Charente a vu s'implanter sur ses rives, de nombreux ouvrages et établissements liés à l'arsenal.

L'Hermione est sans doute le plus connu des vaisseaux construits dans l'arsenal de Rochefort. Un bateau achevé partait de la corderie et longeait lentement le fleuve jusqu'à l'embouchure pour finir de s'équiper. A cause du faible tirant d'eau de la Charente, il lui fallait plusieurs jours pour atteindre la mer, à vide, hâlé par la population. Puis il était armé dans la rade d'Aix.





La Corderie Royale

• La Corderie Royale

La corderie jouait un rôle majeur au sein de l'arsenal. La réalisation des cordages était un élément essentiel de la construction navale. Au XVIII^{ème} siècle, le cordage d'un navire de 74 canons pesait 84 tonnes, soit 3,4% du poids du navire. Les cordes étaient faites de chanvre, matière qui passait à travers de multiples ateliers : il était battu, peigné, filé, tordu et enroulé, puis passé dans le goudron. La renommée de la Corderie Royale de Rochefort était telle, que la production de cordage était exportée vers les colonies d'Amérique.

Malgré les difficultés de la construction, la Corderie Royale est le premier atelier de l'arsenal mis en service. Longue de 373,33 mètres sur 8 mètres de large dans une architecture classique, elle s'étend sur le long de la rive de la Charente. Le bâtiment est en calcaire, la partie mansardée, en ardoise, et le toit, en tuile. Au centre et à chaque extrémité, trois pavillons donnent du relief à cette longue façade. La ville de Rochefort s'est construite à l'arrière du bâtiment.

En ruine après de la Révolution, la corderie fut réhabilitée au XIX^e siècle (agrandissements, ouvertures...). Mais en 1867, la fabrication des cordages s'arrêta avec l'apparition du bateau à vapeur. La corderie servit alors de magasins, d'ateliers ou d'entrepôt. À la fermeture de l'Arsenal en 1927, elle fut affectée à l'artillerie navale. Elle fut à nouveau en ruine après la Seconde Guerre Mondiale et jusqu'en 1964 où l'amiral Maurice Dupont entreprit avec des élèves de la Marine, de nettoyer le bâtiment. Elle fut classée Monument Historique en 1967 et rachetée par la ville en 1972 qui entreprit sa complète restauration.



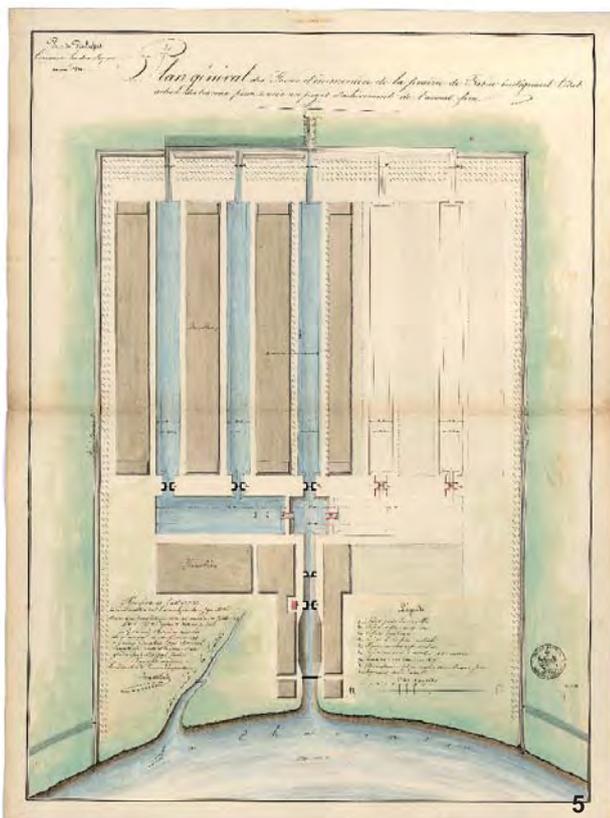
1 - 2 : Contexte paysager des fosses de la Gardette

3 : Vue aérienne des fosses de la Gardette à Saint-Hippolyte et à Échillais

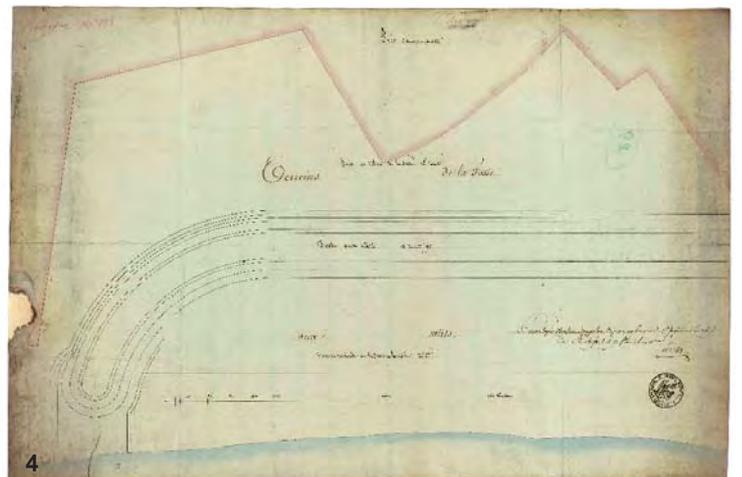


4 : plan général des fosses de la Gardette

5 : Plan des fosses aux mâts de l'arrière-garde à Saint-Hippolyte



6 : Plan général des fosses de Lupin à Saint-Nazaire-sur-Charente



• Les fosses aux mâts

Avant que le bateau ne soit mâté, les mâts restaient une dizaine d'années ou plus dans les « fosses aux mâts » ou « fosses aux bois ». Afin que le bois conserve sa souplesse et sa solidité, les troncs d'arbre sont maintenus sous l'eau dans ces fosses, avant leur transformation en mâture. Les fosses aux mâts étaient reliées à la Charente par un chenal, et souvent la rivière y déposait beaucoup d'alluvions qui nécessitait un curage régulier (10 à 15 ans).

Les premières fosses aux mâts creusées pour l'Arsenal de Rochefort le furent à Saint-Nazaire en 1668. Les **fosses de Lupin** sont les plus grandes. Environ 1500 bois pouvaient y être placés, attachés sous l'eau avec des chaînes de fer. Mais les mâtures disposées dans ces fosses s'y détérioraient en très peu de temps à cause de piqûres de vers sans doute rapportés par les navires lors de voyages en outre-mer et qui aimaient à se reproduire dans ces fosses d'eau salée. À cause de cela, ainsi que de leur éloignement de l'arsenal, elles furent vite abandonnées.

Sur la rive gauche, en face de la corderie, se trouve la **fosse aux mâts de l'Arrière-Garde**. Elle fut creusée en 1792 et pouvait contenir 828 mâts. Son chenal de communication présente une courbure importante car la fosse est parallèle à la rive du fleuve.

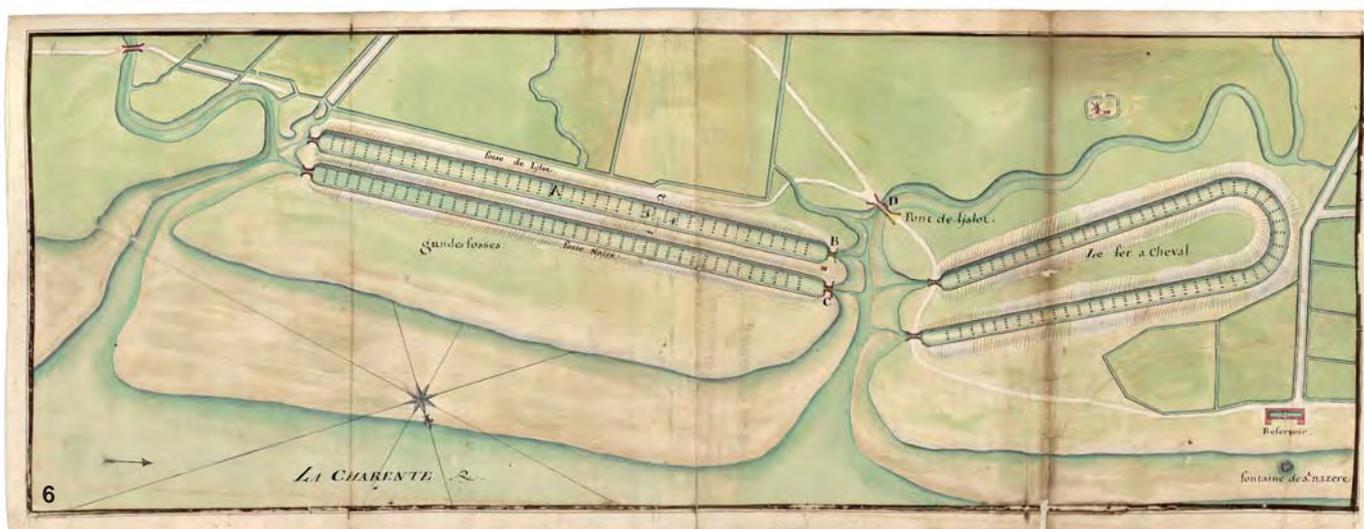
Un peu plus au sud, furent creusées les **fosses de la Gardette** en 1834. Cinq fosses alimentées par le canal de la Bridoire, et quatre bassins hydrauliques sont disposés sur un terrain d'une quarantaine d'hectares. Les fosses au fond pavé, font 360 mètres de long sur 50 mètres de large et 2 mètres de profondeur. La terre dégagée lors du creusement a été mise le long et forme alors des « cavaliers », un petit relief allongé d'environ 3 mètres d'altitude.

Chacune des fosses est reliée à la Charente par un ruisseau d'alimentation équipé d'écluses. Trois modestes bâtiments du XIX^{ème} siècle sont présents : la maison des gendarmes, l'atelier et la maison du jardinier. Les fosses ne furent pas longtemps utilisées, car la marine en bois connaissait sa dernière grande période. En 1902, le service des constructions navales annonça que toutes les fosses aux mâts étaient devenues inutiles.

Aujourd'hui, cet espace est la propriété du conservatoire du littoral, et deux éleveurs y font paître leur troupeau de vaches. La ligue pour la protection des oiseaux (LPO) effectue des comptages d'oiseaux sur ce périmètre qui abrite une faune variée et parfois rare (hérons, tadornes de Belon, petits échassiers, loutre d'Europe...). Les fosses de la Gardette constituent un espace calme au relief doux, aux graminées colorées par la lumière du matin et offrent une vue sur Rochefort, la Charente et ses ponts.

Au plus près des ateliers, sur la rive droite, il existait également des fosses aux mâts. L'une d'entre elles se situait près de l'atelier de la mâture (arsenal sud) ; mais rapidement abandonnée, elle fut remplacée par le chenal de mâture, puis par des fosses aux petits mâts d'une contenance de 2400 mâtures et manches de gaffes. Une autre fosse était implantée dans l'avant-garde, à l'entrée de l'Arsenal.

Souvent peu visibles compte tenu des modelés de terrain qui les délimitent et de leur emplacement sur des terrains privés, les fosses aux mâts constituent encore un patrimoine méconnu de l'estuaire de la Charente, faisant pourtant partie intégrante du fonctionnement de l'Arsenal.





La fontaine Lupin



*Vue aérienne de l'embouchure ; au 1^{er} plan, la fontaine Lupin et les fosses aux mâts
Source : Mairie de Port-des-Barques*

• Le système hydraulique

Dès la création de Rochefort en 1666, l'approvisionnement en eau potable de la population sans cesse grandissante est un problème.

Pendant la construction de la corderie, on établit un bassin pour recueillir les eaux par drainage souterrain. Un petit château d'eau fut construit au-dessus pour y abriter les systèmes de pompage. Mais l'eau soutirée n'était pas de bonne qualité. En 1670, la fontaine de la corderie, toujours visible, fut aménagée par le maître fontainier François Desse en avant du bassin. Mais à Tonnay-Charente, les sources sont riches et abondantes. Sous l'impulsion de l'intendant Bégon, on canalisa les eaux des coteaux de Tonnay qui furent emmenées par un aqueduc. C'est un ouvrage en pierre à plusieurs arches qui fut aménagé sur le massif des coteaux de la Coudre au lieu-dit « Le Coteau ». Il permettait d'acheminer l'eau des sources des Moines et Fougeras jusqu'à Rochefort.

• La fontaine Saint-Nazaire

En 1667, l'existence d'une source abondante à Saint-Nazaire fut signalée à Colbert par le duc de Beaufort, surintendant de la navigation et du commerce de France, qui réclamait une fontaine en bord de Charente afin de remplir les tonneaux dont on chargeait les vaisseaux en aval du fleuve. La fontaine se trouve à un kilomètre en aval du fort de Lupin qui la protégeait, et à autant de l'embouchure. Les bateaux pouvaient ainsi être chargés en eau à cet endroit sans craindre de toucher le fond à cause du poids. D'ailleurs, les barriques participaient au lestage du navire par leur placement précis et calculé à fond de cale.

Un ancien château d'eau au lieu-dit « Les Granges » est encore visible. Les canalisations de la source de Fourangeod et celles de la Touche se réunissaient au réservoir de Pigeara et se dirigeaient ensuite vers le château d'eau, sur les hauteurs de la Coudre.

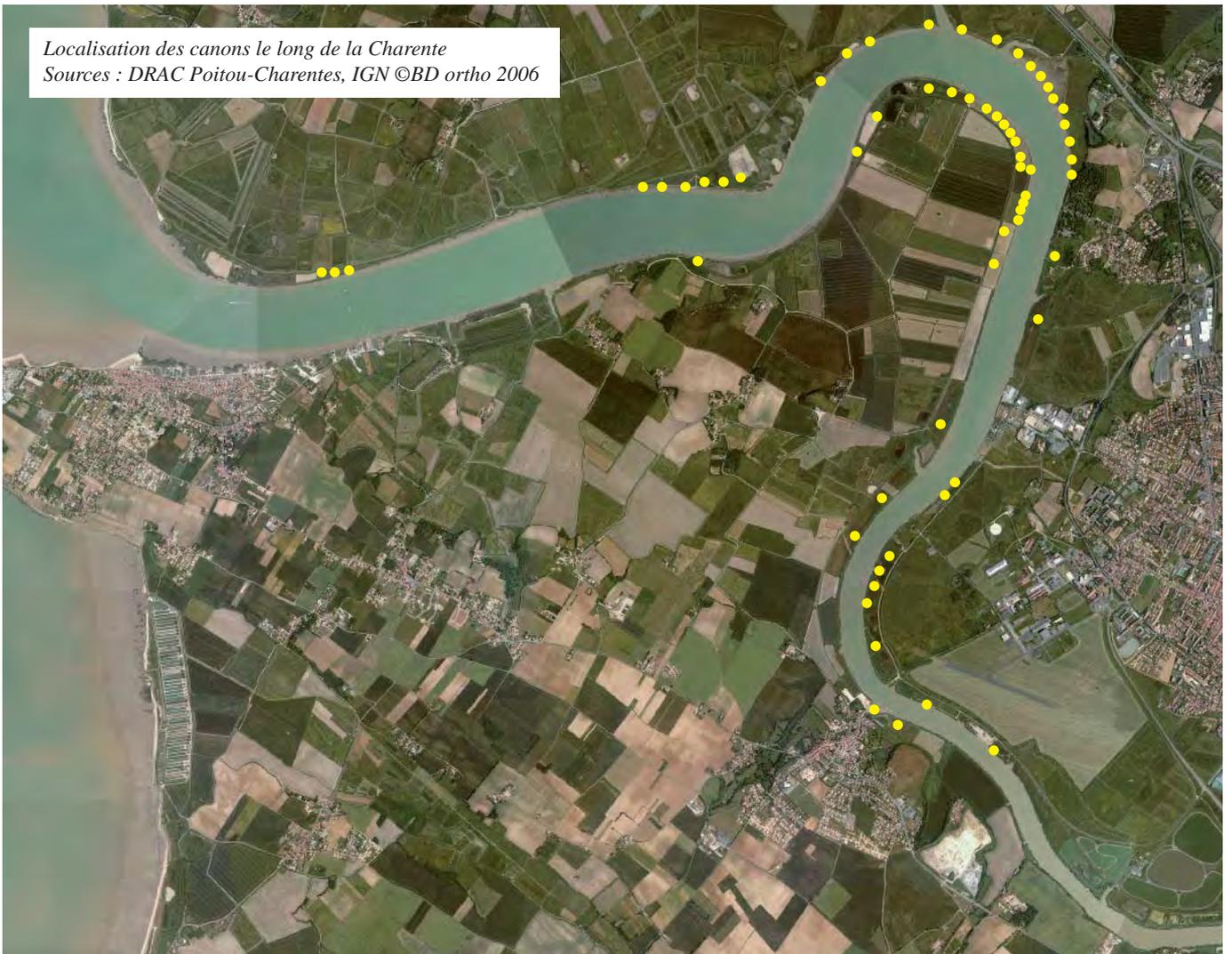
À partir de la mise en place de l' Arsenal de Rochefort, Tonnay-Charente se munit donc d'ouvrages hydrauliques afin de transporter cette eau douce à ses habitants et à ceux de Rochefort. Tout un réseau d'eau fut mis en place pour alimenter au mieux l'arsenal. Ces ouvrages hydrauliques sont encore visibles pour certains et la toponymie des lieux (« Les Fontaines ») témoigne encore de l'existence de sources et d'un cheminement hydraulique passé.

D'après un dessin du chevalier de Clerville, on peut avancer que la construction de la fontaine de Lupin était en cours en 1671. Elle était conçue comme un ensemble formé de deux bassins reliés par un canal à une tour hexagonale entourée d'eau. Cependant, sa forme actuelle, construite dans un style classique par l'ingénieur de la Marine Onésime Augias, date de 1763 : une tour hexagonale implantée sur une plateforme en losange à deux pans coupés.

L'eau venait du hameau de Font-Pourrie. L'alimentation était possible par un double système qui était fonction de la hauteur de la marée. En France, seules deux autres fontaines d'approvisionnement en eau douce pour les navires existent encore, celles de Belle-île et celle de Brest.



*Canons du chemin de halage, face à la Corderie Royale
Source : Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais*



*Localisation des canons le long de la Charente
Sources : DRAC Poitou-Charentes, IGN ©BD ortho 2006*

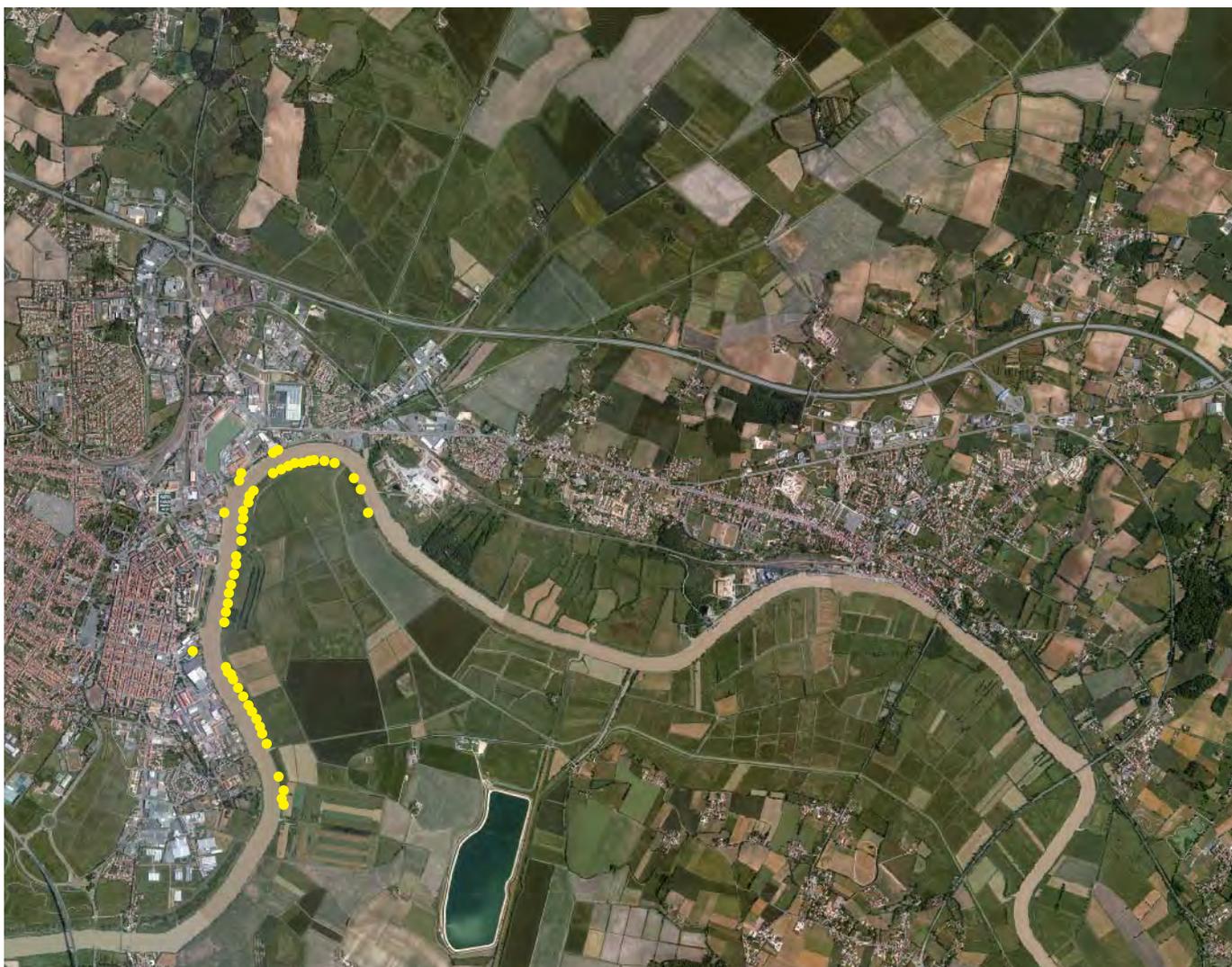
• Les canons de la Charente

De Rochefort à la côte littorale, un chemin de halage ponctué de canons mis en terre longeait la rivière. Avec un fleuve subissant la marée et un tirant d'eau insuffisant, les vaisseaux ne pouvaient pas quitter le port de Rochefort sans aide ; ils devaient être hâlés par hommes et chevaux à l'aide de longs cordages. Il fallait deux semaines aux bâtiments pour atteindre la mer. Dans un premier temps, ce sont les habitants qui effectuaient cette tâche, appelée « corvée de cordelle » ; puis à la création du bagne de Rochefort en 1766, les bagnards seront chargés de ce labeur. Somme toute, on eut très tôt l'idée de ponctuer le chemin de halage de pilots d'amarrage en bois pour faciliter le halage. Mais ceux-ci ne manquaient pas de pourrir sous l'action de l'eau et devaient être changés régulièrement. En 1722, on eut l'idée de remplacer ces derniers par des canons hors d'usage ou pris à l'ennemi. En juillet de la même année, le Conseil de Marine accepta l'idée « *que vous fassiez remplacer les pilots d'amarrage établis le long de la*

rivière par des canons de fer hors de service [...] il est bon d'en faire l'épreuve et il est à désirer qu'elle réussisse ».

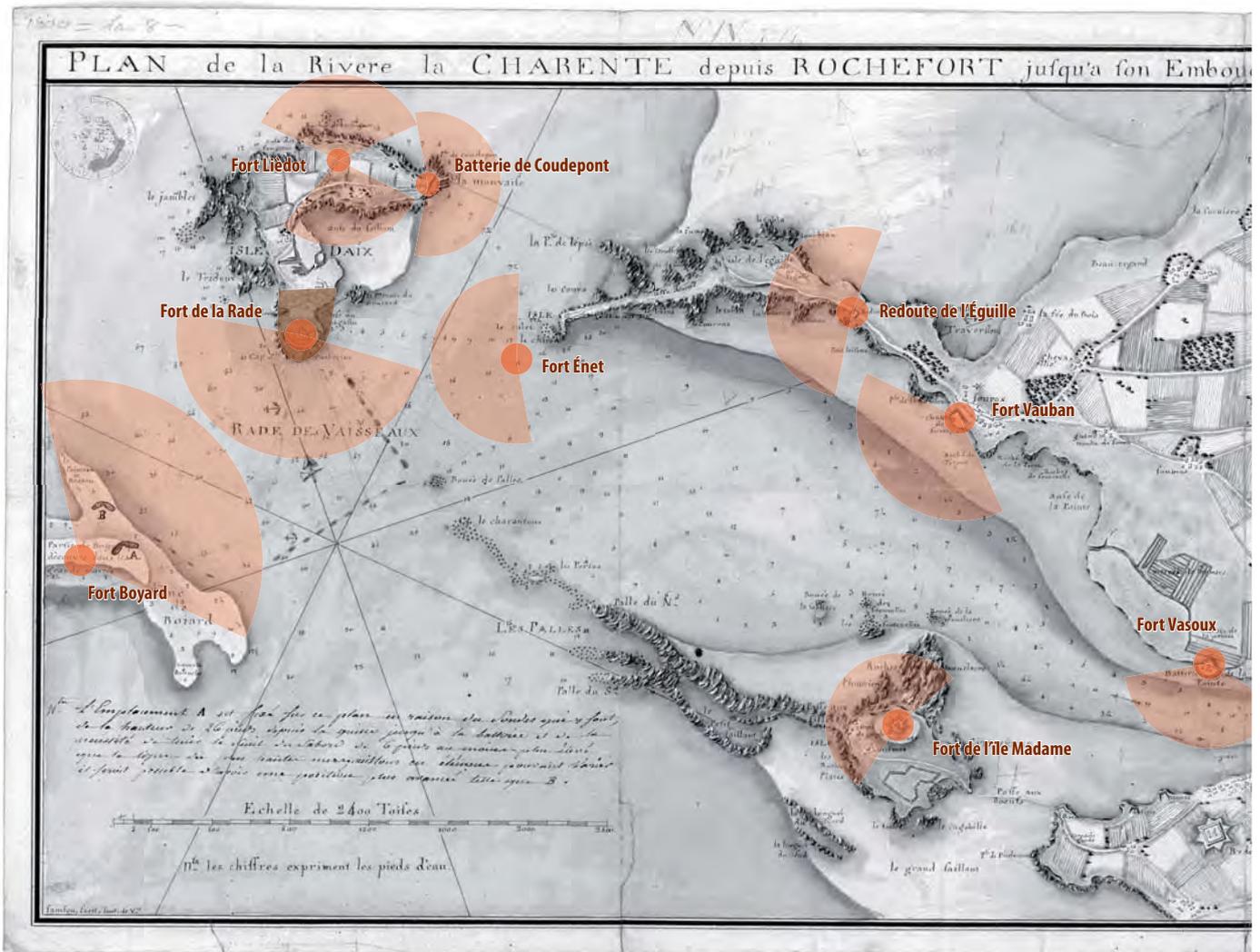
Récemment, 124 canons furent recensés le long de la Charente, principalement en face de la Corderie Royale et dans la boucle du Vergeroux. Ils sont parfois droits plantés dans la terre et plus souvent enfouis dans la vase d'où seule une vingtaine de centimètres dépasse. 57 autres ont été dénombrés dans le pays rochefortais. Ils auraient été déplacés de leur emplacement d'origine. L'étude des différents canons permet de constater que toutes les époques sont représentées et que certains canons pourraient même provenir d'Angleterre, de Hollande ou de Suède.

Encore méconnus il y a une dizaine d'années, les canons réformés ont fait l'objet de récentes recherches, afin de connaître leur fonction et de les considérer comme patrimoine liés à l'Arsenal.





Le fort Lupin à Saint-Nazaire-sur-Charente depuis la rive droite.
En arrière plan, le clocher de Saint-Nazaire-sur-Charente



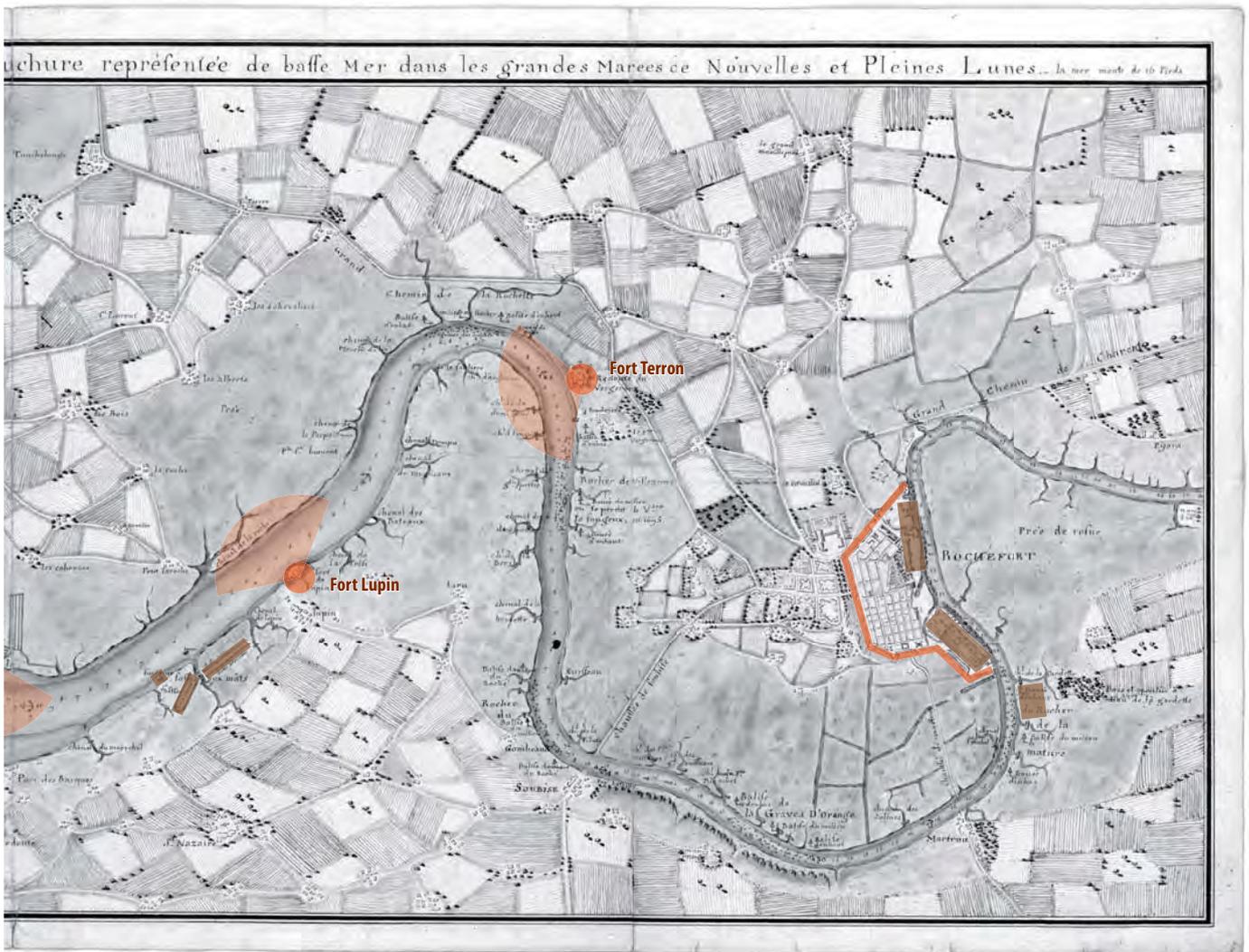
3.1.4.3 Un estuaire fortifié

« L'un des plus importants points que j'estime nécessaire d'examiner et de résoudre pour nos établissements est celui de mettre à couvert de toute insulte le grand arsenal de Marine auquel vous travaillez, veu que nous pouvons avoir la guerre avec les nations voisines puissantes en mer, et qu'il seroit fâcheux qu'il fust exposé à leur entreprise. » Colbert, courrier à son cousin Colbert de Terron, intendant de Rochefort, 1669.

Le site de l'estuaire de la Charente – sa rade, ses îles et ses méandres – offre une protection naturelle pour l'arsenal, et permet également l'installation d'ouvrages de défense jalonnant le parcours des bateaux de l'arsenal à la mer.

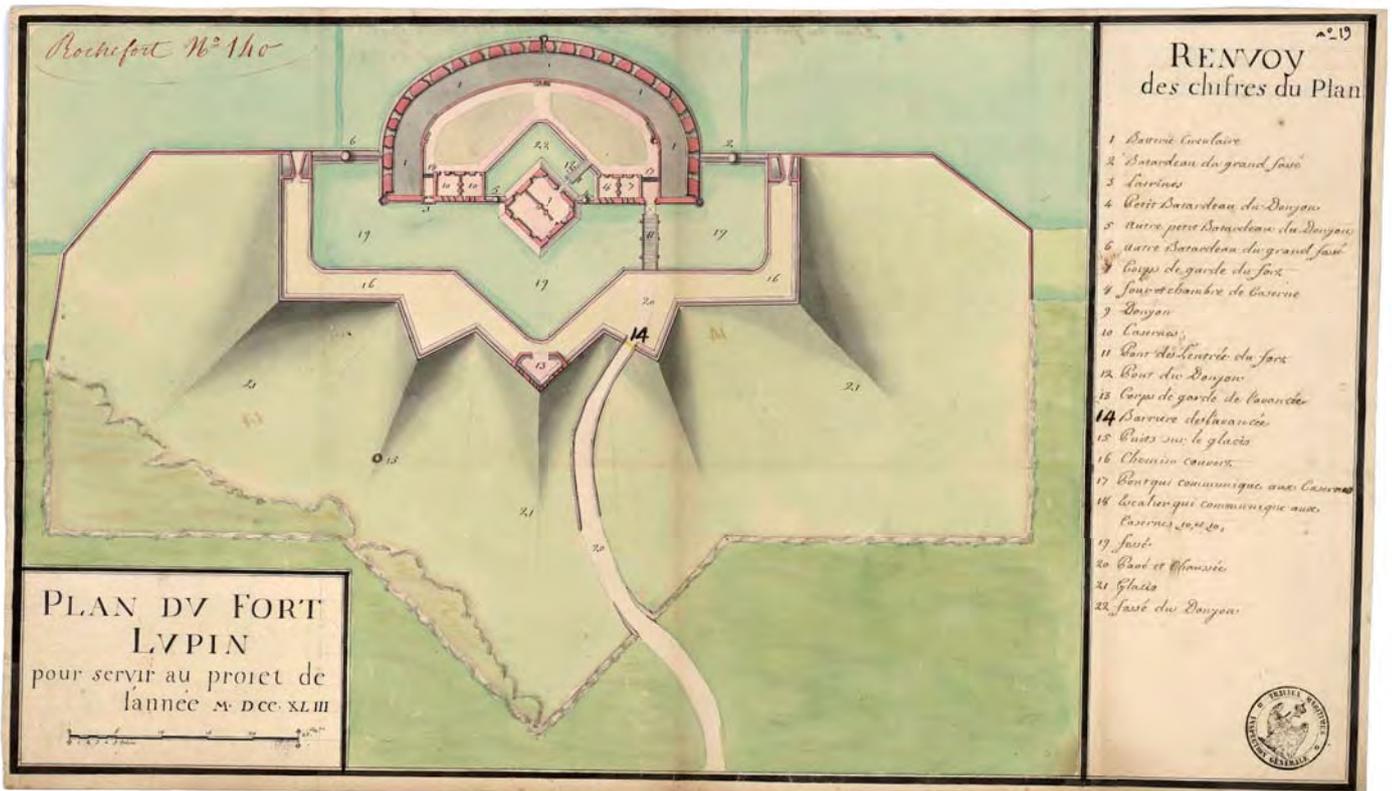
Lors de la mise en fonctionnement de l'arsenal, les fortifications existantes étaient celles du fort de la Prée sur l'île de Ré surveillant le Pertuis Breton ; ainsi que le château d'Oléron et sa citadelle protégeant le point de passage vers Brouage. Mais cela ne pouvait suffire à protéger le port de guerre et

ses constructions navales des attaques ennemies. Alors, tout au long du fleuve jusqu'à la mer des pertuis, se dressèrent forts et redoutes. La protection de la rade fut la préoccupation principale à la mise en service de l'arsenal, car les vaisseaux devaient y être armés là à cause du trop faible tirant d'eau de la Charente. Même si dès l'année suivante, la commission des fortifications proposa la construction de deux forts sur le banc de Boyard et à la tête de l'île d'Aix, il faudra attendre 1691 pour y voir une construction.





Fort Lupin à Saint-Nazaire-sur-Charente



En 1672, l'ingénieur La Favollière proposa les plans du **fort de la Pointe** (ou fort Vasoux) et un projet à l'emplacement actuel du fort Lupin. Le premier fut bâti l'année-même, le second attendit. Le fort de la Pointe construit sur la commune de Fouras, fut le premier ouvrage militaire pour la défense de l'arsenal. Situé sur la rive droite au débouché de l'estuaire, face à Port-des-Barques, il protégeait l'entrée du fleuve. C'était alors une batterie en V qui permettait le tir de quinze canons.

Un an plus tard, Pierre de Massiac, bâtit la **redoute de l'Aiguille** sur la Pointe de la Fumée. La presqu'île de Fouras offrait un vrai point d'accès à la terre si l'ennemi y débarquait. Cette vaste redoute, dont les faces latérales étaient baignées par la mer et les deux fronts étaient précédés d'un fossé, avait pour but de lui barrer la route.

En 1674, par peur d'une attaque hollandaise, on éleva un retranchement en terre palissadé autour du bourg de Fouras. Dans le même temps, on construisit rapidement le **fort Terron** à Vergeroux dans la première boucle de la Charente. A 5,5 kilomètres de l'embouchure du fleuve, celui-ci verrouillait le passage vers Rochefort. On y plaça plusieurs canons et une chaîne soutenue par des piliers de bois en travers du fleuve. Complété par un camp de réserve de 600 soldats ainsi que par les milices de Rochefort, de Tonnay et de Brouage, l'ensemble dissuada l'amiral Tromp et son escadre de 72 vaisseaux de prendre le chemin fluvial.

En 1683, on eut l'intention de construire un ouvrage à l'emplacement précédemment indiqué par La Favollière. François Ferry et Vauban proposèrent chacun un projet pour le **fort Lupin**. Celui-ci se construisit selon les plans plus modestes et moins coûteux de Vauban

qui souhaitait une batterie semi-circulaire avec réduit de gorge. Vauban fit valoir dans ce choix l'étroitesse de la rivière à la hauteur du fort (36m), qui interdisait à plusieurs vaisseaux de l'aborder de front. Entre les forts de la Pointe et Terron, assis sur un rocher de la rive gauche du fleuve, le fort Lupin défendait donc l'aval du premier méandre à 4 kilomètres de l'embouchure. Il protégeait Rochefort mais également les fosses aux mâts et la fontaine Saint-Nazaire où les vaisseaux de guerre venaient se ravitailler en eau douce. Il s'acheva en 1685.

Dans les années suivantes, Ferry proposa des travaux sur le fort de l'Aiguille, en mauvais état. Ils ne seront pas effectués. Par contre, il transforma l'ancien **château fort de Fouras** en fort militaire. Les murs du donjon furent épaissis pour porter en terrasse une batterie de neuf canons et un observatoire des signaux qui recevait les ordres de l'état-major de Rochefort et les transmettait à l'escadre en rade. Une fausse-braie avec une batterie en demi-cercle portant une échauguette fut aménagée vers la mer. Après la mort de Ferry en 1701, faute de crédits, les travaux s'arrêtèrent.

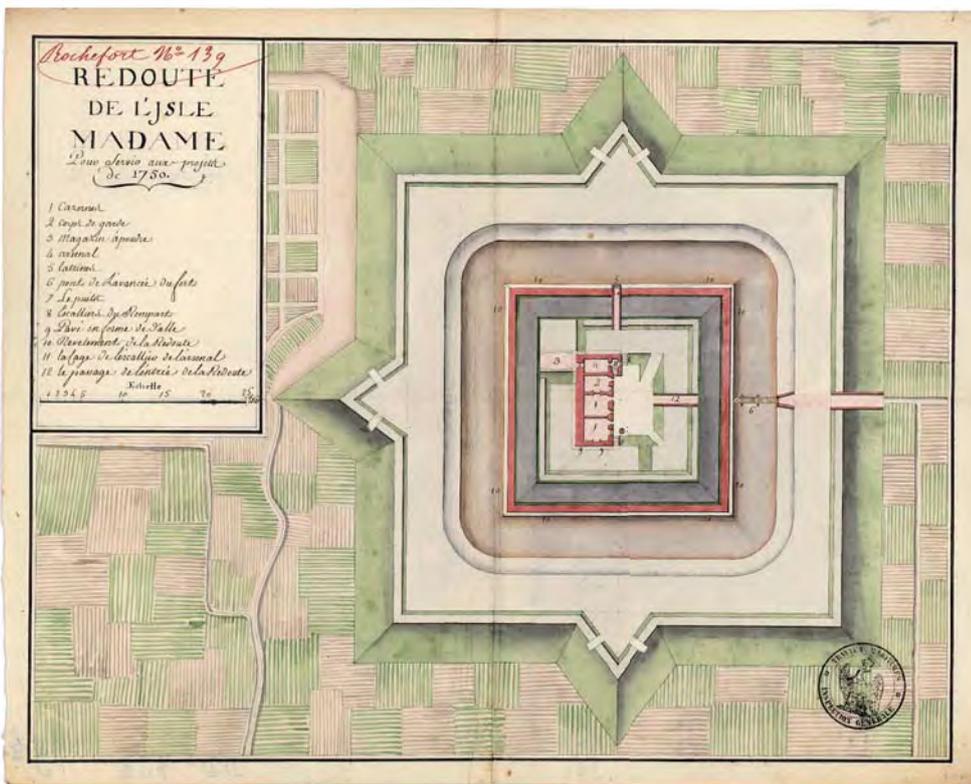
À partir de 1691, la stratégie changea : on commença enfin la protection de la rade d'Aix. Néanmoins, le projet d'un fort sur la longe de Boyard, à nouveau proposé par Descombes, fut rejeté par Vauban qui déclara au roi : « *Sire, il serait plus facile de saisir la lune avec les dents que de tenter en cet endroit pareille besogne.* » Par contre, il dessina les plans du **fort de la Rade** à la pointe méridionale de l'île d'Aix. En 1693, les travaux sont bien avancés ; et en 1699, on engagea le creusement des fossés et les fondations de la demi-lune, ainsi que le bourg à cinq rues rayonnantes en éventail à partir du fort.



Redoute de l'Aiguille à Fouras



Fort de l'Île Madame à Port-des-Barques
 Source : Mairie de Port-des-Barques



Durant cette dernière décennie du XVIII^e siècle, on continua la défense des côtes maritimes et non plus fluviales. D'ailleurs en 1700, le fort Terron devint un lieu de séchage de poudre. Redoutes et retranchements furent créés sur la côte de Port-des-Barques, et l'île Madame s'équipa de batteries protégeant ses passes nord et sud ainsi que de logements et magasins. Avec le début de la guerre de Succession d'Espagne en 1701, la France craignit les attaques de l'alliance anglo-hollandaise. L'ingénieur Roussetot projeta donc sur cette même île, la construction d'une redoute entourée de fossés sur le point le plus élevé de peur que les anglais n'y débarquent. Le **fort de l'île Madame** est de forme carrée, entouré de fossés, avec une escarpe entièrement revêtue et un parapet sans embrasure de tir obligeant les batteries à tirer à barquette.

La Guerre de Sept Ans débuta en 1756, un conflit avec l'Angleterre s'annonçait inévitablement. Des crédits furent ainsi libérés pour continuer le fort de la Rade. Mais en 1757, la flotte anglaise, dirigée par l'amiral Hawke, se présenta dans le pertuis d'Antioche et attaqua l'île d'Aix : le demi-bastion et le corps de garde furent détruits et la batterie très endommagée. Les britanniques débarquèrent sur Aix après une heure de conflit et mirent l'île à sac : casernes incendiées, maisons pillées. Cependant, devant l'important dispositif défensif mis en place sur la côte depuis près d'un siècle, la flotte anglaise renonça finalement à mener une expédition contre l'arsenal de Rochefort.

Après cette guerre, une crise de confiance envers les fortifications construites par Vauban apparut. De nouveaux projets pour l'île, estimés trop coûteux, restèrent sans suite et seul le fort de la Rade fut réparé tant bien que mal. On provisionna des crédits pour le réaménagement des forts de l'estuaire, dont celui de la Pointe qui prit sa forme actuelle avec un plan en demi-cercle. Et, Montalembert réalisa un fort en bois sur la pointe de l'île d'Aix en 1779.

Pendant la période révolutionnaire, peu de choses furent entreprises. On peut noter la construction du **fort de Piédemont** à la pointe de Port-des-Barques.

En revanche, pendant le Consulat et le Premier Empire, des fonds furent débloqués afin de terminer la protection de la rade d'Aix et d'y interdire son accès. En 10 ans, l'affaire des Brûlots aidant, Napoléon prit la décision de construire les **forts Énet** et **Boyard**, le **fort Chagnaud** à Port-des-Barques, le **fort Liédot** et la **batterie de Coudepont** sur l'île d'Aix, dont le but était d'empêcher tout débarquement sur l'île. Il engagea également des travaux au fort de la Rade et sur la redoute de l'île Madame. Ayant vu trop grand, il revint sur ses idées dans le même temps et réduisit la taille des forts Énet et Boyard, le premier étant terminé et armé en 1811.

A partir des années 1830, des travaux s'effectuèrent sur les forts du rivage atlantique. Le regain de tension entre la France et l'Angleterre en 1840 donna de l'impulsion au projet du **fort Boyard** : l'encrochement reprit, le fort proprement-dit commença en 1848 avec des réductions de sa taille et se finit en 1859. Mais à cette même période, l'artillerie rayée fit son apparition et les batteries établies au fort de la Rade et, sur l'île d'Oléron, aux forts des Saumonards et de Boyardville purent ainsi croiser leurs tirs et bloquer la rade : Fort Boyard devint obsolète aussitôt fini.

Il n'y eut plus de construction de fortifications après cela. Avec le déclin de l'arsenal de Rochefort, les ouvrages de défense furent peu à peu déclassés et orientés vers d'autres usages (lieu de détention, cible pour des essais de tirs, colonie de vacances...).

Mais ce réseau de forteresses a toujours fait force de dissuasion face aux flottes étrangères, qui n'osèrent jamais s'aventurer sur le fleuve et l'Arsenal Royal resta bien protégé jusqu'à son arrêt en 1926.



1 : Fort Vauban à Fouras

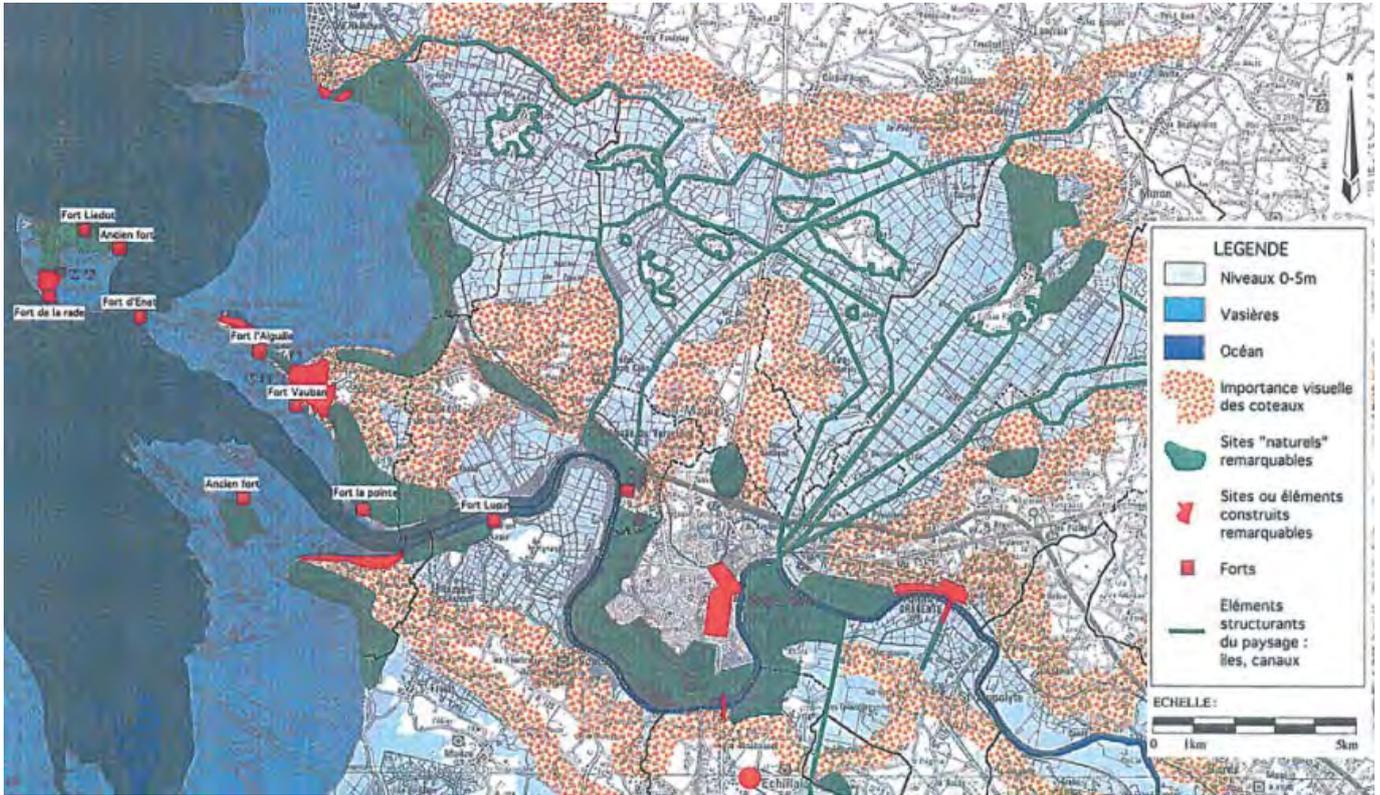
2 : Fort Vasoux à Fouras

3 : Fort Boyard

4 : Fort Énet entre la Pointe de la Fumée et l'île d'Aix

Tous ces ouvrages de défense et ces ateliers sont disséminés le long de l'estuaire de la Charente. Mais tous font partie du patrimoine lié à l'Arsenal de Rochefort. Les éléments les plus remarquables sont identifiés au titre des Monuments Historiques. Plusieurs forts sont également inclus dans les sites classés de l'île d'Aix et de l'île Madame. Parmi eux, le fort Liédot et le fort de l'île Madame sont la propriété du conservatoire du littoral. Mais il existe aussi des éléments de patrimoine méconnus ou qui

ne sont pas protégés. Les travaux liés à la candidature UNESCO ont été l'occasion de poursuivre les recherches relatives à ce patrimoine et de confirmer à travers lui le lien étroit qui existait entre l'arsenal et le territoire de l'estuaire, un territoire qui a vécu, qui s'est construit, qui a travaillé pour l'arsenal. Dans la continuité de ces travaux, le classement, qui englobera la majorité de ces ouvrages, permettra de souder les quatorze communes concernées autour de cette identité historique et territoriale forte.



Carte des éléments structurants et remarquables du paysage
 Source : Plan paysage du Pays Rochefortais

3.2 Intérêt pittoresque

Au milieu des marais serpente la Charente. Dans ce plat pays, le fleuve, bordé de roseaux, est indiscernable ; à côté et pourtant insoupçonnable, toujours changeant de directions, proche et loin à la fois.

« Pauvres campagnes de mon pays, monotones mais que j'aime quand même ; monotones, unies, pareilles ; prairies de foin et de marguerites où, en ces temps-là, je disparaissais, enfoui sous les tiges vertes ; champs de blé, avec des sentiers bordés d'aubépines. Du côté de l'Ouest, au bout des lointains, je cherchais des yeux la mer qui, parfois, montrait au-dessus de ces lignes déjà si planes, une autre petite raie bleuâtre plus complètement droite, et attirante, attirante à la longue comme un grand aimant patient, sûr de sa puissance et pouvant attendre. »

Pierre Loti - Le Roman d'un Enfant (1890)

Parmi les critères définis dans la loi de 1930 et pouvant justifier un classement, le critère pittoresque est également retenu. Le territoire de l'estuaire offre évidemment de multiples ambiances et chaque espace affirme son charme pittoresque de façon discrète, comme le suggère Pierre Loti, ou de façon plus grandiose, comme sur le littoral et les îles.

Dans une première partie, nous décrivons les paysages de ce territoire à travers les différentes entités qui le composent et le caractérisent. Nous commencerons évidemment par l'estuaire qui crée son unité, avec cependant une réelle discrétion. Nous traiterons ensuite des paysages littoraux dont les deux îles d'Aix et Madame, qui bénéficient déjà d'une protection au titre des sites. Les marais sont évidemment une des richesses de ce territoire, fondement de son identité paysagère mais également sources de richesse écologique. Nous terminerons par les terres hautes qui forment l'écrin de cet ensemble, tantôt boisées, tantôt cultivées. C'est sur ces terres

que se sont implantés les bourgs. Chacune de ces zones urbaines possède une organisation originale, issue de son histoire, de sa relation au fleuve et à l'activité portuaire. Les zones urbaines ne sont pas incluses dans le site classé mais la délimitation du site s'appuie souvent sur des façades urbaines qui seront également décrites.

Dans une seconde partie, le territoire et le site classé seront analysés par séquence depuis le littoral jusqu'à Cabariot et Saint-Hippolyte à l'amont :

- les îles,
- l'embouchure de l'estuaire à Fouras, Yves et Port-des-Barques,
- la boucle de la Charente à Saint-Nazaire-sur-Charente, Saint-Laurent-de-la-Prée, Vergeroux et Breuil-Magné,
- le rétrécissement de la vallée entre Rochefort et le coteau de Soubise au Martrou,
- les marais d'Échillais, de Saint-Hippolyte, de Tonnay-Charente et de Cabariot.



1



2



3



4

1 : Un voilier de plaisance remontant la Charente ; la roselière bordant l'estuaire

2 : La boucle de la Charente depuis Vergeroux en direction de l'INRA à Saint-Laurent-de-la-Prée

3 : Les quais de Tonnay-Charente

4 : L'usine TIMAK à Tonnay-Charente

3.2.1 Les entités de paysages

3.2.1.1 La Charente

L'originalité de l'estuaire réside en premier lieu dans son parcours méandrique à travers les marais. A Tonnay-Charente, Rochefort, Echillais, Soubise, le fleuve est guidé par des fronts calcaires qui le conduisent à changer plus ou moins brutalement de direction, décrivant deux amples méandres. Le dessin du fleuve qui contourne Rochefort et la Pointe-sans-Fin, à Saint-Nazaire-sur-Charente, pourrait être l'emblème du site.

Lorsqu'il passe à proximité des « points hauts » comme à la pyrotechnie, à Vergeroux, sous un pont, à Tonnay-Charente ou au Martrou, le long d'une voie de circulation, telle l'avenue de la Libération à Rochefort, ou quand un ponton permet d'accéder à l'intérieur du lit mineur, le fleuve offre le panorama de ces eaux au visiteur. Mais dans la plupart des cas, le fleuve se fait discret et semble se cacher dans les marais. La Charente se terre dans son lit mineur. On peut passer à proximité et ne pas savoir qu'elle est là. La vision d'un bateau de fort tonnage remontant son cours en direction de Rochefort, voguant sur cette mer de prairie, sur ce fleuve invisible est un événement surprenant celui qui le voit pour la première fois. Cet événement révèle parfois la proximité du fleuve par rapport à un lieu que l'on fréquente régulièrement sans savoir que la Charente est là. L'utilisateur de la route départementale 137 découvre par exemple à cette occasion que la Charente passe à proximité de la deux fois deux voies quand il franchit le canal de Charras.

Autre trait de caractère du fleuve, ses berges. Elles conservent dans la plupart des situations, même les plus urbaines, un caractère très naturel. Les roselières sont un motif récurrent. Outre leur intérêt écologique, elles sont un écran plus ou moins dense qui conforte la discrétion du fleuve dans son environnement, chaque fenêtre dans ce rideau luxuriant donnant l'occasion d'apprécier, en fonction de la hauteur d'eau et des lumières, l'empreinte de la dernière marée sur la vase des berges.

Cette strate herbacée compte quelques raretés comme l'Angélique des Estuaires ; elle est parfois confortée par une végétation plus haute de frênes et de saules. C'est le cas le long de la piste cyclable au sud de la Corderie Royale, le long de l'ancien arsenal. Chaque marée apporte en effet son lot de vases. Ces sédiments recouvrent rapidement tout aménagement réalisé sur les rives du fleuve, permettant rapidement l'installation d'une végétation hydrophile. Les travaux visant à cantonner le fleuve dans son lit mineur sont récurrents, qu'ils aient lieu pour défendre les riverains des inondations lors des forts coefficients ou pour interdire au fleuve de rogner les terrains qui le délimitent. Le génie humain a développé de nombreuses techniques pour maîtriser le fleuve mais les récentes tempêtes nous rappellent combien il est difficile d'empêcher tout débordement.

Autre leitmotiv le long de l'estuaire, les pontons de pêche aux carrelets. Ils sont présents par séquence en rive droite ou gauche et l'on en dénombre plus de 200 le long de l'estuaire si l'on intègre également l'île Madame et la côte de Piédemont, à Port-des-Barques. On retiendra notamment une longue séquence en rive droite à Saint-Laurent-de-la-Prée, une autre dans la boucle de la Charente à Vergeroux, et celle au pied de la falaise calcaire à Soubise. Deux brochures réalisées en 2010 par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), rappellent les principes de construction et de gestion de ces pontons de pêches.

Enfin, ce tour d'horizon de l'estuaire ne serait pas exhaustif si l'on n'évoquait pas la possibilité de descendre ou de remonter l'estuaire en bateau. Cette expérience révèle ce territoire sous un angle original, permettant de découvrir des espaces difficilement accessibles par voie terrestre, de prendre conscience de l'élargissement progressif du fleuve quand on s'approche des pertuis. Ce trajet permet notamment d'apprécier différemment les distances au sein de ce territoire.



1



2



3



4

1 : La corniche de Piédemont à Port-des-Barques

2 : Fouras et Fort Vauban depuis l'île Madame

3 : Le puits des insurgés sur le platier rocheux de l'île Madame

4 : Un sablier dans la mer des pertuis en direction de Rochefort

3.2.1.2 Le littoral : un paysage mouvant au contact de l’océan

« Le littoral constitue une fragile limite au contact de l’océan, entre les terres hautes et les marais, dont l’épaisseur varie au gré des marées : apparaissent alors les vastes vasières, les parcs à huîtres, et la passe aux Bœufs qui relie l’île Madame au continent. Nous avons déjà souligné l’importance des vasières libérées chaque jour et qui sont le substrat des activités ostréicoles et conchyliques, même si elles sont perçues de façon négative pour le tourisme balnéaire.

Les digues créées et entretenues par les hommes constituent une frange de terre ténue entre les marais et le rivage.

Cette digue élevée entre les deux, forme une barrière visuelle, mais permet aussi, lorsque l’on circule dessus de découvrir la beauté de cette zone de contact et de contraste : les herbues des vasières, les bancs rocheux des platins, les plages de sables ou de galets blancs.

Les îles et presqu’îles constituent le rivage des terres hautes, où falaises calcaires et estrans rocheux prédominent. Là, les hommes se sont installés sur les fronts de mer, ou à l’abri des îles.

La presqu’île de Fourras est singulière avec son identité balnéaire et son paysage exotique, méditerranéen.

L’île d’Aix est remarquable, car elle regroupe sur un petit territoire un concentré de paysages et de rivages littoraux.

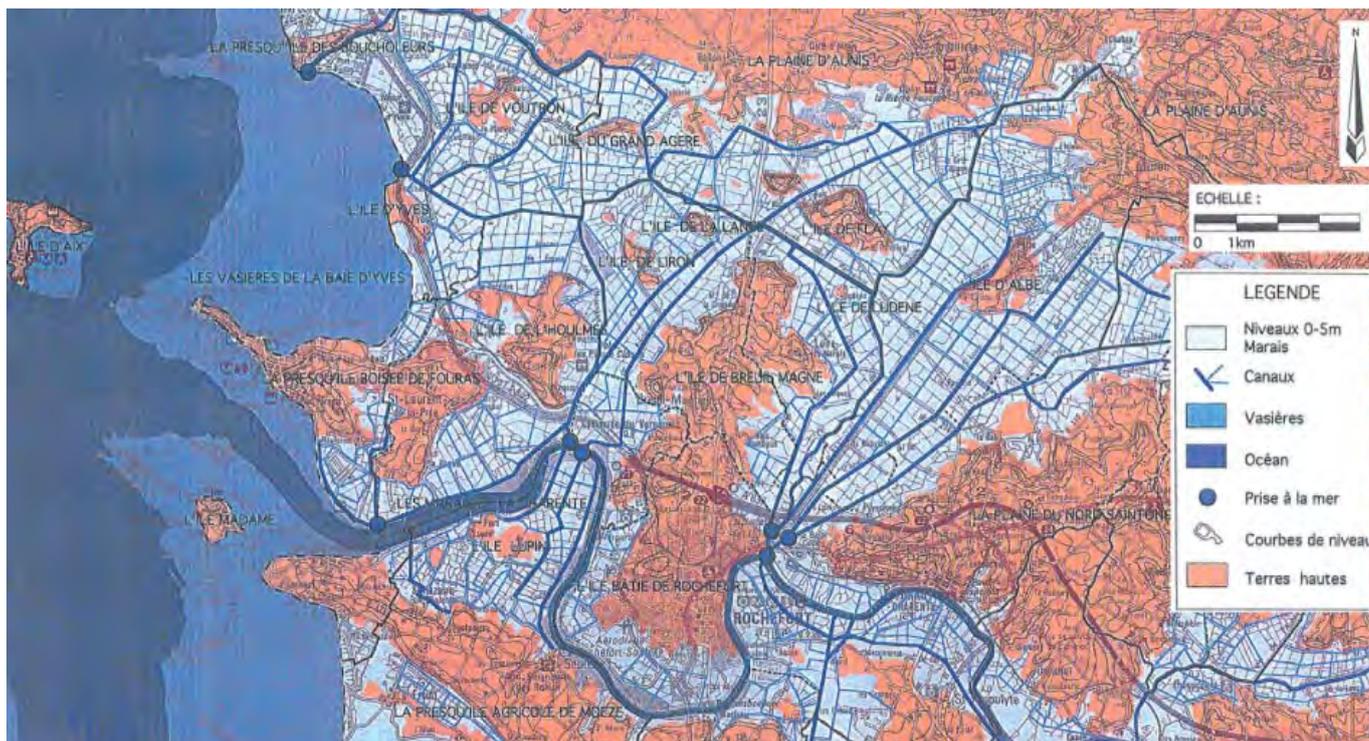
L’île Madame possède le plus bel estran rocheux avec des bancs de calcaire qui basculent dans la mer et une flore exceptionnelle de plantes de rocailles.

Enfin la baie d’Yves, s’illumine en son centre de la superbe falaise calcaire du village d’Yves.

L’estuaire se fraye un passage dans les vasières et reste balisé par le vis à vis des deux presqu’îles de Fourras et Port-des-Barques. »

Extrait du plan paysage du Pays Rochefortais – mars 2002
Atelier Paysages Graziella Barsacq – Emmanuelle Crouzet – Bernard Brunet

Carte des marais et des terres hautes - Source : Plan paysage du pays Rochefortais





1



2



3



4

- 1 : *Le marais et le coteau boisé à Saint-Laurent-de-la-Prée*
- 2 : *Un des deux phares guidant les navires vers l'embouchure de l'estuaire*
- 3 : *Fenaison à l'extrémité de la Pointe-sans-Fin et, en arrière plan, le site de la pyrotechnie à Vergeroux*
- 4 : *Culture céréalière dans le marais devant le coteau agricole de Soubise et de Saint-Nazaire-sur-Charente*

3.2.1.3 Les marais

L'origine des marais qui bordent l'estuaire est récente et ressemble à celle du marais Poitevin, de Rochefort, de Brouage ou de la Seudre. Ces marais de fond de baie ont été comblés au cours des derniers millénaires par des sédiments venus des mers ou du continent, formant un sol de « bri ». Ce marécage insalubre est progressivement assaini par la réalisation du réseau hydraulique. Longtemps perçu comme un milieu malsain, le romantisme du XIX^e siècle attribua aux marais une valeur pittoresque, confortée aujourd'hui par la connaissance de la richesse écologique qu'ils recèlent.

Ces marais offrent un large panel de paysages et d'ambiances, liés à une histoire et des usages contrastés, qui fondent la richesse économique et culturelle du littoral charentais :

- le marais à bosses de Brouage, a gardé les traces des anciennes salines mais cette activité a complètement disparu et il est aujourd'hui essentiellement un lieu d'élevage,
- le marais de la Seudre au passé également salicole, s'est reconverti dans l'ostréiculture, les salines étant devenues les claires d'affinage des huîtres,
- le marais de Rochefort était un marais plat pâturé dont près de 50% a été mis en culture dans les dernières décennies. Parsemé d'îles plus ou moins vastes, il est directement connecté à l'estuaire au niveau du canal de Charras entre Saint-Laurent-de-la-Prée et Breuil-Magné, et au niveau de Bellevue, entre Rochefort et Tonnay-Charente, à la confluence des canaux de Loire, des Longées, de Saint-Louis et de Genouillé qui récoltent les eaux des marais de la Petite Flandre.

Les marais de l'estuaire de la Charente présentent un faciès comparable au marais rochefortais. Les marais gâts, au sud de Soumard, et les claires ostréicoles, à Port-des-Barques et sur les îles, ne représentent qu'une petite partie de ces marais mais concentrent de très forts enjeux écologiques et paysagers. Les marais plats, pâturés ou cultivés, sont bien plus

nombreux. Les marais de l'estuaire ont été assainis assez tardivement, après la création de l'arsenal, alors qu'une partie du marais Rochefortais l'avait été sous Henri IV.

Le réseau hydraulique est géré par 12 syndicats de marais. Parmi les principaux ouvrages, outre le canal de Charras et le réseau de drainage du marais de la Petite Flandre, au nord, qui reçoivent les eaux d'une grande partie du marais de Rochefort, on appréciera à Saint-Hippolyte et Echillais la qualité des promenades le long du canal de la Bridoire, creusé en 1812, qui relie la Seudre à la Charente. Pour résoudre les problèmes d'alimentation en eau douce dans le marais de Rochefort, un canal fut creusé dans les années 1960 entre Saint-Hippolyte et Saint-Savinien,

La céréaliculture s'est installée dans les marais à partir des années 1970. Certains marais comme ceux de la Pointe-sans-Fin, à Saint-Nazaire-sur-Charente, ont vu leur forme se modifier par agrandissement des parcelles et mise en place des cultures. Le protocole d'aménagement et de gestion concertés des marais littoraux signé en 1991 a mis un terme à cette évolution et la répartition des terres de marais entre prairie et culture est aujourd'hui figée. Des mesures agro-environnementales sont mises en place sur ce territoire pour favoriser une agriculture respectueuse de ces milieux dont l'intérêt est reconnu au niveau européen.

Dans le site classé, à côté de ces marais qui ont été mis en cultures, on trouve également de vastes ensembles de prairies notamment à Saint-Laurent-de-la-Prée, dans le secteur des Piérardes et de la Parpagnol, ou bien à Saint-Hippolyte, au sud de la Charente. Le réseau de fossés n'est pas toujours doublé d'un réseau de haies bocagères. Du coup, la plupart des marais offrent des paysages ouverts et des perspectives lointaines. On trouve néanmoins quelques secteurs plus bocagers, à la Prée des Forges à Tonnay-Charente, ou des secteurs « cloisonnés » par une trame de tamaris, notamment à Yves.



1



2



3



4

1 : *Transition à peine perceptible
entre terres hautes et terres basses*

2 : *Le site boisé de la pyrotechnie à Vergeroux*

3 : *Un coteau boisé en limite de marais*

4 : *Le bois du casino depuis Fort Vauban à Fouras*

3.2.1.4 Les terres hautes

« De droite et de gauche, rien cependant, rien que des plaines d'herbages où des troupeaux de bœufs se promènent. Et en avant, sur toute l'étendue de lointain, quelque chose qui semble murer les prairies, un peu tristement, comme un long rempart : c'est l'arête du plateau pierreux d'en face, en bas duquel la rivière coule ; c'est l'autre rive, plus élevée que celle-ci et d'une nature différente, mais aussi plane, aussi monotone. Et dans cette monotonie réside précisément pour moi le charme très incompris de nos contrées ; sur de grands espaces, souvent la tranquillité de leurs lignes est ininterrompue et profonde. »

Pierre Loti, Marais de Rochefort, Paysages littoraux

Les terres hautes qui dominent modestement ce paysage de marais et délimitent les horizons, sont les îles qui parsemaient l'ancien golfe marin du Rochefortais, proposant une géographie que l'on pourrait comparer au golfe du Morbihan. Ces terres hautes sont des formations calcaires de l'ère secondaire.

Au sud, la presqu'île de Moëze s'étire d'Echillais à Port-des-Barques suivant une orientation sud-est/nord-ouest que l'on retrouve sur l'ensemble du littoral. Large de 2 à 4 kilomètres, elle sépare l'estuaire de la Charente du marais de Brouage, au sud, et se poursuit en mer par l'île Madame dont la passe au fil de l'eau est comme une « chevelure » qui met à nu le socle géologique calcaire de ce territoire. Le fort de l'île Madame, sentinelle surveillant l'entrée de l'estuaire, sur le point culminant de l'île, souligne à lui seul l'importance de ces terres hautes sur le plan stratégique. Sur son versant nord, la presqu'île de Moëze, présente un coteau en pente douce qui a permis un usage agricole. À l'est de Soubise, le coteau devient beaucoup plus pentu, se boise et prend même la forme de falaises calcaires. Ce coteau est dominé par un plateau agricole, découpé par les ruisseaux du Grand-Écours, de Saint-Hilaire et des Jamelles. Enfin, l'île de Lupin s'élève très modestement au-dessus des marais de la Pointe-sans-Fin. Davantage que le relief, c'est la présence de l'habitat, notamment le hameau de Lupin, et de masses boisées, qui souligne le léger bombement de ces terrains par rapport au marais.

Au nord, la presqu'île de Fouras offre un paysage plus bocager avec des horizons boisés. Le bois de chênes verts du Casino souligne avec prestance l'entrée de la pointe de la Fumée. Le marais de Saint-Laurent-de-la-Prée est délimité par les horizons boisés du coteau qui s'étire des Basses-Roches à l'ouest, jusqu'au Pont de Charras, à la jonction avec le marais Rochefortais.

De la même façon, le Bois Madame souligne la limite nord de la presqu'île, en façade sur la baie et les marais d'Yves. L'île d'Yves offre de la pointe d'Yves à la pointe du Rocher un magnifique front calcaire, animé par la silhouette des pontons de pêche aux carrelets.

L'île de Breuil-Magné et de Rochefort occupe une position centrale dans le marais Rochefortais. La partie sud de l'île est intégralement bâtie ; c'est Rochefort. La partie nord, à Breuil-Magné, est bocagère. L'île culmine à 30m au-dessus de la Charente et l'un de ses points hauts, au niveau de la Longée, sur la commune de Breuil-Magné, sert de limite au site classé. Entre cette île et celle de l'Houlmée sur laquelle est implanté le hameau de Saint-Pierre à Saint-Laurent-de-la-Prée, une magnifique échappée visuelle s'ouvre en direction du nord et de l'île du Liron, dans le marais Rochefortais.

Enfin, à l'est de Rochefort, la Charente sillonne dans un lit mineur plus étroit délimité au sud par des terres agricoles qui ne s'élèvent que de quelques mètres à Saint-Hippolyte alors qu'à Tonnay-Charente, le coteau boisé s'élève à plus de 20m au niveau du pont suspendu et du château des Capucins, le plateau étant aujourd'hui en grande partie urbanisé.

Ces « hauteurs » qui ne sont jamais très élevées dans la région sont néanmoins l'occasion d'avoir de beaux points de vue et des perspectives lointaines sur le territoire. Plusieurs de ces perspectives sont répertoriées dans le plan paysage. On notera également les vues depuis la route départementale 125 entre Soubise et Port-des-Barques, les panoramas sur la boucle de la Charente à Vergeroux, en couverture de ce rapport, et les vues lointaines qu'offre la route en balcon qui traverse le hameau des Hautes-Roches à Saint-Laurent-de-la-Prée.



1



2



3



4

1 : Photo aérienne ancienne de Port-des-Barques
Source : Mairie de Port-des-Barques

2 : Le front urbain sur la Charente et la zone ostréicole de Port-des-Barques depuis l'extrémité de la jetée

3 : Le contact brutal et surprenant entre les marais pâturés et le centre commercial du Martrou à Rochefort

4 : La silhouette de Rochefort dominé par l'hôpital depuis les rives de la Charente

3.2.1.5 Les horizons urbains

A l'embouchure de l'estuaire, le centre ancien de Port-des-Barques fait front face à la Charente. Il se compose de maisons basses dont certaines ne sont pas sans évoquer les échoppes bordelaises. Ce centre est très dense, comme pour faire écran aux caprices de la mer et aux phases de submersions telles que la commune en a connues au cours de son histoire. Cette architecture très sobre contraste avec le style plus balnéaire de Fouras, sur l'autre rive, avec ces villas dont une, « la Jetée », est identifiée au titre des monuments historiques. On soulignera également les villas de la pointe de la Nombraire qui dominent la falaise calcaire, intégrées dans des bois de chênes verts qui prolongent celui du Casino. La façade maritime de Fouras, dominée par le fort Vauban, se compose d'une succession de plages, délimitées par des murs de soutènement en pierre. La pointe de la Fumée offre également un paysage bâti sur l'ensemble de son linéaire avec un espace de respiration autour de la redoute de l'Aiguille.

Les extensions urbaines récentes, sous forme de lotissements, ont, à Fouras et Port-des-Barques, largement grignoté les terres hautes et sur ces espaces stratégiques sur le plan paysager, l'objectif est de tendre vers une diminution de la consommation d'espace.

Sur Yves, les implantations urbaines sont en retrait du littoral, à l'est de la route départementale 137. A l'ouest de cette voie, la ferme du rocher souligne le point haut au centre de la baie, à la limite de la réserve naturelle.

Les zones urbaines de Saint-Laurent-de-la-Prée, Vergeroux et Saint-Nazaire-sur-Charente sont implantées en retrait du fleuve et sont à peine perceptibles depuis les espaces ouverts des marais. A Saint-Laurent on perçoit le secteur de la mairie, les hameaux des Hautes-Roches et des Basses-Roches, et surtout les bâtiments de l'INRA. Les boisements de la pyrotechnie masquent complètement le bourg de Vergeroux. A Saint-Nazaire, c'est le clocher que l'on distingue au-dessus des frondaisons.

Mais en rive sud, c'est le clocher de Soubise qui domine le bassin visuel de la Pointe-sans-Fin.

L'urbanisation reste très discrète sur le plateau, en retrait de la rupture de pente et derrière le rideau d'arbres qui souligne un coteau dont la pente s'accroît vers l'est. Le clocher de Soubise, seul, émerge au-dessus des houppiers. La rue Henri Drouet descend vers le port et rappelle que Soubise, fut un lieu de franchissement de l'estuaire.

A Soubise comme à Saint-Nazaire, les façades urbaines sur le fleuve évolueront peu et les extensions futures se feront essentiellement vers le sud, sur le plateau.

A Échillais, c'est le site du Martrou qui « domine » le fleuve sur un éperon rocheux mais qui s'efface presque derrière la silhouette imposante du pont transbordeur et du pont routier.

Sur son méandre, les trois quarts de la façade urbaine de Rochefort sont orientés vers le marais, la partie est s'étirant le long du fleuve. Rochefort offre une réelle diversité de fronts urbains. La façade de la Corderie Royale sur la Charente est devenue emblématique de la ville. Mais on appréciera également le panorama offert depuis l'avenue de la Libération, bordée par l'impressionnante façade des entrepôts maritime en bois. La façade de l'arsenal sur le fleuve, que l'on imagine très artificielle au cours des siècles passés, a retrouvé un caractère quasi naturel et les frondaisons des frênes masquent en grande partie les bâtiments de la SOGERMA et c'est finalement ceux des Fourriers qui sont les plus visibles depuis la rive opposée. Au sud et à l'est, la façade bâtie de la ville sur les marais est marquée alternativement par les serres horticoles du Martrou, les façades du centre commercial, des zones plus pavillonnaires et surtout les grands bâtiments de l'ancienne base aéronavale.

L'urbanisation de Saint-Hippolyte reste discrète et largement en retrait du fleuve mais vers l'amont, c'est surtout la façade urbaine de Tonnav-Charente qui marque le visiteur, et notamment le contraste d'échelle entre les grandes infrastructures que sont le pont suspendu et les silos, et la façade urbaine des anciennes distilleries, qui s'offre dans toute sa beauté depuis le sommet du pont ou à celui qui se perd dans les marais de Saint-Hippolyte.



L'île Madame et la passe aux boeufs depuis Port-des-Barques



Bébé-Plage sur l'île d'Aix

3.2.2 Les séquences paysagères

De l'ouest vers l'est du site classé, on distingue 5 séquences paysagères le long de l'estuaire :

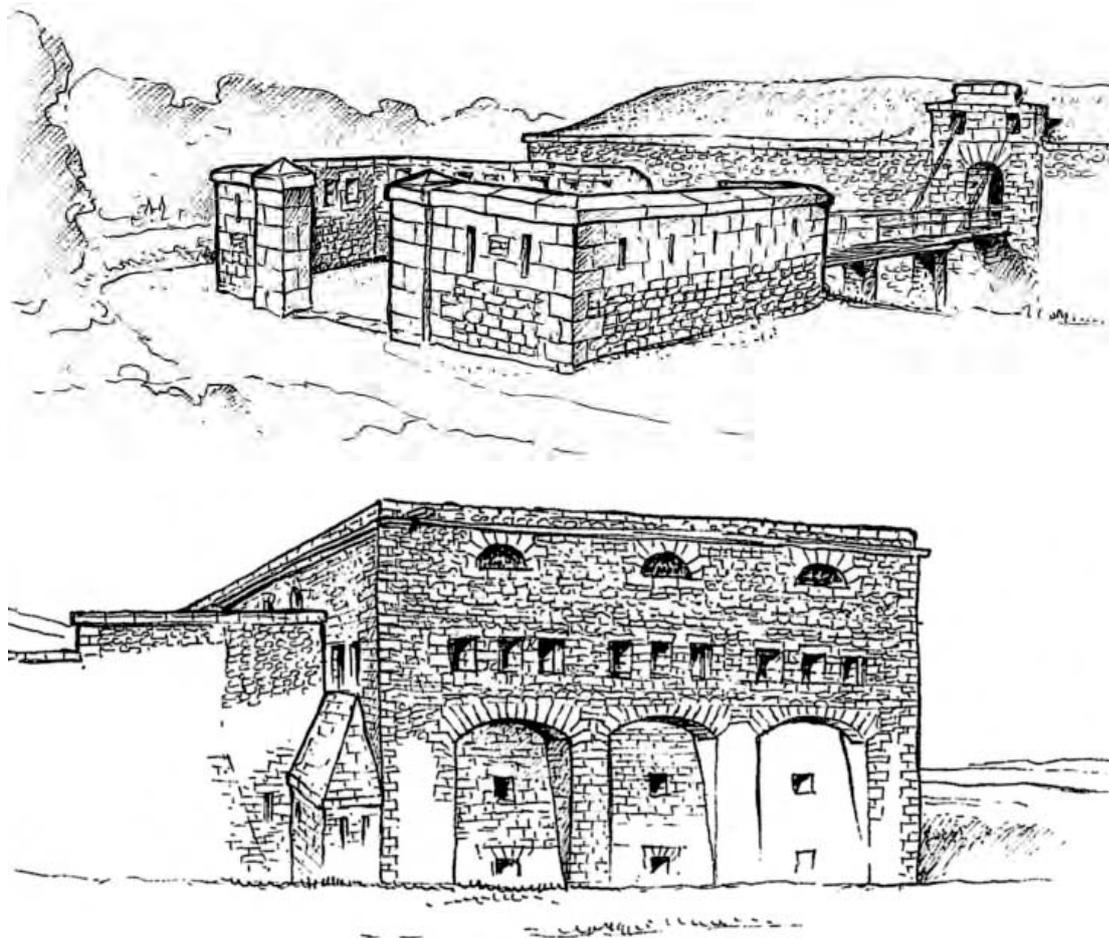
- les îles,
- l'embouchure de l'estuaire à Fouras, Yves et Port-des-Barques,
- la boucle de la Charente à Saint-Nazaire-sur-Charente, Saint-Laurent-de-la-Prée, Vergeroux et Breuil-Magné,
- le rétrécissement de la vallée entre Rochefort et le coteau de Soubise au Martrou,
- les marais d'Echillais, de Saint-Hippolyte, de Tonnay-Charente et de Cabariot.

Elles seront étudiées dans ce chapitre.

3.2.2.1 Les îles

Sur le littoral charentais, l'horizon n'est pas infini. L'océan n'est pas simplement cette vaste étendue marine aux reflets changeants sur lequel le regard se perd. Ici, le lointain maritime est toujours accompagné d'une terre immergée ou d'un fort qui vient marquer cet espace. Lorsque la Charente se jette dans la mer des pertuis, elle est accueillie par deux îles ; celles-ci tracent un chemin vers le pertuis d'Antioche où, l'océan – l'infini – commence alors.

Les îles Madame et d'Aix sont des terres que la mer sépare du continent six heures par jour, mais à l'inverse l'une de l'autre. Alors que l'île Madame est accessible à pied ou en voiture par la Passe aux Boeufs lorsque la marée se retire, l'île d'Aix devient inabordable à ce moment-là : l'estran se découvre et ne laisse qu'une trop faible profondeur pour le passage des bateaux, uniques moyens d'accès.



Le fort de l'île Madame - Croquis : Alain Freydet, paysagiste DPLG

*Extrait du « Plan d'interventions paysagères pour l'île Madame et esquisses d'aménagement pour le fort de l'île Madame »
Janvier 2010*



1



2



3

1 : *Vue aérienne de l'île d'Aix*

2 : *Le Fort de la Rade depuis l'extrémité de l'île d'Aix*

3 : *Les cyprès de l'anse de Saillant*

• Île d'Aix

La venue sur l'île d'Aix est pittoresque. Le trajet en bateau, l'absence de voiture, les remorques que les habitants et les visiteurs tractent pour transporter leurs effets, renforcent l'originalité du lieu et fait de l'île un monde à part. Depuis le bateau qui permet d'accéder à Aix, deux entités se distinguent sur l'île. Au nord, les boisements dominant et leur couleur sombre contraste avec celle du calcaire des fortifications du fort et du bourg, au sud de l'île. Entre les deux, les maisons de Bois-Joly sont masquées par un double alignement de cyprès de Lambert le long de l'anse du Saillant. L'île d'Aix est peu étendue mais offre une très grande diversité d'atmosphères, de parcours et de paysages qui ont fait sa notoriété et en font un territoire très visité.

Le Fort de la Rade et le bourg

À la pointe sud de l'île, le bourg s'ouvre en éventail depuis la demi-lune du Fort de la Rade. Des cheminements prolongent les rues du bourg en direction du fort à travers le glacis où de rares arbres ont échappé à la tempête de 1999. Les casemates enherbées sont adossées aux remparts. Dans cet espace, les remparts ferment la vue sur la mer. À l'est, une ancienne porte avec un pont-levis nous suggère un passage de l'autre côté des remparts et des douves. Du fond bleu marin, se démarquent alors les deux tours blanches et rouges du phare, qui surmontent une plage de sable dans l'anse de la Croix. Le bourg est constitué de huit îlots de formes trapézoïdales que les rues ordonnées en éventail séparent. Des maisons basses et simples, construites au XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles, émergent quelques immeubles à étage à l'architecture plus élaborée : la mairie, la maison du gouverneur, le belvédère. Les rues sont larges et colorées : le pastel des badigeons des façades, le vert ou bleu des volets, l'orange terni des tuiles, et les teintes mauves des roses-trémières. Deux passages à travers les remparts permettent d'accéder au reste de l'île. Ces ponts-levis constituent une limite de la cité protégée. Ils révèlent alors tout à coup, la nature et la mer. À l'ouest, deux routes mènent du bourg au nord de l'île, et quelques routes perpendiculaires les relient entre elles. Les maisons sont regroupées en hameaux. Les bordures de chemins et jardins privés se mêlent d'une même végétation. Puis au détour d'un virage, des touffes d'herbe cacheront des casemates. Sur la façade ouest, la mer est souvent cachée par un petit relief de côte, par les haies qui bordent le littoral, par les redoutes. Une ouverture entre la végétation ouvrira la voie vers la longue plage de sable. Le regard ne porte jamais loin.

Les rivages

« Entre l'océan et les terres, le rivage aixois est un parcours à travers la géologie et dans l'extrême variété des paysages composés par la mer et la terre. » CAUE 17

L'anse du Saillant est un milieu humide et riche. C'est une plage de sable plantée d'oyats avec en arrière deux lignes de cyprès de Lambert qui protègent les maisons des embruns. Dans l'anse, la marée basse laisse apparaître les lignes horizontales noires des parcs à huîtres dont quelques piquets plantés dans la vase marquent les emplacements. Sur la rive, les claires accolées aux vasières créent des formes géométriques aux nuances de vert et bleu. Entre la Pointe de Coudepont et la Pointe Saint-Eulard, une ambiance plus méditerranéenne se fait sentir ; les falaises plongent dans la mer et des criques lovent les petites plages de Sables-d'Or et de Bébé-Plage. Le littoral nord et ouest paraît plus sauvage. L'anse de la Croix fait apparaître la banche calcaire qui se délite. Cette variété des paysages littoraux recèle également une diversité d'écosystèmes particuliers adaptés à chaque espèce. De plus, les rivages de l'île d'Aix offre un panorama sur toute la mer des pertuis : les îles de Ré, d'Oléron et Madame, La Rochelle, la baie d'Yves, les forts Boyard et Énet et l'estuaire de la Charente.

Agriculture

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, toutes les terres non retranchées derrière les fortifications étaient vouées à l'agriculture vivrière basée sur le maraîchage, la vigne et les céréales. Aujourd'hui, seules quelques parcelles dans la partie centrale sont affectées à l'agriculture biologique. Ces champs coincés entre les hameaux et les bois du fort Liédot participent à la diversité paysagère de l'île. Les champs sont ouverts ; les haies quasi inexistantes ne viennent pas fermer la vue sur ces parcelles qui offrent un caractère rural à cette petite terre émergée. Quelques parcelles sont la propriété du Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres.

Boisement, habitats dispersés et fortifications

La partie nord-est de l'île s'élève à plus de 10 mètres d'altitude. Ce point haut offre un paysage boisé au sein duquel se cachent le fort Liédot et la batterie de Coudepont. Quelques maisons se dispersent également sur cette côte arborée. Les taillis de chênes verts et les futaies de pins maritimes cadencent le nord de l'île abandonnée par l'agriculture. Une grande partie de ces bois appartiennent au Conservatoire du Littoral.



1



2



3

- 1 : Vue aérienne de l'île Madame
- 2 : Carte postale ancienne de l'île Madame
(source : mairie de Port-des-Barques)
- 3 : Le fort de l'île Madame

• Île Madame

L'île Madame est la plus petite des îles de la côte charentaise. Son insularité temporaire, liée aux marées, fonde son particularisme.

Sa silhouette se dessine grâce au socle calcaire. La concavité et la pente de ce relief l'orientent vers le sud-est. Les terres basses de l'île qui se confondent presque avec l'horizon marin, s'effilochent en bandes de sable et galets à ses extrémités sud-est et nord-ouest : lors des marées basses, la Passe aux Boeufs nous mène au continent et la Passe aux Filles nous montre un chemin à travers la mer. La première est liée aux échanges île/continent ; la deuxième est le rendez-vous des pêcheurs à pied et des ostréiculteurs.

« Vaste estran de roche et de vase, enrichi du rythme graphique des parcs à huîtres, terres de marais, dépassant à peine de la surface de la mer, champs et prairies, d'où émergent par endroit les silhouettes légères des carrelets, fort dominant l'estuaire de la Charente, bosquets, friches... L'île Madame est riche d'ambiance et de milieux variés, qui doivent autant à la nature qu'à l'histoire. »

C. Aubel et C. Bigot, Étude d'intégration des aménagements d'accueil du public dans le paysage de l'île Madame

Le littoral

Au nord de l'île, sur le socle calcaire, la côte surélevée est rocheuse. L'érosion rongée peu à peu cette falaise en sculptant des formes originales. Au niveau de la Passe-aux-Filles, une petite plage de sable se découvre à marée basse. Ailleurs, c'est le platier rocheux. À l'ouest de l'île, il s'érode en formant de grands emmarchements. La côte méridionale, celle qui fait face aux marais, est vaseuse, avec une tendance à l'atterrissement puisque s'y développent des bouquets de spartines qui accompagnent notamment la Passe-aux-Boeufs. On trouve deux séquences de carrelets autour de l'île : au sud, ils sont reliés par une passerelle à la partie haute de l'estran ; au nord, les carrelets ne sont pas reliés à l'île et sont accessibles uniquement à marée basse. Un chemin piétonnier bordé d'arbustes fait le tour de l'île. La route sud est depuis peu fermée à la circulation. L'objectif est de limiter au maximum la présence des véhicules sur l'île, en incitant notamment les visiteurs à ce stationner sur le continent. Un projet de requalification de l'entrée de la Passe-aux-Boeufs et de la Pointe du Calvaire est actuellement à l'étude.

Les marais

Dans la partie sud de l'île, les marais. Aucun relief. Une ambiance calme. Le plat des marais est doux à l'œil. Aucune végétation haute ne vient briser l'horizon. Quelques canaux quadrillent les prairies pâturées par des moutons. La ferme aquacole est actuellement à proximité des claires, des bassins d'aquaculture et d'une unité de marais salants. Un projet de relocalisation de cette ferme-auberge dans la continuité des bâtiments agricoles, en limite du marais, est à l'étude.

Les terres agricoles

Mise à part une parcelle entre les claires et la mer à l'ouest, les champs cultivés se trouvent dans la partie nord de l'île. Les tournesols ou les bottes de foin avoisinent la côte et offrent un paysage littoral agricole. Ces terres sans arbre dégagent des horizons toujours lointains.

La végétation et les espaces bâtis

Sur les « hauteurs » de l'île, au nord, les bouquets d'arbres qui accompagnent le fort, la ferme et le camping rehaussent le relief et cloisonnent les espaces, tout en ouvrant quelques vues cadrées sur la mer. Des haies délimitent la route centrale et soulignent la limite entre terres hautes et terres basses. La silhouette des rares cyprès de Lambert qui ont survécu à la tempête de 1999 signale l'emplacement du camping.

Au plus haut de l'île se trouvent le fort et les casemates. Une esquisse d'aménagement du fort vient d'être réalisée par A. Freydet pour le compte du conservatoire du littoral. Sa mise en œuvre doit conforter le site du fort comme étant le cœur secret et mystérieux de l'île, en proposant notamment une seule porte d'entrée au niveau des casemates, pour les visiteurs guidés par les animateurs de l'écoparc de Port-des-Barques, en enlevant la végétation des glacis sud-est pour révéler les formes du modelé, les vues depuis le fort et sur le fort, et pour donner à voir les formes pures de l'architecture militaire. Le toit du fort offre une vue à 360° sur l'embouchure de la Charente et la mer des pertuis.

3.2.2.2 L'embouchure de l'estuaire à Fouras, Yves et Port-des-Barques

Le littoral sur lequel débouche l'estuaire est caractérisé par de grandes vasières que les marées couvrent et découvrent. De fines alluvions composent cette slikke localement colonisée par la spartine. Les presqu'îles de Moëze et de Fouras s'avancent vers les îles qui les prolongent dans la mer des pertuis. Se regardant ainsi par dessus l'embouchure, chacune offre sur l'autre le meilleur point de vue.

• Fouras et Yves

« À la fin du XIX^{ème} siècle les bienfaits de la vase, des bains de boue sont à l'origine du développement de la station balnéaire. Mais Fouras a conservé son caractère familial, son urbanisation de petites villas. Les bois de chênes verts ponctuent et accompagnent la silhouette urbaine de la presqu'île de frondaisons sombres. Sa végétation méditerranéenne participe avec les villas balnéaires éclectiques à l'exotisme particulier de Fouras. »

Extrait du plan paysage du pays Rochefortais.

Les plages urbaines

La ville de Fouras offre de multiples perceptions sur l'océan. En s'effilant vers la mer, les rivages s'ouvrent sur des criques abritant des plages de sable, délimitées par des saillies de calcaires où sont implantés les quartiers balnéaires et les pontons de pêches au carrelet. La plage nord offre un front urbain de qualité cadré par les arbres du camping du Cadoret et le bois du casino. Elle s'ouvre sur le port nord et son quartier balnéaire. La silhouette du fort Vauban domine et sépare la plage sud de la grande plage, à l'abri de la pointe de la Nombraire et de ses villas cachées dans les bois de chêne verts.

La pointe de la Fumée

Le bois du casino souligne de toute part le commencement de la pointe de la Fumée. Cette étroite langue de terre a d'abord joué un rôle stratégique sur le plan militaire. Historiquement, le fort de l'Aiguille en barrait complètement l'accès.



Au XX^{ème} siècle, c'est sa vocation ostréicole qui s'affirme, notamment à travers le captage de naissain. Mais, aujourd'hui, une grande partie des bâtiments qui jalonnent cette pointe sont destinés à l'habitation. Cette pointe est évidemment un lieu de promenade et de contemplation. C'est également le principal point d'accès à l'île d'Aix.

Le coteau de Soumard, le marais de l'Aubonnière et le secteur des Valines

A l'est de la ville, le coteau qui la sépare du hameau de Soumard, est caractérisé par quelques moulins et des vestiges du mur de l'Atlantique. De nombreuses routes le sillonnent et offrent une multitude de points de vue sur l'embouchure de l'estuaire. La zone d'activités reste assez discrète. Le marais de l'Aubonnière, dans une dépression qui sépare Fouras de Saint-Laurent-de-la-Prée, ouvre des horizons beaucoup moins lointains que les grands marais de la Charente. En direction de Terre Noire à l'est et des Valines au nord, les boisements cloisonnent davantage les paysages des terres hautes. La route départementale n°937 traverse ces bois, qui mettent en scène l'entrée dans la station balnéaire.

L'anse de Fouras et la baie d'Yves

La baie d'Yves reste surprenante par l'ampleur de cet estran vaseux qui se confond, en fonction des marées et du climat, avec le ciel ou l'océan. Depuis la côte, qui a conservé un caractère agricole, la route départementale 137 et la voie ferrée offrent un panorama magnifique sur la presqu'île de Fouras et l'île d'Aix. Sur le continent, la lisière du Bois Madame offre un cadre naturel très majestueux. Depuis Fouras et notamment le sommet du fort Vauban, on perçoit surtout les couleurs chaudes du front calcaire qui s'étire entre la pointe d'Yves et celle du Rocher, où une ancienne ferme marque l'entrée dans la réserve naturelle.

La pointe de la Fumée depuis le fort Vauban

• Port-des-Barques

Port-des-Barques est à l'extrémité de la presqu'île de Moëze. La péninsule est large et ne se termine pas en pointe. Au bout de la presqu'île, la Passe-aux-Boeufs, ce tombolo de galets menant à l'île Madame, de tracé courbe, traduit la poussée naturelle du flot pénétrant dans l'estuaire et met en scène l'accès à l'île. Sur la pointe du Calvaire, le stationnement actuel devrait être repositionné en retrait du littoral. Le site ostréicole de La Garenne est le plus ancien de la commune. Composé de petites claires et de quelques cabanes qui donnent une touche pittoresque à cette péninsule, il est prolongé à l'est par l'étang des Rouches.

De la Passe-aux-Bœufs à la jetée du bourg, le littoral offre des plages de sable et de galets ronds s'adosant à de petites dunes plantées d'oyats et de ganielles, puis à des falaises calcaires. En arrière des plages, sur des pelouses, se dressent quelques cèdres de Lambert et quelques chênes verts.

La rive sud de la presqu'île présente un front calcaire lacéré par le flot, la corniche de Piédemont. Bordé de champs, le sentier du littoral permet d'accéder à des dizaines de carrelets et offre des vues lointaines en direction de Brouage et de Marennes.

Face au centre-bourg et à ses maisons basses, la jetée qui s'avance dans l'estuaire en marque véritablement l'entrée. Elle permettait d'accéder au lit mineur et créait un abri pour le mouillage des bateaux de pêche. Elle a provoqué un atterrissement de sable colonisé par des herbiers. Cet espace accueille aujourd'hui une fête foraine en période estivale. Il a fait l'objet d'aménagements sans réelle cohérence et il conviendrait de retrouver une simplicité et une sobriété permettant d'apprécier à nouveau le très fort caractère de cet espace. La zone ostréicole s'étire ensuite le long de l'estuaire jusqu'à la Fontaine Saint-Nazaire présentant un façade hétéroclite d'anciennes cabanes, parfois abandonnées, et de bâtiments plus récents et plus volumineux.



1 : Vue aérienne ancienne de l'embouchure.
Au 1^{er} plan : Port-des-Barques
Source : mairie de Port-des-Barques

2 : Port-des-Barques
Source : mairie de Port-des-Barques



1 : *La ferme de Terre Noire à Saint-Laurent-de-la-Prée*

2 : *Vue aérienne de la Pointe-sans-Fin et de la pyrotechnie*

3 : *Le hameau de Lupin à proximité du fort à Saint-Nazaire-sur-Charente*

4 : *Paysage agricole sur la Pointe-sans-Fin et côteau de Saint-Nazaire et Soubise*

3.2.2.3 **La boucle de la Charente à Saint-Nazaire-sur-Charente, Saint-Laurent-de-la-Prée, Vergeroux et Breuil-Magné**

Pour dessiner un tel méandre, la Charente a dû chercher son chemin avant d'arriver à la mer. Avec sa forme d'épingle, la dernière boucle du fleuve fait perdre tout repère géographique. La Charente est partout, mais n'est jamais visible. On la cherche tout le temps et quand on la trouve, on ne pensait pas la voir ici. La toponymie pour la partie concave du méandre révèle bien ce sentiment, la Pointe-sans-Fin.

Ce méandre oblong s'étire à travers un vaste marais, délimité par les anciennes îles. À la fin du printemps, les herbes hautes brillent et donnent une impression d'être un sol dansant face à l'horizon des coteaux boisés immobiles. En dehors de Port-Neuf, Rochefort est très peu visible sur cette berge de la Charente, masqué notamment par les alignements de platanes le long de la rocade.

Les marais

La Pointe-sans-Fin a été en grande partie mise en culture, offrant un paysage de polyculture céréalière interrompu par quelques prairies. Au bout de ce méandre, les pontons de pêche au carrelot jalonnent les berges vaseuses de la Charente. Vingt mètres en retrait des berges, on aperçoit régulièrement les bouches des canons réformés suivant la courbe du fleuve. A Saint-Laurent-de-la-Prée, à l'arrière de la digue de protection et des carrelots, la prairie naturelle est quadrillée par un réseau de fossés et de chemins. De nombreuses tonnes de chasses sont réparties sur cet espace. Dans ce vaste marais où la Charente se devine à peine, l'île de Lupin offre une modeste surélévation, soulignée par la présence de quelques boisements et des bâtiments des hameaux et des fermes.

Les coteaux

Les coteaux boisés allant de Saint-Laurent à Vergeroux marquent les horizons. Le bois de Vergeroux se dresse juste au-dessus de la Charente, tout en cachant le site de la pyrotechnie ; quelques ouvertures laissent la

place aux maisons construites sur le coteau. Les bois de Breuil-Magné viennent former l'horizon suivant. Ceux de Saint-Laurent ferment la boucle et ne laissent apparaître que quelques toitures au-dessus de la voûte boisée. Au sud, le coteau agricole de Saint-Nazaire offre un contexte bocager. Cette ligne de force du paysage se détache complètement de la courbe du fleuve.

Les bourgs

Les bourgs sont construits sur les lignes de crêtes, loin du fleuve. Les villages-rues, Saint-Nazaire et Saint-Laurent, se sont étendus par la construction progressive d'habitats le long d'une route qui suit le sommet du coteau. Entre Soubise et Saint-Nazaire, quelques bâtiments d'exploitations agricoles se détachent sur le relief. Saint-Pierre et Vergeroux sont des bourgs éclatés aux hameaux grandissants : Saint-Pierre s'étend en étoile le long des voies de communication ; le Grand-Vergeroux et Chie-Loup tendent à se rejoindre via la route.

Les routes

C'est sur les rebords de plateaux, au moment où les routes surplombent le marais, que les vues panoramiques donnent à lire l'ampleur et la beauté du territoire. En descendant du coteau de Saint-Laurent-de-la-Prée, la route départementale n°137 met en scène l'entrée dans le site classé et dans ce vaste bassin visuel. Les profondeurs de champs évoluent rapidement jusqu'au sortir de cet espace au niveau de Vergeroux. À Saint-Nazaire, la route départementale n°125 offre également des dégagements visuels très lointains mais les repères sont plus difficiles à trouver dans ce cas et il faut avoir le regard exercé pour déceler le long du fleuve le fort Lupin ou la fontaine Saint-Nazaire. Dans les marais, les routes rectilignes ou courbes offrent des perspectives toujours lointaines.



1



2



3



4

1 : *Le pont transbordeur*

2 : *Le clocher de l'église de Soubise*

3 : *L'ancienne base aéronavale à Rochefort*

4 : *La station de lagunage à Rochefort*

3.2.2.4 **Le rétrécissement de la vallée entre Rochefort et le coteau de Soubise au Martrou**

Les franchissements

C'est le lieu des traversées et des liaisons entre les deux rives. Deux ponts enjambent hautement la Charente au Martrou en conservant un tirant d'air suffisant pour le passage des bateaux. Le pont transbordeur fut construit en 1900. La nacelle est suspendue au tablier métallique à 50 mètres de haut. C'est l'un des huit ponts de ce type restant au monde. Il fut rénové et classé monument historique en 1993. Le pont a été utilisé pour la première scène du film de Jacques Demy « Les Demoiselles de Rochefort ». En 1967, un pont levant a été réalisé juste à côté du pont transbordeur. Mais les difficultés de circulation ont eut raison de lui et il fut démoli en 1991, après la construction du viaduc. Avant la réalisation de ces ouvrages, les deux rives de la Charente étaient reliées par un bac au niveau du port de Soubise.

La rive gauche

Le plateau agricole s'avance jusqu'à la Charente, délimité par un coteau boisé ou un front calcaire. Ce coteau est découpé par d'étroites zones de marais qui pénètrent plus ou moins profondément à l'intérieur du plateau au niveau du Grand Ecours, de la Combe, de Saint-Hilaire et des Jamelles. Entre chaque espace de marais, une exploitation agricole est implantée : le Renfermis, l'Orange et Bel Air. Depuis la rive opposée, on perçoit surtout la friche industrielle du Four de l'Orange, dont l'intégration paysagère devrait être améliorée. Le hameau de la Noraudière et la carrière située au sud des Renfermis sont à peine perceptibles. Mais c'est surtout le clocher de Soubise qui domine ce vaste bassin au-dessus des frondaisons des arbres du coteau.

L'organisation urbaine de Soubise et du Martrou,

villages-rues perpendiculaires au fleuve, démontre que ces villages sont nés du franchissement. Cela reste particulièrement lisible au Martrou dont l'urbanisation a continué de s'étirer sur plus d'un kilomètre, le long de la route départementale n°733E1 jusqu'au centre ancien d'Echillais. A Soubise, les extensions récentes se sont développées vers l'est parallèlement au fleuve dans le secteur des Groies et vers l'intérieur du plateau. Le vieux bourg s'élève sur une pointe de coteau en bord de Charente. Un centre ancien dense aux maisons basses adossées à la route s'est construit au-devant de l'église romane du XIIIe siècle et de l'hôtel de Rohan, à l'architecture Louis XVIII, une façade simple surmontée d'un toit à lucarnes maniéristes, qui abrite aujourd'hui l'hôtel de ville.

Le marais, les infrastructures et le front urbain de Rochefort

A Rochefort, les marais de la Beaune, la prairie entourant la piste d'atterrissage de l'ancienne base aéronavale et la station de lagunage séparent le fleuve de la ville. Cette dernière a cependant dépassé les limites de l'île où elle s'est implantée. La zone commerciale du Martrou, la zone horticole, la base aéronavale ont gagné sur le marais. La transition entre la ville et le paysage ouvert du marais reste cependant très franche et devrait peu évoluer, présentant des contrastes surprenants tel que le pâturage des vaches sur la Prée des Canons, avec en arrière-plan les enseignes de la zone commerciale.

Cet espace reste très marqué par les infrastructures et les zones d'échanges liées au pont franchissant la Charente. On appréciera le traitement sobre de ces infrastructures et de ces ronds-points menant de la ville au viaduc, qui privilégie la valorisation des perspectives ainsi offertes sur les paysages de marais.



1 : *Le pont suspendu de Tonny-Charente*

2 : *Le front urbain de Tonny-Charente depuis le marais de Saint-Hippolyte*

3 : *Les silots à Tonny-Charente*

3.2.2.5 Les marais d'Échillais, de Saint-Hippolyte, de Tonnay-Charente et de Cabariot

Les marais à l'intérieur du méandre sont comme le jardin de Rochefort et de la Corderie Royale. Il est toujours surprenant de constater que la ville n'a pas franchi le fleuve, qu'elle est restée cantonnée sur la rive droite et c'est bien là un de ces charmes, ce vis-à-vis de la ville avec la campagne, avec le marais, avec ses pâtures et ses boisements hydrophiles.

Rochefort

Rochefort, son ancien arsenal et son port s'étirent le long du fleuve. Un chemin ourle la Charente du pont du Martrou à la vieille forme et maintient une frange de nature entre la ville et le fleuve. Entre la Corderie Royale et la Charente, le Jardin des Retours a été réalisé en 1991. Il semble prolonger sur cette rive les boisements qui entourent la fosse aux mâts de l'Arrière-Garde sur la rive opposée. Sur la hauteur, le jardin de la Marine offre une vision plus lointaine sur les marais de Saint-Hippolyte. Masquée par cette ripisylve, la silhouette de Rochefort, vue d'ici, est contrastée : la corderie donne à voir une partie de sa façade d'architecture classique. Au-dessus se dresse le cube bleuté de l'hôpital, et au sud s'étend la zone industrielle de l'arsenal. Autre point de vue sur les marais de Saint-Hippolyte : les quais de l'ancien port de Commerce le long de l'avenue de la Libération avec ses platanes majestueux et ses quais maçonnés en pierre de taille. On retrouve quelques platanes à l'entrée du port de plaisance. En allant vers l'est, à l'arrière d'un supermarché, l'ensemble du réseau de drainage des marais de la « Petite Flandre » se jette dans la Charente au niveau de Bellevue.

Tonnay-Charente

Tonnay-Charente est un port de commerce qui existe depuis longtemps mais qui se développa surtout au XIX^{ème}, avec l'essor du négoce des eaux-de-vie, de par son positionnement à la rupture de charge entre le trafic maritime et le trafic fluvial. Il offre sur la Charente une magnifique façade urbaine le long des quais de déchargement. Comme à Rochefort, le vis-à-vis avec les marais de Saint-Hippolyte reste assez surprenant et souligne que le fleuve reste une barrière physique. La ville haute s'est largement étendue sur le plateau agricole au cours du XX^{ème} siècle, venant rejoindre l'urbanisation de Rochefort au niveau du Pont Rouge. Au pied du coteau pentu, qui a conservé un caractère assez naturel, la Prée des Forges est un marais original aux mailles flexueuses et bocagères. A chacune de ses extrémités, des parcelles boisées et

surtout, les secteurs industriels qui marquent fortement le paysage de cette séquence : l'usine TIMAK à l'ouest et, à l'est, les silos et les charbonnages.

Saint-Hippolyte

Les marais situés autour des fosses aux mâts de la Gardette ont été largement mis en culture et offrent un paysage de monoculture. Les reliefs des îles de Rhône et de la Landonnière, des levées de terre délimitant la retenue d'eau, et des « cavaliers » des fosses aux mâts de la Gardette, restent modestes et les haies sont rares sur cet espace. La route principale souligne le contour des îles. Il faut néanmoins être averti pour savoir que les fosses aux mâts sont à proximité. L'accès aux fosses aux mâts et aux berges de la Charente est difficile sur cette rive et les vues sur Rochefort restent lointaines. Au nord de Saint-Hippolyte, le marais est très différent. Les parcelles, plus petites, sont toujours de formes géométriques, mais la plupart sont en prairie. Les canaux sont parfois bordés d'arbres et le marais est plus cloisonné. Le canal de l'UNIMA et surtout celui de la Bridoire sont des lieux de promenade magnifiques pour découvrir le marais.

Les trois ponts

En l'espace de 4 kilomètres, 3 ponts se succèdent sur la Charente. D'époque et de conception différente, ils constituent trois occasions de franchir le fleuve.

Le pont suspendu construit en 1842 présente un profil contrasté entre ces deux rives. A Saint-Hippolyte, en rive gauche, les monumentales arches de pierres du viaduc d'accès forment un ouvrage comparable à la nef d'une église perdue dans le marais. Le tablier, à 22 mètres au-dessus de l'eau, offre naturellement un panorama magnifique vers l'amont et l'aval de la vallée. Il enjambe en rive droite les maisons situées en pied de coteau et rejoint directement le sommet du plateau au niveau du château des Capucins. Ce pont n'est plus accessible qu'aux piétons et aux vélos.

A 1,5 kilomètres à l'amont, le pont routier de Saint-Clément, sur la RD137, a été réalisé en 1964. Il est beaucoup moins haut et les vues en enfilades qu'il permet sur le fleuve restent très furtives pour l'automobiliste.

Enfin, à 2,5 kilomètres à l'amont, le pont de la Cèpe relie les communes de Cabariot et de la Vallée. Cet ouvrage métallique permettait de relier en train Rochefort au Chapus à travers le marais de Brouage. Il sert aujourd'hui de piste cyclable.

3.3 Délimitation des sites inscrits et classés et orientations de gestion

3.3.1 Délimitation

Le site classé a une superficie de 17 359 hectares dont 10 112 hectares en mer et 7 247 hectares terrestres répartis sur 14 communes du pays Rochefortais : Breuil-Magné, Cabariot, Echillais, Fouras, Ile d'Aix, Port-des-Barques, Rochefort, Saint-Hippolyte, Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Soubise, Tonnay-Charente, Vergeroux et Yves. Le site inscrit a une superficie de 53 hectares.

La logique de délimitation est visuelle dans l'esprit de la loi. Le site classé englobe l'estuaire, les marais ainsi que les coteaux agricoles et boisés qui les délimitent. Les zones urbanisées et urbanisables des documents d'urbanisme sont globalement en dehors du site. Les bâtiments isolés sont conservés dans le site. Pour les zones urbanisées, il existe d'autres systèmes de protection qui sont déjà en oeuvre sur ce territoire. La majorité des zones urbaines bénéficient déjà d'une protection au titre des monuments historiques (voir en partie 2 la liste des monuments). Il s'agit soit de périmètres de 500 m autour des monuments, soit de périmètres de protection modifiés comme s'est le cas autour de l'église de Soubise, du pont de Tonnay-Charente ou à Fouras. Il existe également une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager et un secteur sauvegardé à Rochefort.

A l'amont, le pont de la Cèpe, sur la commune de Cabariot, marque la limite du site. A Tonnay-Charente, il s'étend au-delà du marais, au nord de la voie ferrée, sur les parties naturelles du coteau, l'usine TIMAK et la zone portuaire étant exclues du site, à l'exception du silo. A Saint-Hippolyte, il comprend essentiellement des marais et notamment les espaces naturels en vis-à-vis de Rochefort, de la Corderie Royale et de l'arsenal. De Rhône aux Grèves à Echillais, les espaces agricoles à proximité des fosses aux mâts de la Gardette sont conservés dans le site. A Echillais, le site s'appuie sur la limite urbaine intégrant les abords du pont transbordeur.

A Rochefort, les berges de la Charente, la Corderie Royale et le jardin des retours, les abords du pont

transbordeur, la station de lagunage, et l'ensemble des marais jusqu'à la limite urbaine, incluant la rocade (RD733), les voies d'accès au pont et la piste d'atterrissage de l'ancienne base aéronavale, sont dans le site classé.

Au sud, la RD238E1 puis la RD125, voies en balcon sur les paysages de l'estuaire, marquent la limite du site classé. Les espaces urbanisés situés au nord sur les communes d'Echillais, Soubise, Saint-Nazaire-sur-Charente et Port-des-Barques sont en dehors du site. A Soubise, la friche industrielle du Four de l'Orange est en site inscrit ainsi que le secteur de la Noraudière à Echillais. Le vallon pittoresque et bocager du Grand Ecours à Soubise est également dans le site classé, y compris la partie située au sud de la RD125. A Saint-Nazaire-sur-Charente, les hameaux de Fontrouet, Lupin et le Vignaud sont en site inscrit. Enfin, à Port-des-Barques, le site s'étend également au sud de la RD125 pour préserver le point de vue vers la baie de Brouage. Le quartier ostréicole de la Garenne, l'étang des Rouches et le port ostréicole le long de la Charente sont dans le site classé. La limite sud du site classé est accolée à celle du site classé de l'ancien golfe de Saintonge (marais de Brouage).

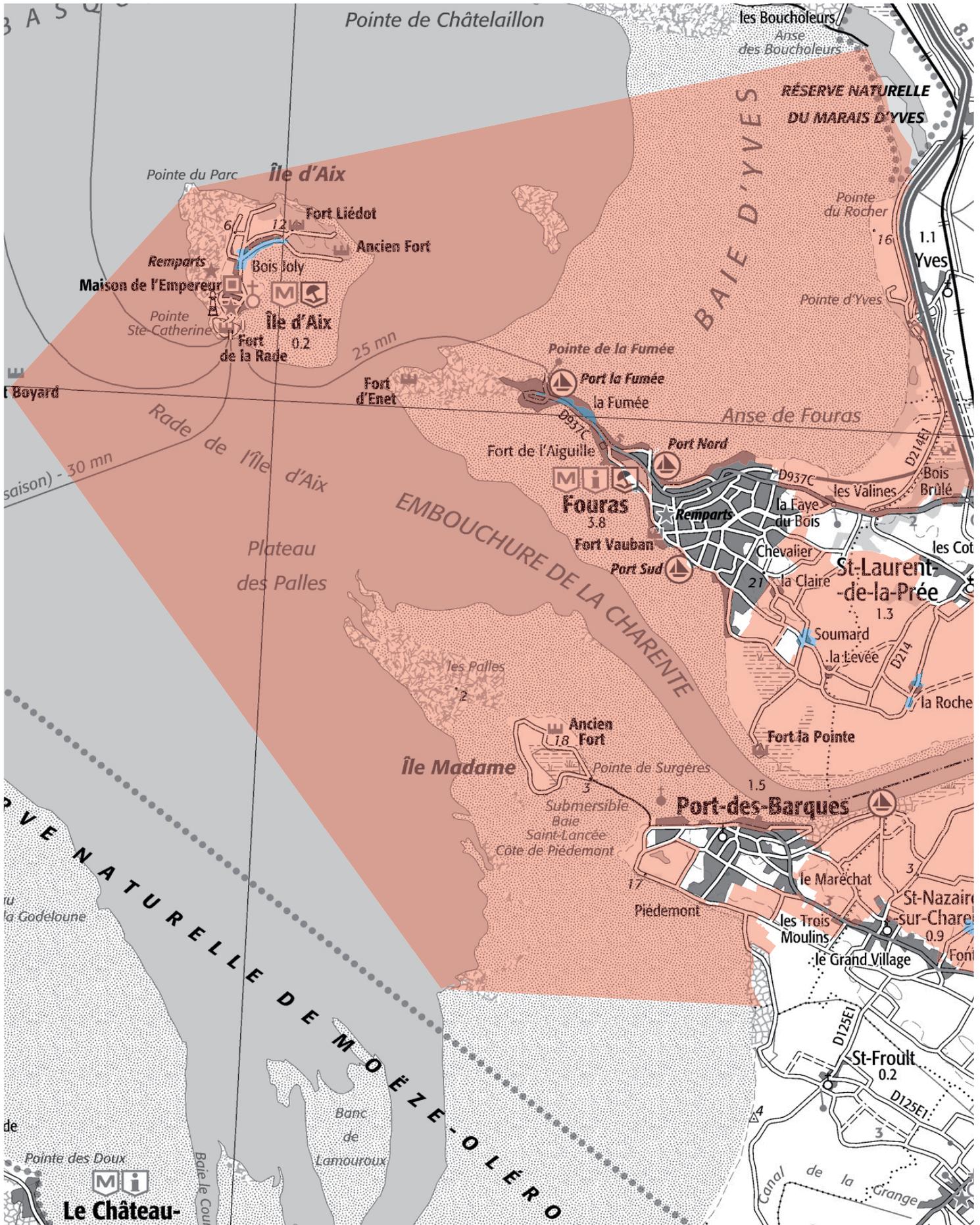
Au nord de l'estuaire, l'enceinte de la pyrotechnie est intégrée au site classé. Sur les communes de Vergeroux et Saint-Laurent-de-la-Prée, le site classé s'étend au nord de la RD137 et de la voie ferrée, véritables entrées dans le site. Le site classé englobe ainsi le coteau des Sablières à Breuil-Magné et celui de Charras, avec une partie du golf communautaire, à Saint-Laurent-de-la-Prée, ces deux coteaux délimitant une échappée visuelle originale depuis l'estuaire vers les marais de Rochefort. Le coteau boisé de la Bouillerie, le marais de l'Aubonnière et les coteaux agricoles et bocagers qui le délimitent, jusqu'à la limite urbaine de Fouras, sont dans le site classé. Les hameaux des Hautes-Roches et Basses-Roches sont en site inscrit.

L'urbanisation de Fouras et la zone d'activités

de Soumard sont en dehors du site classé. Sur le littoral, le site classé s'étend sur le domaine public maritime, jusqu'aux murs de soutènements qui délimitent les plages ou les voies en balcon sur le littoral. Le hameau de Soumard, ainsi que les espaces urbanisés de la pointe de la Fumée, sont en site inscrit. En mer, le site englobe les sites classés de l'île Madame et de l'île d'Aix, qui est légèrement agrandi dans sa partie terrestre. L'embou-

chure de la Charente et la rade de l'île d'Aix sont également dans le site qui s'étend en mer jusqu'à Fort Boyard. Dans la mesure où elle constitue l'écrin de l'estuaire, une grande partie de la baie d'Yves est dans le site classé ainsi que les espaces terrestres qui la délimitent sur les communes de Fouras, Saint-Laurent-de-la-Prée et Yves, la RD137, constituant alors une limite pertinente au sud de la ferme du Rocher.

	surface de la commune (hectares)	surface du site classé (hectares)	surface du site inscrit (hectares)	pourcentage du territoire communal classé
Ile d'aix	140	129	10	92,1
Saint-Nazaire-sur-Charente	1992	1487	15	74,6
Vergeroux	596	423	0	71,0
Fouras	991	620	12	62,5
Port-des-Barques	617	346	0	56,1
Saint-Laurent-de-la-Prée	2756	1341	4	48,7
Saint-Hippolyte	2356	1006	0	42,7
Rochefort	2197	790	0	36,0
Échillais	1493	370	5	24,8
Soubise	1126	143	7	12,7
Cabariot	1521	185	0	12,2
Tonnay-Charente	3488	218	0	6,3
Yves	2587	121	0	4,7
Breuil-Magné	2235	68	0	3,0
Site classé terrestre (y compris charente)	24095	7247	53	
Site classé maritime		10112		
total		17359		



Délibération du conseil communautaire adopté à l'unanimité séance du 23 juin 2011

Les travaux préalables à la candidature de l'arsenal maritime de Rochefort au Patrimoine mondial ont révélé l'estuaire de la Charente et l'arsenal de Rochefort comme un ensemble patrimonial remarquable. En outre, ces paysages constituent une véritable originalité et une richesse potentielle pour l'économie touristique et résidentielle. Aussi, les élus de la communauté d'agglomération du pays Rochefortais souhaitent inscrire ces paysages dans un projet de mise en valeur et de développement, dans le cadre d'une démarche « Grand Site ». A moyen terme, ce projet doit permettre de préserver et valoriser ce site et devenir ainsi un moteur de l'activité économique dans le territoire en favorisant les retombées économiques, notamment en terme de fréquentation touristique. Les élus de la communauté d'agglomération du pays Rochefortais prennent acte de la proposition de périmètre du classement du site au titre de la Loi de 1930. A l'occasion de la réunion de la commission départementale de la nature, des sites et des paysages préalable à l'enquête publique, les élus insistent sur la nécessité d'inscrire explicitement, dans le rapport de présentation du dossier d'enquête, la possibilité de réaliser les aménagements nécessaires aux activités du territoire ; ces éléments sont évoqués dans la note ci-jointe non exhaustive. L'appréciation des dispositions du futur site classé doivent tenir compte du contexte d'un territoire, où la pression foncière est forte, et où de multiples activités humaines s'exercent. Les élus communautaires valident la position et les observations mentionnées en annexe et autorisent le président à transmettre cet avis aux instances et autorités chargés du classement de site.

Observations relatives au projet de périmètre du Site classé

Suite aux réunions de concertation avec les représentants des quatorze communes concernées par le classement de site de l'estuaire de la Charente et de l'arsenal de Rochefort, plusieurs observations sont formulées. A l'échelle de la communauté d'agglomération du pays Rochefortais, il est proposé d'intégrer l'opportunité des aménagements et activités concernés, dans le rapport de présentation du projet de classement du site.

Les aménagements du port de commerce

Sur la commune de Tonnay Charente, un certain nombre d'installations portuaires - quais d'embarquement, silos - se trouvent inclus dans la proposition de périmètre de classement. Des évolutions sont envisagées : création d'une unité de séchage aux abords du silo, aménagement d'une route de desserte au départ du Pont Rouge.

Les aménagements portuaires pour l'ostréiculture et la plaisance

L'estuaire et son embouchure constituent un véritable bassin de navigation pour les besoins ostréicoles, de la plaisance et de l'activité des croisiéristes. Aussi, un certain nombre d'aménagements et d'équipements seront réalisés dans les années à venir. A ce titre, des projets sont prévus dans le schéma de développement de la plaisance : aménagement de la zone portuaire de Port-des-Barques, aménagement d'un port d'escale au sud de Fouras, ponton au pont transbordeur, ponton à la Corderie Royale, pontons aux abords des éléments patrimoniaux liés à la découverte de l'arsenal, cales de mise à l'eau.

Les cultures marines

Le domaine public maritime, composante importante du périmètre, est le siège d'une intense activité conchylienne - captage, grossissement - qui évolue et se restructure. Les aménagements nécessaires à cette activité - aménagement des concessions ostréicoles, développement des filières en mer - sont primordiales pour son développement.

Les protections contre la mer

Certains aménagements de défense préconisés suite à la tempête de 2010 seront à réaliser pour assurer la sécurité des biens et des personnes sur le territoire.

Les sièges d'exploitations agricoles et les établissements ostréicoles

L'agriculture et l'ostréiculture sont des activités permettant l'entretien de l'espace et des paysages, aussi convient-il de veiller aux conditions de leur développement. L'évolution des sièges d'exploitations agricoles est un enjeu important pour l'entretien des paysages concernés par le classement du site.

Le contournement de Rochefort

Dans la perspective de l'aménagement de l'aéroport de Saint-Agnant, le contournement de Rochefort est une nécessité. Quelque soit l'option prise pour le contournement, à l'Est ou à l'Ouest, l'emprise de la voie concernerait le site classé.

Les équipements urbains

L'urbanisation est forte aux abords du futur site classé. Des équipements publics, notamment en matière de gestion et de traitement de l'eau, sont nécessaires et seront implantés au sein même du périmètre du site classé. Plusieurs équipements sont d'ores et déjà identifiés : les lagunages à Saint Laurent de la Prée, les bassins d'orage et les extensions éventuelles sur la station de lagunage à Rochefort, la station d'épuration de Fouras.

Les équipements touristiques

Dans le cadre du projet de développement touristique, plusieurs équipements touristiques sont envisagés sur le périmètre du futur site classé : extension du golf, aménagement du site Hermione / Arsenal, accueil sur les sites des fortifications, stationnements, pistes cyclables. L'ensemble de ces projets s'inscriront dans le cadre de l'Opération Grand Site.

3.3.2 Orientations de gestion

Plusieurs réunions de concertation ont eu lieu avec les élus des communes concernées préalablement à cette enquête administrative. La première réunion avec l'ensemble des élus du pays Rochefortais a permis de présenter les enjeux du classement, le fonctionnement d'une opération grand site et la démarche de labellisation. La logique de délimitation du site classé et les principes de gestion ont fait l'objet d'une deuxième réunion avec l'ensemble des élus. Une réunion a ensuite eu lieu dans chaque mairie pour préciser le périmètre du site classé à l'échelle cadastrale et évoquer les projets connus localisés dans le site classé. La commission départementale de la nature, des paysages et des sites du 16 juin 2011 a donné un avis favorable à ce projet de classement. Un déplacement sur l'ensemble du site a eu lieu le 21 juillet 2011 avec plusieurs représentants des communes pour présenter le périmètre du site et les enjeux du classement.

En juillet 2011, les élus de la communauté d'agglomération du pays Rochefortais ont délibéré en demandant que le projet de classement souligne l'opportunité de réaliser certains aménagements et de développer les activités primaires dans le site classé. Les termes de cette délibération sont repris ci-contre.

Ce chapitre vise à définir des orientations de gestion dans le site classé pour les activités primaires et les projets d'équipement ou d'infrastructure.

En site classé, les projets de travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux sont soumis à autorisation du ministre en charge des sites ou du préfet de département. Les demandes d'autorisation relevant de la compétence du ministre sont examinés au préalable par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Les projets ne sont examinés par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites que s'ils sont conformes aux autres réglementations applicables au territoire. Dans le site classé, les projets seront examinés au cas par cas au regard de critères historiques et pittoresques qui ont justifié le classement, de leur insertion dans les paysages de l'estuaire et des autres réglementations applicables.

L'opportunité de réaliser un équipement ou une construction dans le site classé devra être démontrée. Il ne sera pas possible d'étendre les zones urbaines dans le site classé. Pour les projets d'équipements et d'infrastructures, on comparera des hypothèses d'implantation à l'intérieur et à l'extérieur du site classé pour démontrer la pertinence de réaliser le projet dans le site ou l'impossibilité de le réaliser en dehors. Dans tous les cas, on démontrera que le projet ne porte pas atteinte aux éléments de patrimoine historique et paysager qui ont justifié le classement.

Dans le site classé, les publicités et les pré-enseignes sont interdites, la création de terrain de camping et la pratique du camping sur parcelle privée, également. Les nouveaux réseaux électriques seront nécessairement souterrains.

Toutes les communes concernées par le classement sont dotées d'un plan d'occupation des sols ou d'un plan local d'urbanisme. La loi « littoral » s'applique à l'ensemble des communes à l'exception de Breuil-Magné et Cabariot.

Tous les projets situés dans le site classé feront également l'objet d'une évaluation de leurs incidences sur le réseau natura 2000 afin de garantir une prise en compte optimale des enjeux écologiques.

• Les enjeux agricoles

Ce chapitre traite de la gestion des terres agricoles et des exploitations agricoles situées dans le site classé.

Les terres agricoles

Au sein du site classé, on compte essentiellement des terres agricoles qui se répartissent entre terres de marais et terres hautes.

L'ensemble des marais est identifié au titre des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Au sein de ces marais, les prairies permanentes et les terres cultivées les plus sensibles au regard de leur localisation ont intégrés le réseau natura 2000 et font l'objet d'un document d'objectif en cours d'élaboration. Depuis 1991, un protocole d'aménagement et de gestion concerté des marais de Charente-Maritime interdit la destruction des prairies naturelles situées dans les sites natura 2000. Des mesures agri-environnementales sont mises en œuvre sur ces parcelles. Concernant les parcelles cultivées dans le site classé, les agriculteurs conservent le choix de leur assolement.

Au sein du site classé, les coupes et abattages sont soumis à autorisation, ainsi que les défrichements et les plantations. Ils seront étudiés au cas par cas, au regard des enjeux paysagers et écologiques propres à chaque lieu. Une grande partie des haies et boisements existants dans le site classé sont d'ores et déjà protégés dans les documents d'urbanisme des communes concernées et ne peuvent être supprimés.

La gestion du patrimoine hydraulique et du mobilier

En ce qui concerne la gestion du réseau hydraulique, les travaux d'entretien « vieux fond / vieux bord » ne feront pas l'objet d'une autorisation. Pour les travaux de maintien des berges sur les voies d'eau et les fossés dans les marais, on privilégiera les ouvrages en bois ou la restauration des ouvrages maçonnés quand ils existent. On privilégiera le système de clôture hydraulique des parcelles. Le mobilier maraîchin (barrière, parc de contention) sera en bois. Les seuils d'accès aux parcelles seront réalisés soigneusement et avec des matériaux sains sans interrompre les écoulements. Les ouvrages hydrauliques seront réalisés ou restaurés en conformité avec les ouvrages traditionnels.

Les bâtiments

Afin d'avoir une gestion cohérente du site classé, les exploitations agricoles qui appartiennent au paysage de l'estuaire sont incluses dans le site classé. Ces exploitations agricoles, essentielles à l'économie locale, sont les principaux gestionnaires des paysages que l'on identifie et que l'on protège à travers ce classement. Les bâtiments des exploitations agricoles pourront être adaptés à des fins d'amélioration des conditions de travail, d'agrandissement, de mise aux normes et de toute adaptation de nature à conforter le système de production, dans le respect des règles d'urbanisme applicables. Les points qui seront étudiés au moment de l'examen des permis de construire par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites sont :

- L'intégration des nouveaux bâtiments à l'exploitation,
- La volumétrie, les matériaux et les couleurs du nouveau bâtiment, au regard des bâtiments existants et de leur capacité à faciliter l'intégration du bâtiment dans son environnement.

Conformément à la loi « littoral », il est nécessaire de conserver le caractère groupé des bâtiments afin d'éviter le « mitage » de l'espace agricole, c'est-à-dire la dispersion des bâtiments sur l'ensemble du territoire, qui nuit à la lisibilité des formes traditionnelles de la construction sur le territoire.

• Les cultures marines

Sont concernées par le classement les concessions ostréicoles (parc à huîtres, bouchots, zones de collecte) situées sur le domaine public maritime autour de l'île Madame, de l'île d'Aix, de la pointe de la Fumée ainsi que la baie d'Yves. Sont également concernées les cabanes et les claires ostréicoles situées en façade littorale, sur le domaine public maritime ou sur le territoire communal de Port-des-Barques, Fouras et l'île d'Aix.

L'estran

Sur l'estran, les pratiques aquacoles touchent à la fois l'élevage des huîtres sur des tables ostréicoles et l'élevage des moules sur des bouchots. L'embouchure de la Charente est également une zone stratégique pour le captage de naissain d'huîtres. Actuellement, il n'y a pas de « filières » dans le périmètre du site classé.

L'ensemble de ces zones d'élevage et de captage

font l'objet de concessions pour les ostréiculteurs et les mytiliculteurs. Au sein du site classé, le renouvellement à l'identique des concessions existantes, dans le périmètre des concessions actuelles, ne fera l'objet d'aucune demande d'autorisation. Les extensions des concessions ou la création de filières seront soumises à autorisation spéciale au titre des sites.

Les claires

Les zones de claires sont relativement rares dans le site classé malgré l'importance de ce territoire pour l'ostréiculture. L'objectif est globalement de maintenir ces claires en l'état en interdisant tout comblement. Les travaux d'entretien courant dit « vieux fond/ vieux bord » ne seront pas soumis à autorisation contrairement aux travaux de restructuration des claires.

Les bâtiments ostréicoles

Il existe d'ores et déjà un guide de l'architecture ostréicole réalisé par la Direction Départementale de l'Équipement en 1997. Ce guide propose 11 recommandations relative à l'implantation des bâtiments, au fractionnement et à la proportion des volumes, la hauteur, les matériaux, les ouvertures, les couleurs, ... Les bâtiments d'exploitation pourront être adaptés à des fins d'amélioration des conditions de travail, d'agrandissement, de mise aux normes et de toute adaptation de nature à conforter le système de production, dans le respect des règles d'urbanisme applicables.

Les demandes d'autorisation au sein du site classé seront instruites au regard des besoins de l'exploitant, des recommandations de ce guide et des spécificités de chaque secteur ostréicole.

• Les voies de déplacement

Plusieurs routes traversent ou délimitent le site classé, y compris des axes structurants à l'échelle départementale et régionale :

- La route départementale 137 à 2X2 voies entre La Rochelle et Rochefort délimite le site classé sur la commune d'Yves et le traverse sur les communes de Saint-Laurent-de-la-Prée et de Vergeroux,
- La route départementale 137 à 2X1 voie en direction de Saintes traverse le site classé et franchit la Charente à Cabariot et à Saint-Hippolyte,
- La route départementale 733 qui dessert la côte de Beauté, l'île d'Oléron, les marais de la Seudre et de Brouage, traverse le site classé à Vergeroux et

Rochefort et franchit la Charente entre Rochefort et Echillais,

- Les routes départementales 238 E1 et 125 délimitent en grande partie le site classé à Echillais, Soubise, Saint-Nazaire-sur-Charente et Port-des-Barques.

Ces routes sont souvent le premier moyen de découvrir le site classé. En fonction de leurs caractéristiques et du traitement de leurs abords, elle peuvent donner une image plus ou moins valorisante du site classé et du territoire de l'estuaire. Pour les projets relatifs à l'amélioration de ces voies (aménagement de carrefours ou des accotements, élargissement, modification de tracé, mise en place de mobilier,...), on veillera dans tous les cas à conserver, voire améliorer, l'intégration paysagère de l'infrastructure, à concevoir le projet en lien avec les éléments de patrimoine historique et paysager qui ont justifiés le classement et à valoriser les perceptions du territoire de l'estuaire pour leurs usagers. Pour cette raison, on portera également une attention particulière aux terrains situés aux abords de ces routes. On notera que les publicités et pré-enseignes sont interdites en site classé, ce qui permet de maîtriser avec rigueur le paysage aux abords de ces routes. Le classement est aussi un moyen de maîtriser sur le long terme, l'urbanisation aux abords de ces voies. Parmi les projets routiers structurants dont l'opportunité a été soulignée lors des échanges préalables au classement, on notera l'amélioration du contournement de Rochefort par l'est (RD137) ou par l'ouest (RD733), l'amélioration de la desserte du sud de Fouras et de la zone d'activités de Soumard en réutilisant une voie existante ainsi que le désenclavement du port de Tonnay-Charente par une voie à créer sur l'emprise d'un chemin longeant la voie ferrée.

Un des enjeux de l'Opération Grand Site sera également de favoriser la découverte du site par les sentiers, les pistes cyclables et les voies vertes, et tous les modes alternatifs à la voiture. Pour l'aménagement des pistes cyclables et voies vertes, on suivra les recommandations du guide réalisé par le ministère de l'écologie, du développement durable, du logement et des transports.

On notera enfin que le site classé est desservi par plusieurs gares ferroviaires de la ligne Nantes-Bordeaux et bénéficie de la desserte cadencée entre La Rochelle et Rochefort. Cette ligne traverse le site classé à Saint-Laurent-de-la-Prée, Vergeroux et Tonnay-Charente et s'intègre parfaitement dans le paysage de l'estuaire.

• Le nautisme et les enjeux portuaires

Les enjeux liés aux activités nautiques sont évidemment importants dans la mesure où le classement est proposé en référence à un arsenal maritime. Le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) réalisé à la fin des années 1990 est un document d'orientation général portant sur l'aménagement, l'exploitation et la protection du territoire maritime et littoral. Même s'il n'a jamais été approuvé, il constitue un document de référence pour l'évaluation et l'analyse des projets situés sur le domaine public maritime.

Aujourd'hui les SMVM peuvent faire l'objet d'un volet spécifique dans les schémas de cohérence territoriale (SCOT). Le SCOT du Pays rochefortais approuvé en 2007 ne contient pas de volet SMVM.

L'estuaire de la Charente appartient également au périmètre du projet de Parc Naturel Marin qui a fait l'objet d'une enquête en septembre 2011.

Un schéma directeur de la plaisance a également été élaboré en 2004 sur l'estuaire de la Charente.

On rappellera que le classement n'a pas de conséquences sur les pratiques (pêche et pêche à pied, pratiques sportives, ...) tant qu'elles n'ont pas d'impact sur l'aspect ou l'état des lieux, et qu'elles n'impliquent pas d'aménagements spécifiques.

Les ports

Des installations portuaires de Tonnay-Charente sont incluses dans le site au regard du patrimoine historique qu'elles constituent et des perspectives qu'elles offrent sur la Charente et sa vallée. Les anciens quais de Rochefort sont également inclus dans le site classé le long du boulevard de la Libération. On cherchera à conserver le caractère maçonné de ces ouvrages qui témoignent de cette activité portuaire.

En ce qui concerne la plaisance, le port de plaisance de Rochefort, en dehors du site classé, compte 350 emplacements. Le port sud de Fouras, dans le site classé, en compte 70.

Le schéma de mise en valeur de la mer n'écarte pas la possibilité « d'augmenter la capacité d'accueil du port sud de Fouras, à 150 places, à l'entrée de la Charente, comme escale intermédiaire de sécurité sur l'axe nautique Rochefort – La Rochelle. Le projet étudié devra respecter la vocation balnéaire prioritaire de la plage ». Ce projet, qui a été évoqué au cours des réunions de concertation par les élus de Fouras, devra respecter les caractéristiques de l'embouchure,

les perspectives sur le fort Vauban, et ne pas réduire l'ampleur des perceptions et des espaces entre Fouras, Port-des-Barques et l'île Madame.

Les mouillages

Il existe plusieurs zones de mouillages organisés dans le périmètre du site classé. Sur le littoral, on compte notamment les zones du port et du phare sur l'île d'Aix et celles du port nord, du port sud et de la Fumée à Fouras. Le long de l'estuaire, on compte celles de Saint-Laurent-de-la-Prée, Saint-Nazaire-sur-Charente, Vergeroux, Port-Neuf, Soubise, le Martrou et Tonnay-Charente. Le nombre d'emplacements est donc relativement important dans le lit de l'estuaire.

La création de nouveaux mouillages ou la modification des mouillages existants au moment de leur renouvellement seront soumis à autorisation au titre des sites.

Les pontons d'accostages et les cales de mises à l'eau

On évaluera l'impact des nouveaux appontements sur les berges et sur les modifications des écoulements. On cherchera à préserver le caractère naturel des berges et des roselières aux abords des ouvrages. Enfin, on sera également attentif à la localisation de ces ouvrages qui peuvent impliquer à proximité des infrastructures plus lourdes pour l'accueil du public ou de matériel. Concernant les cales, il en existe déjà plusieurs au niveau des principales zones urbaines. L'opportunité d'en réaliser une nouvelle sera analysée au regard des équipements connexes existants à proximité.

• Les protections contre la mer

Le territoire concerné par le classement a été durement touché par la tempête xynthia. La submersion marine a touché l'intégralité des communes concernées par le classement. Des zones de solidarité et des zones à prescriptions spéciales ont notamment été délimitées à Yves, Fouras, l'île d'Aix et Port-des-Barques.

Les enjeux de défense contre la submersion concernent l'ensemble du site. Les ouvrages de défense contre la submersion pourront évidemment être réalisés au sein du site classé. On portera une attention particulière à l'intégration paysagère de ces ouvrages, notamment aux abords des forts qui défendaient l'estuaire et des ouvrages historiques liés à l'Arsenal.

• Les équipements urbains

Il n'y aura pas d'extension urbaine dans le site classé. Certains équipements qui nécessitent un recul par rapport aux zones urbaines pourront être réalisés dans le site classé. Il conviendra néanmoins de comparer des scénarios d'implantation dans le site classé avec des scénarios à l'extérieur du site afin de justifier l'implantation retenue.

Le déplacement de la station d'épuration de Fouras en retrait de la zone urbaine pourra être étudié dans le site classé au regard de son insertion dans le site. Elle devra évidemment intégrer l'ensemble des réglementations applicables à ce type d'installation.

Indépendamment des autres réglementations applicables à ces installations, les zones de lagunages pourront également être étudiées dans le site classé. On cherchera des implantations en dehors des zones sensibles sur le plan écologique.

Le camping sur parcelle privée et la création de terrains de camping sont interdits en site classé. Toute modification visuelle des campings existants fera l'objet d'une autorisation au titre des sites.

Concernant enfin les espaces de stationnement, ils font l'objet d'une réglementation spécifique dans les espaces remarquables définis au titre de la loi « littoral ». Dans ces espaces, la capacité de stationnement ne doit pas être augmentée. Les revêtements doivent être ni cimentés, ni bitumés. Dans l'ensemble du site, on soignera le traitement paysager de tels équipements, en privilégiant l'utilisation d'essences végétales locales.

• La chasse et la pêche

Le classement n'a pas d'incidence sur les pratiques de la chasse et de la pêche. Il ne concerne ces pratiques que si elles impliquent la réalisation d'équipements spécifiques. Dans le site classé, cela concerne essentiellement les tonnes de chasse et les pontons de pêche au carrelet.

Les tonnes de chasse

Leur nombre est contingenté depuis 2000. Chaque installation est immatriculée. Toute modification visuelle d'une tonne existante ou de son plan d'eau nécessitera une autorisation au titre des sites.

Les pontons de pêches au carrelet

Comme pour les tonnes de chasse, le nombre de pontons est encadré par secteur géographique. Ces pontons font l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire délivrée par l'Etat. Une brochure départementale fixe les prescriptions architecturales qui doivent être respectées. La question des accès aux pontons sera également analysée dans le cadre des nouvelles demandes qui devraient rester limitées dans le périmètre du site classé.

4

Conclusion

L'arsenal de Rochefort a joué un rôle stratégique dans le développement de la marine Royale. Il a exercé une forte influence sur l'aménagement de ce territoire. Les témoignages de ce passé restent très présents dans le paysage de l'estuaire de la Charente qui constitue incontestablement un site d'importance nationale en racontant trois siècles d'histoire navale et défensive au sein d'un espace naturel pittoresque et préservé.

Le projet de classement et d'inscription réunit également au sein d'un même périmètre la majorité des éléments constitutifs du système de défense de l'arsenal et conforte une gestion cohérente de ce patrimoine à l'échelle de l'estuaire. Il permet de reconnaître cette entité en tant que patrimoine historique et paysager d'intérêt national, en parfaite complémentarité avec le secteur sauvegardé de Rochefort et le site classé de l'ancien golfe de Saintonge (marais de Brouage) dont la création de l'arsenal maritime, en 1666, a marqué le déclin définitif sur le plan économique et militaire, après 100 ans de prospérité. Il assure enfin une protection pérenne et efficace des terrains concernés en confirmant et confortant les protections issues de l'application de la loi « littoral ».

Sur les coteaux, le site classé protège les points de vue sur l'estuaire et l'écrin des marais, en orientant l'urbanisation future vers les secteurs les moins sensibles, en dehors du site classé. L'extension des exploitations agricoles et conchyliques sera possible dans le site classé de même que les projets d'équipement qui respecteront les qualités paysagères, historiques et écologiques de ce territoire.

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites de la Charente-Maritime s'est prononcée le 16 juin 2011 favorablement à ce projet de classement et d'inscription.

Une carte au 1/25000 définissant le périmètre global du site classé et du site inscrit (pièce 1bis), ainsi que les plans cadastraux de ces servitudes, établis sur chacune des communes (pièce 2) sont joints à ce rapport dans le dossier d'enquête administrative.

Le rapport d'analyse de l'enquête administrative sera présenté en commission départementale de la nature, des paysages et des sites de la Charente-Maritime. Ce projet de classement et d'inscription sera ensuite présenté en commission supérieure des sites, perspectives et paysages avant de faire l'objet d'un décret.

Le pays Rochefortais souhaite également s'engager vers une Opération Grand Site et intégrer le Réseau des Grands Sites de France afin d'obtenir à terme le Label Grand Site de France®.

5

Bibliographie

Ouvrages

Le patrimoine de la Marine à Rochefort

Delaporte A., Fardet M., La Saintonge Littéraire, édition revue, 2001, 20p

Bastions de la Mer : Le Guide des fortifications de la Charente-Maritime

Faucherre N., Éditions Patrimoines & Médias, Chauray-Niort, 1995, 72p

Vauban et ses successeurs en Charente-Maritime

Association Vauban, Clamecy, 1997, 159p

Rochefort, arsenal de Colbert

Ouvrage collectif, Service historique de la Marine, Rochefort, 1984, 68p

Rochefort et la Mer, Tome 1 Techniques et politiques maritimes aux XVIIe et XVIIIe siècles

Publications de l'Université Francophone d'été, Jonzac, 2005, 182p

Études, guides

Pays Rochefortais, Arsenal maritime de Rochefort

Dossier de présentation en vue de l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco au titre des paysages culturels évolutifs vivants. Document de travail et les notices complémentaires
Juin 2006, 303p et 67p

L'estuaire de la Charente dans le projet de territoire

Partie I : Patrimoines, paysages, Fouras

Actes des premières rencontres de l'estuaire de la Charente : 22 et 23 novembre 2002
Syndicat Mixte du Pays Rochefortais, Marans, 2003, 46p

Charte architecturale de Rochefort

Ville de Rochefort, 1998, 138p

Plan paysage du Pays Rochefortais

Barsacq G., Crouzet E., Brunet B.

Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais, Parties I Diagnostics et Enjeux, 2002, 58p

Plan paysage du Pays Rochefortais,

Barsacq G., Crouzet E., Brunet B.

Communauté d'Agglomération du Pays Rochefortais, Parties II : Le Plan Paysage, 2003, 68p

Étude d'intégration des aménagements d'accueil du public dans le paysage de l'île Madame

Aubel C., Bigot C., Décembre 1999

Document d'objectifs Natura 2000 Basse Vallée de la Charente

Rapport intermédiaire, DIREN Poitou-Charentes, octobre 2001, 87p

Divers

Petite histoire de Rochefort avant 1666

<http://seucaj.ifrance.com/HistRochefort.htm>

mis en ligne par la Société Géographique de Rochefort, consulté le 13 avril 2010

Ce rapport a été établi par Olivier GOUET

Conception - réalisation de la mise en page et cartographie : Catherine OLLIER

Rédaction : Olivier GOUET, Anaïs DELAGE

Photographies : ©Thierry DEGEN - couverture, p 24, 36(1), 42, 44(1-2), 46, 50, 54(2), 56, 60, 62, 64(1-2-3),
66(1-3-4), 68(2-3-4), 70, 72(2), 74(3), 76, 78(1), 80(1-4), 82(1-2)

©Michel Bernard / ECAV aviation - p 36(2), 40(2), 44(3), 52, 54(1), 66(2), 72(1), 74(1), 78(2)

©Olivier GOUET, p 64(4), 72(3), 78(3-4), 80(2-3), 82(3)

Cartes anciennes : ©Service historique de la défense - p 38-39, 40-41, 44-45, 50-51, 52, 54

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Direction régionale de l'Environnement
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes

15 rue Arthur Ranc
BP 60539 - 86020 Poitiers cedex
Tél. 33 (0)5 49 55 63 63
Fax. 33 (0)5 49 55 63 01