

Dossier 2

Projet de territoire

2.2 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

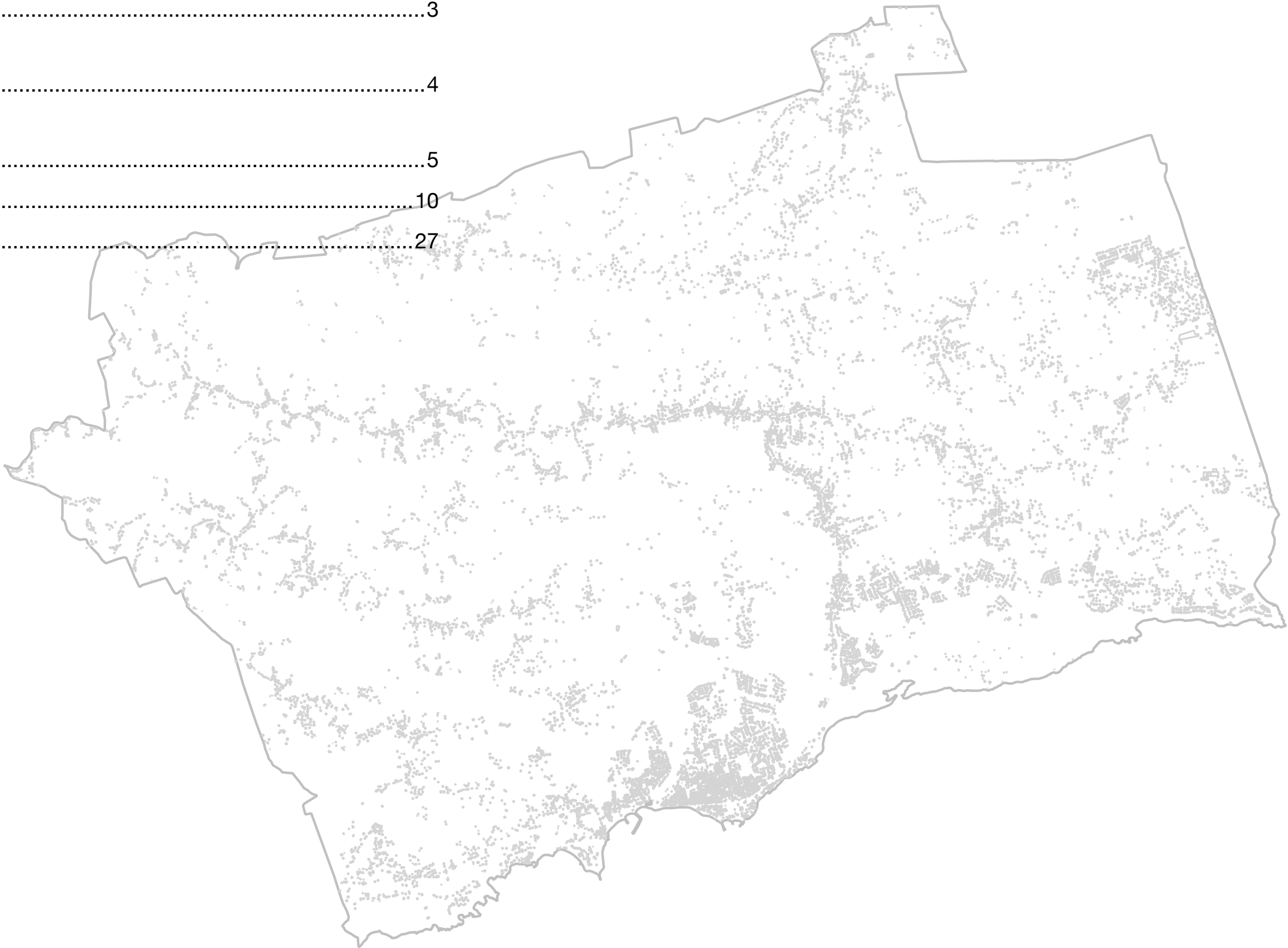
CADRE RÉGLEMENTAIRE3

AMBITIONS GÉNÉRALES4

OAP N°1 FONDS THÉZAN.....5

OAP N°2 BOURG ÉLARGI10

OAP N°3 LITTORAL EST.....27



LES OAP DANS LE CODE DE L'URBANISME

La loi Urbanisme et Habitat a rendu opposables au permis de construire les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ; ces dernières constituent un des éléments constitutifs du dossier de PLU dont le contenu a été depuis précisé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 (Grenelle II) portant engagement national pour l'environnement. Ainsi, conformément aux dispositions mentionnées dans l'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme, les OAP offrent la possibilité de préciser les grandes orientations du PADD et d'exprimer les dispositions en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et urbain et de préservation de l'environnement.

Les articles L151-6 et L151-7 précisent les objectifs d'une OAP en ces termes :

Article L. 151-6 et L. 151-7 du Code de l'Urbanisme

(Modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014)

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

Chacune des OAP est présentée de la manière suivante :

1. Une **SYNTHÈSE** rappelant :

- le contexte,
- les ambitions du PADD,
- une projection des ambitions en termes de population sur le secteur concerné par l'OAP.

2. Une **CARTOGRAPHIE** retraçant graphiquement les constats du territoire et les principes généraux d'aménagement souhaités par le maire.

3. Une ou plusieurs **PAGES COMPLÉMENTAIRES** qui précisent :

- les principes d'aménagement (densités souhaitées, développement urbain, équipement, circulation, végétalisation),
- des schémas (non opposables) proposant des pistes d'aménagement potentielles,
- les apports issus de l'Evaluation Environnementale,
- un tableau récapitulatif du potentiel logement issu des ouvertures à l'urbanisation et des capacités de densification permises au sein des OAP.

EXEMPLE

Les calculs de population et de logements se basent sur les deux données suivantes :

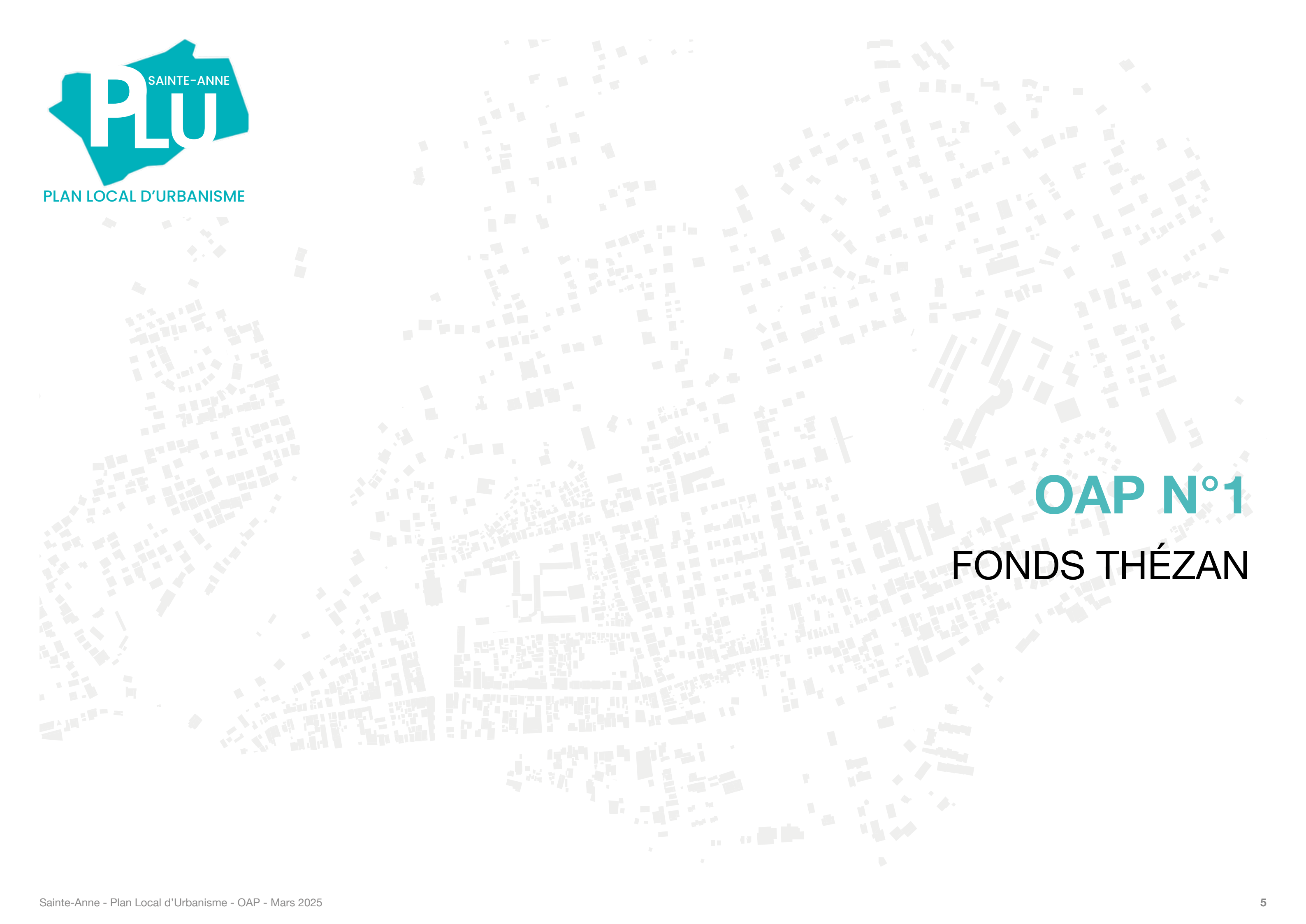
- **2,3 personnes par ménage**
- **20 % des espaces ouverts à l'urbanisation sont dédiés aux espaces publics et emplacements verts et réseaux**

Pour 1 Hectare ouvert à l'urbanisation :

- 1 ha - 20 % (espaces publics) = 0,8 ha
- 0,8 ha x 30 (densités souhaitées en logements par ha) = 24 (logements potentiels par ha)
- 24 logements x 2,3 (nombre moyen de personne par foyer) = 55,2 (logements souhaités par ha)

Perimètre des OAPs





OAP N°1

FONDS THÉZAN

Perimètre



CONTEXTE

Le développement touristique sur le littoral Est de Sainte-Anne initié en 1973 par l'implantation de la Résidence de vacances du Club Med sur la plage de la Caravelle a été suivi au début des années 1980 par quelques implantations hôtelières relativement modestes qu'a accompagné un développement résidentiel venu progressivement investir les plateaux littoraux surplombant la ligne de falaises calcaires.

Depuis les années 1990, ce développement s'est considérablement amplifié et ce sont désormais des grappes de constructions qui s'établissent et sont venues étoffer les constructions éparses d'alors.

Le développement permis sur les lignes hautes littorales qui caractérisent le littoral Est n'a pas été anticipé par une organisation adaptée, en dehors de l'ensemble de constructions développées autour de l'hôtel de la Toubana et correctement desservies. Sur les secteurs de Fonds Thézan et de Carrière la desserte d'une trame bâtie composée de constructions qui se resserrent de plus en plus n'est permise que par une succession de chemins prenant appui sur la RN4 comme autant de petites antennes au dessin sommaire. Leur calibre trop limité n'offre aucun confort de circulation et le rapport à la RN4 est trop brutal pour garantir la moindre sécurité aux véhicules qui s'y engagent.

AMBITIONS DU PADD

■ HIÉRARCHISER LES PÔLES DE VIE, AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE

- Encadrer le développement résidentiel des secteurs littoraux et agricoles

■ PROTÉGER ET PROMOUVOIR LES GRANDS ENSEMBLES ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES

- Préserver un patrimoine naturel riche ; assurer sa mise en valeur par la sensibilisation du public (réserves ornithologique, floristique, ...)
- Préserver et favoriser les continuités écologiques terrestres
- Interdire tout développement urbain ou adapter les constructions dans les zones exposées au risque d'inondation

■ METTRE EN VALEUR ET PRÉSERVER LE LITTORAL SAINTANNAIS

- Mettre en valeur la qualité patrimoniale du territoire
- Protéger sans concession les espaces remarquables littoraux
- Favoriser la création d'un sentier du littoral
- Rendre accessible le littoral pour mieux le protéger

■ MAINTENIR LA VALEUR AGRICOLE ET LA DIMENSION RURALE DU TERRITOIRE

- Protéger les valeurs naturelles, rurales et paysagères des Grands Fonds; valoriser les pratiques agricoles
- Préservation et développement du potentiel agricole des secteurs canniers traditionnels ou sur des terres à forte valeur agronomique; développement urbain limité aux installations agricoles et aux établissements liés à des activités d'agro-tourisme

■ SOUTENIR LES MODES DE CIRCULATION ALTERNATIFS

- Créer des liaisons douces et de transport en commun
- Créer une continuité piétonne et cyclable littorale

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Le projet est d'encadrer le développement bâti sur ce littoral Est en limitant son empreinte aux secteurs déjà bâtis ou à ceux faisant l'objet de projets validés par la municipalité et en définissant des conditions de connexion à la route nationale et de circulation interne correctes et adaptées à l'ensemble du développement actuel et projeté. Corollairement, la préservation des formations boisées qui couvrent les lignes littorales depuis les falaises jusqu'aux anses sableuses est une ambition forte tout comme celle de ne plus tolérer les actions participant à altérer l'écoulement naturel des eaux pluviales à l'intérieur des lignes de crêtes sur les secteurs bas qui drainent les eaux de part et d'autre de la RN4.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

LA PRÉSERVATION DES ESPACES

La préservation des valeurs naturelles est une priorité sur le front littoral. Sur le littoral haut, développé entre l'Anse à Saint et l'Anse à Eblain, les développements bâtis ont gagné jusqu'à la bande des 50 pas géométriques. Ce secteur est conquis pour l'essentiel par des formations boisées dont il s'agit d'assurer la préservation stricte.

A l'Ouest de cette ligne de falaises, s'ouvre l'Anse à Saint, zone basse recueillant les eaux des fonds de la portion Sud-Ouest du territoire de Sainte-Anne et Sud-Est du Gosier. En retrait d'un large bourrelet sableux s'est développé un étang littoral sur plus de 8 hectares, au cœur d'une large zone humide reconnue pour sa dimension écosystémique et plus particulièrement pour la richesse des populations d'oiseaux qui la fréquentent. Entre terre et mer, l'étang saumâtre fait valoir, au fil de l'évolution de son gradient salin, une grande variété de milieux favorable à une grande diversité écologique bien traduite par la pluralité d'espèces d'oiseaux présentes sur le site, entre espèces sédentaires et migratrices qui se relaient tout au long de l'année. L'Anse à Eblain constitue le dernier site naturel du littoral Est, au-delà duquel les implantations touristiques et urbaines s'imposent davantage jusqu'aux limites Est du centre-bourg où se développe à nouveau les ensembles naturels depuis Castaing auxquels succèdent les formations d'intérêt écologique du littoral Est de la commune, de Bois Jolan à l'étang Gros Sable.

L'intérêt de protéger la valeur naturelle de l'Anse à Eblain se conjugue avec l'impérieuse nécessité de préserver l'écoulement des eaux recueillies depuis Champvert, Bourgueil, Guillon, et de Fonds Thézan, sur un petit bassin versant dont l'écoulement côtoie (tout en le menaçant périodiquement) le dessin de la RN4. Le réseau aval d'écoulement qui débouche sur l'Anse à Eblain est rendu inconstructible de par l'importance des volumes d'eau recueillis, dont l'écoulement ne peut plus souffrir de travaux de remblaiement tels qu'ils ont pu, encore récemment, être réalisés.

L'AMÉNAGEMENT D'UN SENTIER LITTORAL

Participant à la découverte du littoral, l'aménagement d'un segment du sentier du littoral est projeté en front de mer en continuité du balisage existant au niveau de l'Anse à Saint. Cet itinéraire supportera des panneaux d'information permettant de raconter le territoire et ses valeurs, singulièrement sur la richesse et la variété de l'avifaune présente aux abords de l'étang littoral, sur une côte où les valeurs boisées sont préservées, entre les anses sableuses et les secteurs plus escarpés des falaises.

ASSURER LA CIRCULATION DE L'EAU

Les volumes d'eau drainés par fortes pluies développent des circulations d'eau importantes dont il s'agit de garantir l'écoulement naturel. Des travaux d'assainissement d'importance ont été consentis avec la réalisation d'imposants cadres en béton ; ils ont permis de canaliser les eaux recueillies contre la RN. L'écoulement naturel vers l'Anse à Eblain est pour partie contrarié par des travaux de remblais réalisés au creux de la ravine, des obstacles qui génèrent des désordres d'importance et des inondations pouvant recouvrir la RN. Le reclassement en zone naturelle répond à la volonté de ne plus modifier les zones d'écoulement afin de garantir une évacuation des eaux aussi efficiente que possible.

LA DESSERTE DU SECTEUR : UNE ORGANISATION STRUCTURÉE SUR DEUX POINTS D'ÉCHANGE PRINCIPAUX

Afin de garantir une desserte adaptée au développement bâti qu'a subi le littoral Est de Sainte-Anne singulièrement au cours de cette dernière décennie et de limiter les échanges directs avec la RN4, il est proposé de définir, sur la base des tracés de chemins existant, un réseau de voies structurant le développement du bâti. Cette organisation viaire permettant de nouvelles conditions de circuler se structure à partir de deux points d'échange aménagés, de type ronds-points :

- le premier prend appui sur l'impasse des Trois Guimbos, chemin de desserte privé du secteur de Carrière, voie existante de calibre et de revêtement corrects ;
- le second est projeté avec l'implantation de la future caserne de pompier, au droit du carrefour de la RN avec la rocade Maudette, au Nord, et l'impasse du plateau Bally, au Sud.

Ces deux aménagements initieront un maillage qu'il conviendra de prolonger d'Est en Ouest, pour mieux vasculariser les secteurs desservis par les différentes impasses qui se succèdent (Impasse des Cives, impasse Pesî, rue des Lyanns, impasse Henri, impasse des Crotons, impasse Karata, impasse du Coton...).

La voie qui portera l'essentiel de la circulation interne et assurera la desserte des constructions s'appuie sur des segments de voies et des chemins empierrés existants, lesquels sont repris, calibrés et prolongés selon un schéma qui les rend cohérents entre eux et les inscrit dans une logique de circulation pertinente et sécurisée. Pour garantir leur réalisation, les tracés font l'objet d'emplacements réservés sans entraîner de remise en cause de bâtiments existants.

VOCATION DE LA ZONE

Un développement permis dans des conditions maîtrisées,

L'ensemble du littoral Oest porte un développement résidentiel et touristique composé, pour l'essentiel, de formes bâties basses et individuelles. La topographie escarpée et la volonté de préserver les valeurs naturelles et paysagères des lieux limitent les conditions de desserte et ne militent pas pour favoriser des vocations plurielles et des développements bâtis de formes plus ambitieuses.

entre développement résidentiel ...

La vocation résidentielle se déclinera essentiellement à travers un habitat individuel, intermédiaire voire de petits programmes groupés. Les typologies seront influencées par les formations existantes intégrées ou côtoyées, par les contraintes topographiques ou la proximité de formations naturelles.

... et promotion touristique intégrée à l'environnement

Les programmes annoncés devront s'inscrire dans cette logique de développement intégré à l'environnement, à l'instar du projet d'hébergement touristique hôtelier, au-dessus de l'anse-à-Saint, dont l'inscription dans la pente doit être permise sans remaniement et sans terrassement d'importance, où le respect des arbres existants est souhaité. La volonté de respecter la valeur naturelle de ce site impose de limiter la hauteur des constructions à un seul niveau et de réduire les implantations bâties pour ne pas remettre en cause l'ambiance boisée des lieux. Pour ce faire un inventaire des arbres présents sur le site a donné lieu à une cartographie géo-référencée dont le projet devra s'inspirer pour limiter son impact sur la valeur du site qui doit accueillir la structure hôtelière.



DENSITÉ

Dans la volonté forte de respecter et de préserver les valeurs naturelles et paysagères de ce secteur littoral Est, les densités permises seront moyennes à faibles afin de permettre une intégration heureuse de formes individuelles dont la hauteur des constructions n'excèdera pas deux niveaux.

Les conditions contraignantes des lieux n'incitent pas à développer de nouvelles zones à l'urbanisation. Dans les secteurs urbanisés, l'optimisation de l'occupation des sols est recherchée avec des densités projetées qui doivent composer avec les reliquats disponibles et leur géométrie parfois capricieuse. Dans ces tissus qu'il convient de renforcer, les densités attendues seront de 10 à 15 logements / ha.

Dans la logique de développement défini dans le PADD, l'ensemble des terrains desservis par la nouvelle organisation est ouvert à l'urbanisation dans les conditions de densité précisées dans le tableau ci-après, permettant un accroissement de l'offre d'environ 210 logements.

Densité et capacité d'accueil

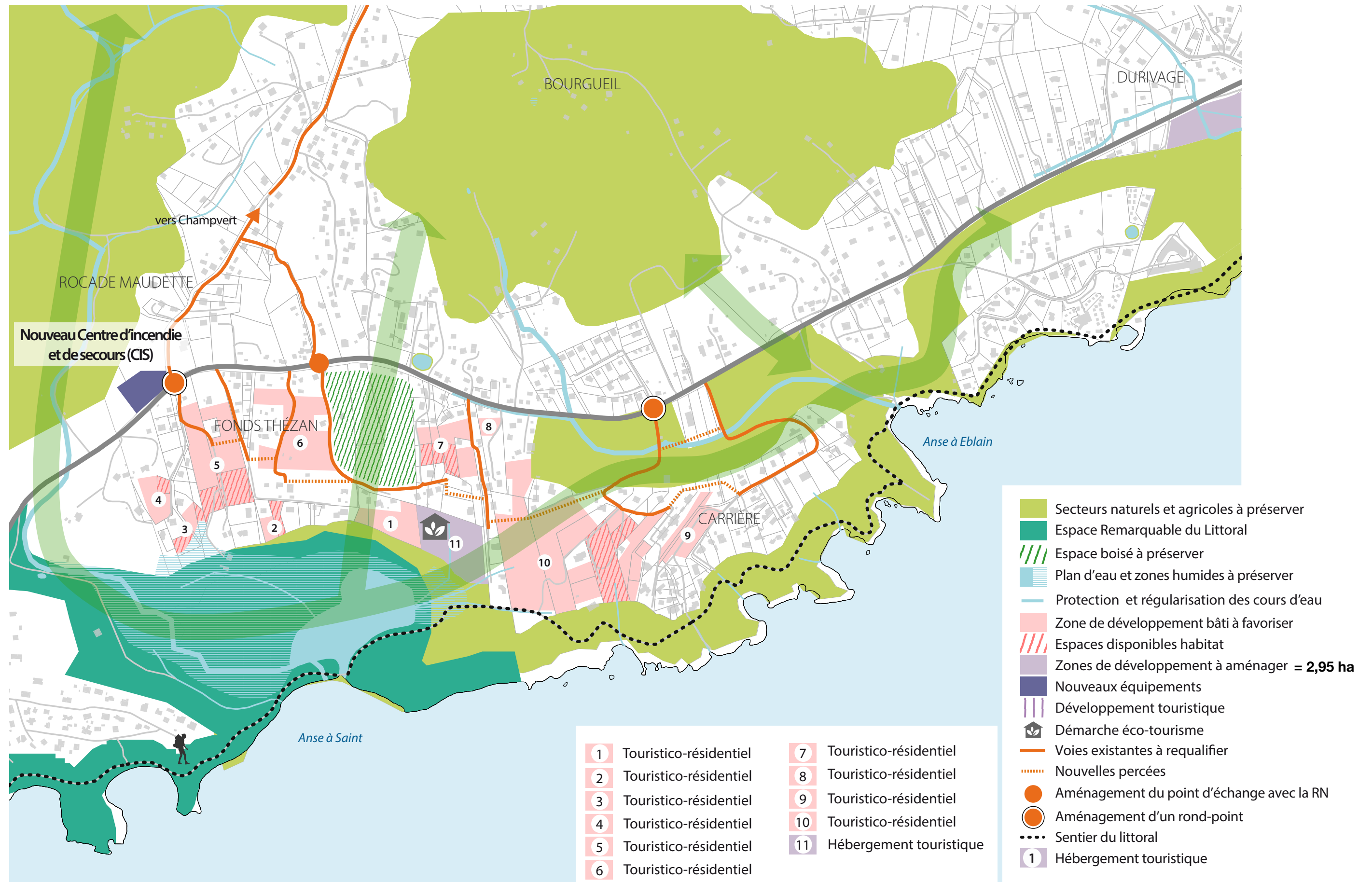
NR.	SURFACE DISPONIBLE (HA)	VOCATION	FORME URBAINE	POTENTIEL (EQVT LOGT)
1	0,3	Touristico-résidentiel	Individuel	4
2	0,5	Touristico-résidentiel	Individuel	6
3	0,25	Touristico-résidentiel	Individuel	3
4	0,45	Touristico-résidentiel	Individuel	5
5	2,15	Touristico-résidentiel	Individuel	26
6	1,3	Touristico-résidentiel	Individuel	16
7	1,5	Touristico-résidentiel	Individuel	18
8	0,2	Touristico-résidentiel	Individuel	2
9	0,41	Touristico-résidentiel	Individuel	5
10	6	Touristico-résidentiel	Individuel	72
11	0,5	Hébergement touristique	Individuel	6

INSCRIPTION PAYSAGÈRE

La contrainte topographique conjuguée à la situation littorale de ces quartiers supposent une attention particulière dans la distribution des constructions. Afin de limiter l'impact du bâti sur le paysage, la hauteur des constructions sera limitée à 7m à l'égout de toiture (soit R+1). La pente favorise l'édification des constructions dont la ligne d'orientation principale des façades lui sera perpendiculaire.

OAP N°1 FONDS THÉZAN

DÉVELOPPEMENT URBAIN





OAP N°2 BOURG ÉLARGI

AMBITIONS DU PADD

■ RÉEXPRIMER LA POLARITÉ DE SAINTE-ANNE ET RENFORCER LE BOURG, FUTUR CENTRE-VILLE RÉORGANISER L'ESPACE URBAIN

- Renforcer et enrichir la trame viaire pour éclairer la trame urbaine, préciser les îlots et faciliter les liaisons et le fonctionnement urbain au sein du centre-bourg
- Réhabiliter les secteurs d'habitat précaire du centre-bourg afin que les îlots qui le composent puissent s'épanouir sans subir une insalubrité latente, des risques d'inondation, et que leur desserte soit garantie par un réseau viaire qualifié
- Affirmer une fonction d'animation en renforçant les espaces de conjugaison avec le littoral dont la fréquentation profite trop peu au centre de Sainte-Anne
- Permettre une pérennisation de ses fonctions de centralité à travers leur modernisation

■ ASSURER UNE CONTINUITÉ URBAINE DU CENTRE VERS SES EXTENSIONS LATÉRALES

- Reconsidérer l'organisation viaire pour inscrire des liaisons transversales plus nombreuses
- Favoriser le prolongement des voies initiées depuis le centre trop systématiquement contrariées par les développements périphériques
- Retisser une trame urbaine cohérente pour étendre la ville, en particulier sur des pôles de développement nouveaux projetés

■ DÉFINIR LES CONDITIONS D'UN ASSAINISSEMENT GLOBAL, PRÉALABLE À LA REFORMULATION URBAINE DU CENTRE

- Assurer une desserte des réseaux et la mise en place du réseau collectif d'assainissement étendus à l'ensemble des quartiers de l'agglomération
- Gérer les eaux pluviales, sources d'inondations fréquentes dans le bourg, favorisées par sa topographie basse

■ PRÉCISER L'ÉCHELLE D'EXPRESSION ET LA DIMENSION URBAINE DU CENTRE DE SAINTE-ANNE

- Redéfinir l'échelle de développement du bourg à moyen, long terme en intégrant la nouvelle échelle d'expression de la ville suggérée par la ceinture de la future déviation
- Identifier et hiérarchiser les zones urbaines du centre selon leurs fonctions et l'expression qui leur est conférée
- Favoriser un renouvellement de l'espace urbanisé
- Rentabiliser les territoires équipés

■ AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

- Compléter et améliorer le niveau d'équipement
- Rendre cohérentes les trames viaires ; favoriser les liaisons entre quartiers en s'appuyant sur la trame du centre ancien
- Traiter l'espace public pour le restituer et le rendre confortable aux usages piétons
- Conférer au bourg une dimension récréative

■ QUALIFIER ET DIVERSIFIER L'OFFRE EN LOGEMENTS DANS LE CENTRE-VILLE

- Diversifier les formes et les densités
- Favoriser la mixité sociale
- Limiter l'importance des opérations de logements sociaux pour mieux les intégrer au tissu urbain
- Améliorer l'habitat

■ DYNAMISER LE TISSU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- Doter le territoire de zones de développement économique
- Réserver de petites zones d'accueil dédiées aux activités artisanales en proximité des zones d'habitat
- Enrichir le tissu commercial et de services du cœur de la ville au contact du littoral très fréquenté (rue Lethières, Bd Ibéné, Place de la Mairie)

■ DOTER LE BOURG DE LA DIMENSION BALNÉAIRE RÉCRÉATIVE QU'IL N'A PAS ENCORE ACQUISE

- Favoriser les échanges du centre avec son littoral ; qualifier les percées piétonnes entre les espaces de flânerie que représentent le littoral et la place centrale
- Elargir l'espace piéton aux dépens de l'emprise automobile sur l'interface bourg/plage que représente le boulevard
- Mettre en scène la proximité du centre avec son littoral
- Favoriser l'usage piétonnier des rues proches du boulevard, à l'image de la rue Lethière, vecteur potentiel d'animation, contrarié par la surfréquentation automobile

Perimètre



CONTEXTE

Le centre-bourg et ses extensions s'inscrivent dans des entités topographiques variées. Le centre ancien s'est implanté en bordure littorale dans une zone déprimée alors que les extensions au nord du périmètre se sont formées sur un territoire plus escarpé annonçant les Grands Fonds.

Le centre-bourg développe son allure autour de deux éléments forts: le boulevard Ibéné, qui traverse le bourg d'Est en Ouest de Durivage jusqu'à Castaing, et la place Schoelcher, autour de laquelle se situent les édifices publics que sont la mairie et l'église.

Au cours des dernières années, le développement des quartiers périphériques s'est réalisé au dépens d'un centre-bourg vieillissant et qui peine à s'affirmer en tant qu'entité urbaine forte.

Aujourd'hui, le centre-bourg présente une paupérisation relative de son bâti qui se conjugue avec un vieillissement de ses habitants. On note de lourdes insuffisances en termes de structures bâties et de qualité d'équipements, qui se traduisent par une vacance forte dans les différents quartiers. De nombreuses dents creuses investies par un stationnement anarchique viennent confirmer le désinvestissement de l'espace urbain et son manque de mise en valeur.

Dans ce contexte de perte d'attractivité, la commune a pour volonté de requalifier, via le projet de renouvellement urbain qui s'étend sur une superficie de 273 hectares, les espaces stratégiques qui sont aujourd'hui problématiques et qui entravent la qualité urbaine du bourg, ceci en suivant six ambitions et objectifs.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

• Faire du bourg une grande terrasse piétonne s'ouvrant sur le littoral :

- en requalifiant l'espace public pour offrir des lieux de qualité
- en améliorant les entrées de ville
- en renforçant les liaisons mer-littoral par la requalification des connexions intra-îlots
- en favorisant le transport collectif par les connexions intermédiaires et les circuits-courts
- en renforçant la vocation balnéaire du bourg

• Favoriser un tissu urbain dense, perméable, modulable et poreux :

- en favorisant la densité et la mixité à toutes les échelles
- en appliquant le principe de l'îlot ouvert qui facilite la perméabilité entre les lieux et la mixité
- en offrant davantage d'équipements de qualités et de commerces de proximité
- en relançant l'offre de logements en mobilisant le foncier disponible comme levier d'action

• Redynamiser l'économie :

- En favorisant l'émergence de nouveaux lieux d'intensité commerciale
- Favoriser les échanges entre le littoral, support d'un tourisme balnéaire, et le centre bourg
- Assurer l'évolution du port de Sainte-Anne

• Mettre en valeur la nature :

- par la création d'un parcours pédestre (coulée verte) développé parallèlement à la voie de contournement, permettant de relier le secteur de Dupré et du Morne Tricolore au futur parc de Montmain
- par l'aménagement des berges du canal Dupré
- par la mise en valeur des éléments naturels et paysagers existants : Etang Baghio, Morne Tricole, Etang de Montmain...

• Assurer un développement touristique tourné vers le respect des valeurs environnementales :

- encadrer le développement des complexes hôteliers (Club Med, la Toubana) dans une logique d'intégration à leur environnement
- Développer les connexions douces entre les grands équipements touristiques et le centre bourg

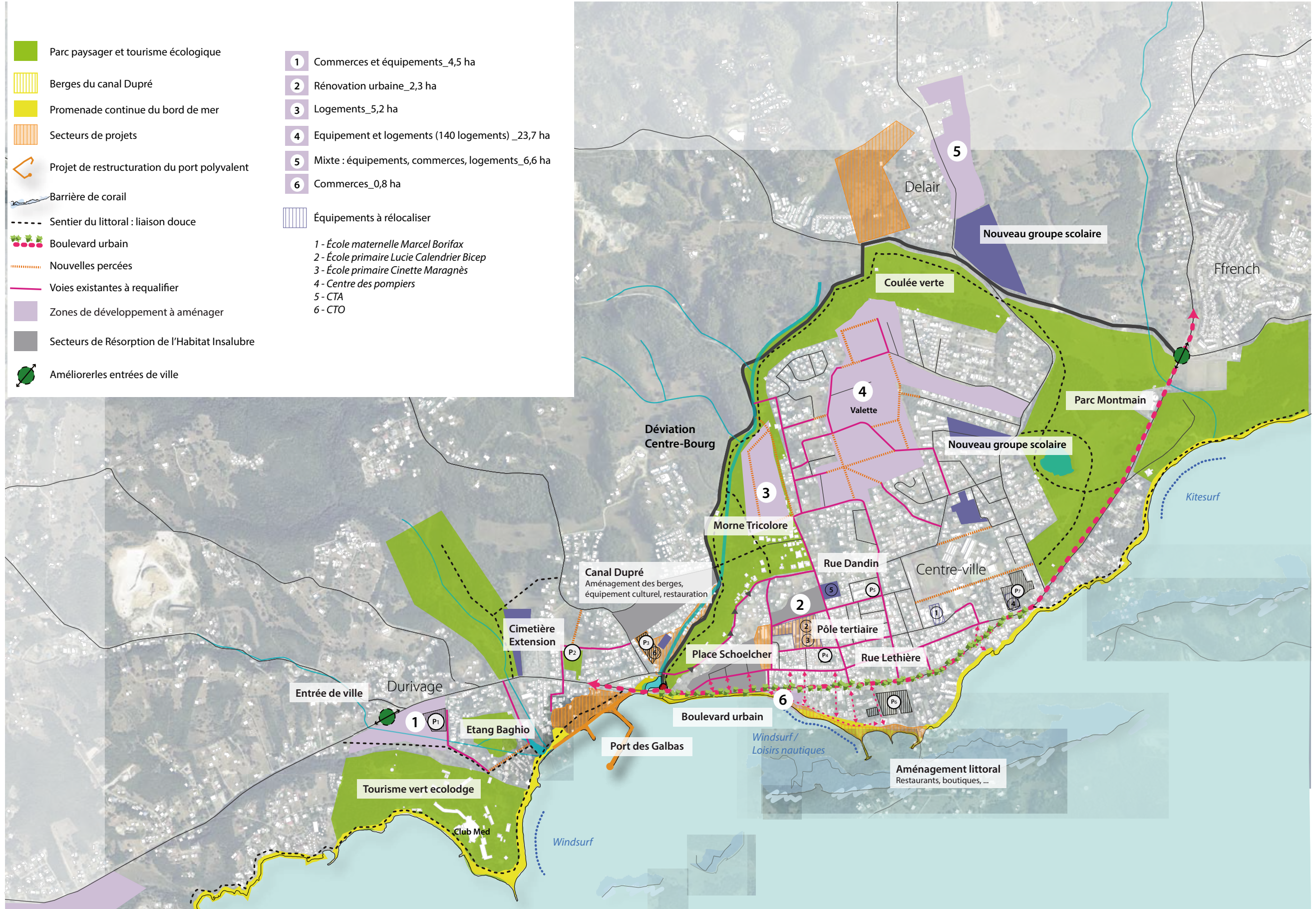
• Mieux se déplacer à l'échelle du centre-bourg élargi :

- favoriser les circulations automobiles internes au centre-bourg
- faciliter l'accès piétons au centre bourg
- améliorer les liaisons bourg-littoral
- assurer la mutation de la RN4 en un boulevard urbain
- améliorer l'offre de stationnement (à l'intérieur du bourg et à l'extérieur, via la création de parkings relais)



- Parc paysager et tourisme écologique
- Berges du canal Dupré
- Bord de mer
- Projet de restructuration du port polyvalent
- Projets de parking
- Station de location de vélo
- Sentiers, liaison douce
- Mutation de l'avenue Ibéné en un boulevard urbain
- Voies à créer
- Voies existantes à requalifier
- Piétonnisation des voies
- Parking 250-300 places
- Parking 100-150 places
- Parking 100-150 places
- Parking 50 places
- Parking 60 places
- Parking 250 places
- Parking 150 - 200 places





PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT : DENSIFIER ET QUALIFIER

Densités souhaitées : 30 à 50 logements à l'hectare suivant les zones

Le centre bourg de Sainte-Anne, au sens de «bourg élargi», est délimité par de grandes entités paysagères, aujourd'hui faiblement valorisées. La plage de la Caravelle, l'étang Baghio, le canal Dupré et le Morne Tricolore en délimitent la bordure Ouest, alors que les sites naturels de Montmain et de Bois Jolan composent la frange Est du centre-bourg. La large ouverture sur le littoral qu'il convient de renforcer confère au bourg un cadre exceptionnel.

METTRE EN VALEUR LES ENTITÉS PAYSAGÈRES

Le canal Dupré

- Inviter et accueillir le piéton
- Offrir un espace de détente et de promenade
- Remettre en valeur une ligne d'eau dans la ville

Le morne Tricolore

- Aménagement d'un circuit piéton : Dupré – Place de la Mairie
- Introduire une singularité dans l'environnement urbain

La zone naturelle de Montmain

- Mettre en valeur un environnement naturel riche
- Offrir la possibilité d'une continuité avec la promenade de Bois-Jolan

Les terrasses du bord de mer

- Affirmer la destination piétonne de la plage et de l'arrière plage en supprimant la circulation automobile
- Renforcer la vocation balnéaire du lieu
- Offrir un support à la matière présente

La promenade littorale : le boulevard

- Reconsidérer le boulevard pour le transformer en promenade littorale partagée avec une circulation automobile liée à la fréquentation du centre-bourg. Renvoyer le trafic intra-communal sur la voie de délestage recalibrée et requalifiée.
- Permettre des perméabilités ville-mer
- Permettre une promenade littorale piétonne

DENSIFIER ET QUALIFIER

- **Favoriser un tissu urbain dense perméable, modulable et poreux**
 - Favoriser la densité et la mixité à toutes les échelles
 - Appliquer le principe de l'îlot ouvert
 - Favoriser la perméabilité entre les différents lieux qui composent la ville
 - Permettre une mixité en termes de composition et ainsi une diversité d'usages
- **Offrir davantage d'équipements (sportifs, culturels...) de qualité et de commerces de proximité**

- **Permettre une proximité de ces équipements et services à tous**
- **Développer l'offre de logements**
 - Utiliser le foncier disponible comme levier d'action pour relancer l'offre
 - Diversifier l'offre et les typologies
 - Favoriser le renouvellement urbain
- **Redynamiser l'économie**
 - Favoriser l'émergence de nouveaux lieux d'intensité économique et commerciale
 - Redynamiser la rue Lethière et lui redonner sa vocation première d'artère commerciale
 - Injecter des commerces et services de proximité (rez-de-chaussée, angles de rue...)
 - Offrir un support aux marchands du triangle du débarcadère
 - Offrir des terrasses aux commerçants ou futurs restaurateurs de la place de la mairie

CIRCULATION

- **Réaffirmer les entrées de ville**
- **Faire du bourg une grande terrasse piétonne, perméable au littoral**
 - Requalifier l'espace public : offrir des lieux de qualité
 - *Afficher une vocation piétonne dans le centre-bourg → favoriser les liaisons piétonnes et les circulations douces*
 - *Permettre une promenade continue sur l'ensemble du centre-bourg*
 - *Permettre l'accessibilité du bourg à tous : mettre toutes les circulations à même niveau*
 - Renforcer les liaisons du centre vers le littoral
 - Requalifier et favoriser les liaisons intra-ilots
- **Favoriser le transport collectif**
 - Faciliter les connexions intermédiaires et les circuits courts

ZONES PLU	SURFACE DISPONIBLES	FORME URBAINE
U	32,6 ha	R+2, collectif continu, équipements et commerces en RDC
AU	53 ha	R+2 max, individuel groupé ou petits collectifs

■ Env. 550 logements supplémentaires

■ 1 260 habitants supplémentaires

Perimètre



CONTEXTE

- Valeur verte forte
- Plusieurs zones humides, Étang Baghio, cours d'eau vers la mer traversant la zone, zones boisées
- Zones inondables (aléa PAC inondation fort au majorité de l'emprise)
- Topographie marquée (Morne, plage, vallées, ...)
- Position stratégique à l'entrée ouest du centre-bourg
- Carrefour entre les Grands-Fonds et l'axe du Gosier et le bourg de Sainte-Anne
- Entrée zone touristique (Club Med, plage Caravelle, ...)
- Développement urbain de la zone renforcé dans les années 60-70, notamment touristique (Club Med)
- Zone des équipements et services (cimetière, station service, ...) en partie abandonnées (ancien cinéma, terrain de foot, ...)
- Extension du cimetière vers le Nord dans les années 1980
- Aménagement port de Galbas dans les années 1980-90
- Entrée de ville peu visible, mal structuré et dégradé (dents creuses, vacance, ruines, VHU, déchets, ...)
- Potentiel de développement : zones foncière libre et bâtiments vacants

OBJECTIFS DU PROJET

- **Améliorer le centre-bourg et ses environs :**
 - en améliorant la qualité des entrées de ville
 - en intégrant les continuités vertes
- **Hierarchiser les pôles de vie :**
 - en développant une logique urbaine affirmée à l'échelle du Grand Sainte-Anne
- **Favoriser un tissu urbain dense, perméable, modulable et poreux / améliorer le cadre de vie :**
 - en offrant davantage d'équipements de qualités et de commerces de proximité; / compléter et améliorer le niveau d'équipement
- **Fluidifier la circulation automobile :**
 - par l'étoffement de l'offre de stationnement
 - par le projet de voie de délestage du bourg
- **Soutenir les modes de circulation alternatifs :**
 - en créant des liaisons douces et de transport en commun
 - en créant une continuité piétonne et cyclable littorale (favoriser les modes de déplacement doux, soutenir la création d'un sentier littoral)
- **Protéger et promouvoir les grands ensembles environnementaux :**
 - en préservant un patrimoine naturel riche ; assurer sa mise en valeur par la sensibilisation du public (réserve ornithologique, floristique, ...)
 - par la réhabilitation et promotion des zones humides
 - en limitant les pollutions urbaines
- **Promouvoir et diversifier l'activité touristique :**
 - En valorisant la dimension naturelle et paysagère d'un environnement riche favorisant une réorientation de l'activité touristique par la promotion éco-touristique du bourg

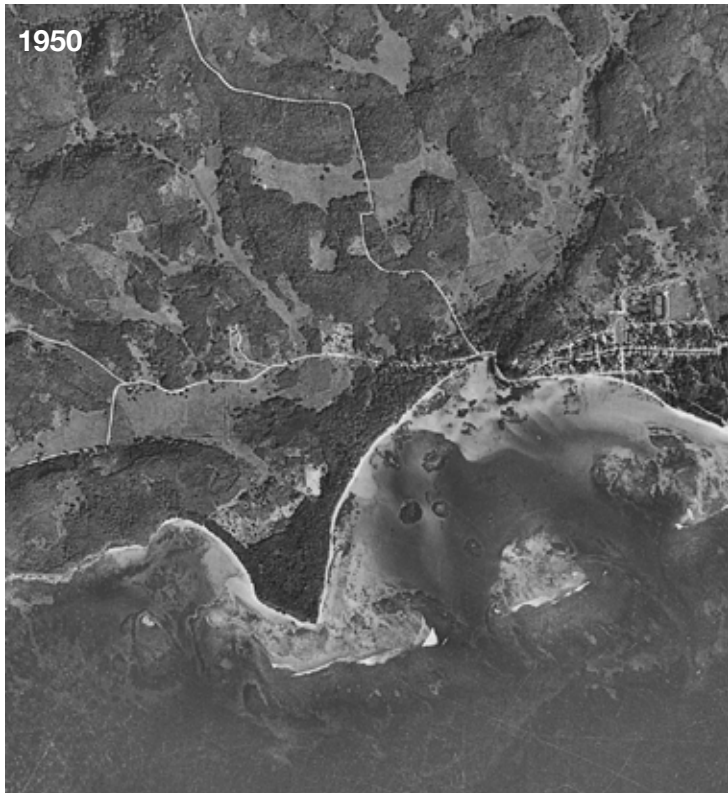
OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

- Préserver les valeurs verts et la trame bleue (gestion des zones inondables, regularisation cours d'eau)
- Traitement paysager entrée de ville (alignement planté, ...)
- Compléter front urbain entrée de ville (commerces, services, ...)
- Traitement paysager arrière plage et zones humides (Étang Baghio, ...)
- Organisation voie depuis entrée Club Med jusqu'au parcelles AS492, AS176
- Identifier les secteurs de projet : AS416-417 (KARAM), cimetière (extension, parking), quartiers à restructurer,...
- Préciser les parkings notamment AS805 dans une logique de PEM et relais circulation douce
- Équipements pour la population (remise terrain de foot, basket 3x3, ...)
- Restructurer zones habitat (mise en sécurité face aux inondations, état du bâti, ...)

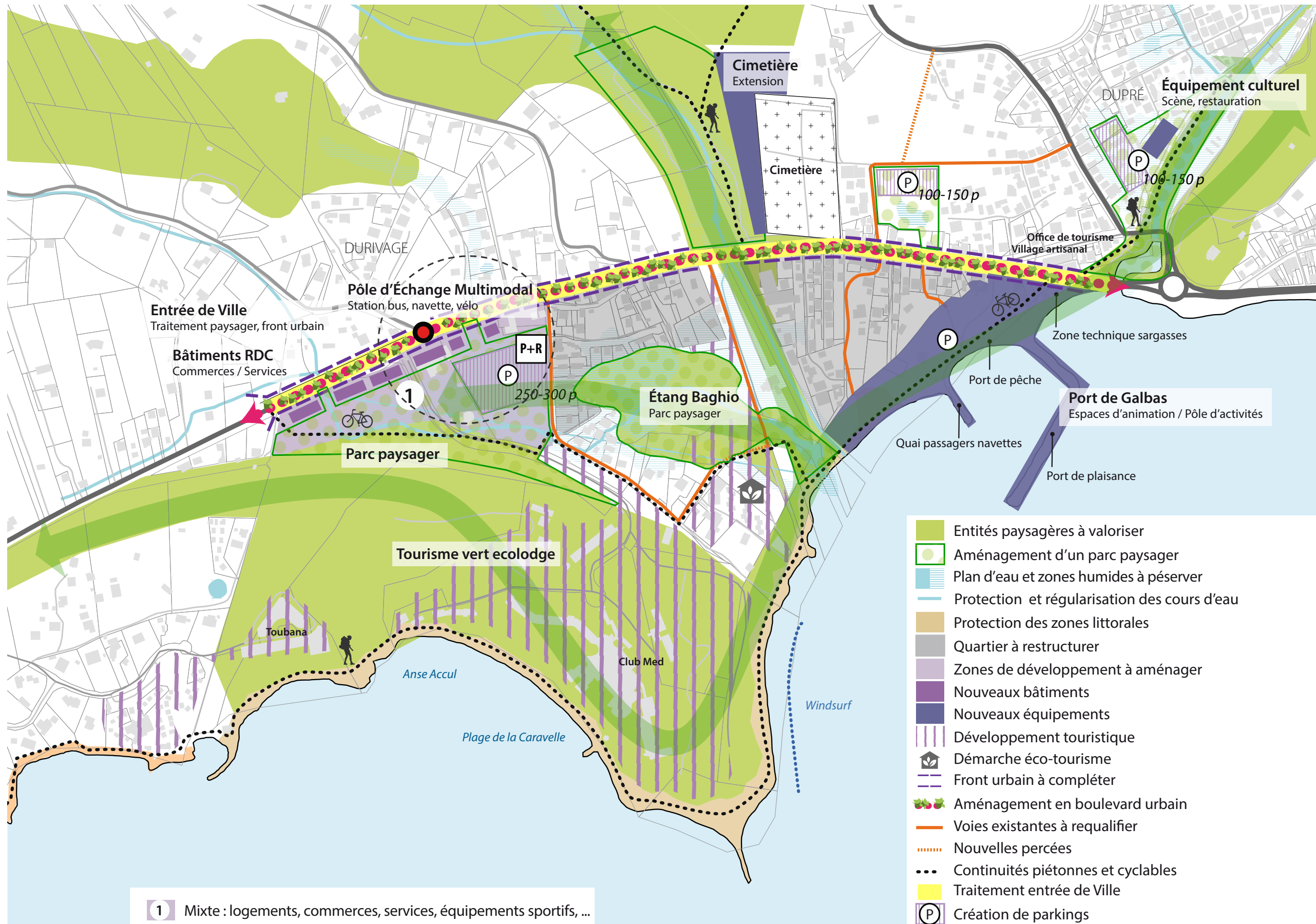
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le projet vise à :

- 1. Créer un équipement structurant et qualifiant de l'entrée ouest du bourg - compléter l'offre des équipements sportifs (plateau multisport, plateau basket 3x3, ...)**
- 2. Créer un aménagement qui s'insère harmonieusement dans le cadre naturel.**
- 3. Mettre en valeur le site**
4. Aménagement de liaisons douces et de transport en commun (piste cyclable et station vélo, navettes, ...) .. intégration dans un itinéraire plus large (sentier littoral, réseaux vélo, ...)



La zone de Durivage 1950 et aujourd'hui (Source : IGN 2023)



OAP N°2 BOURG ÉLARGI

ZOOM CENTRE-BOURG

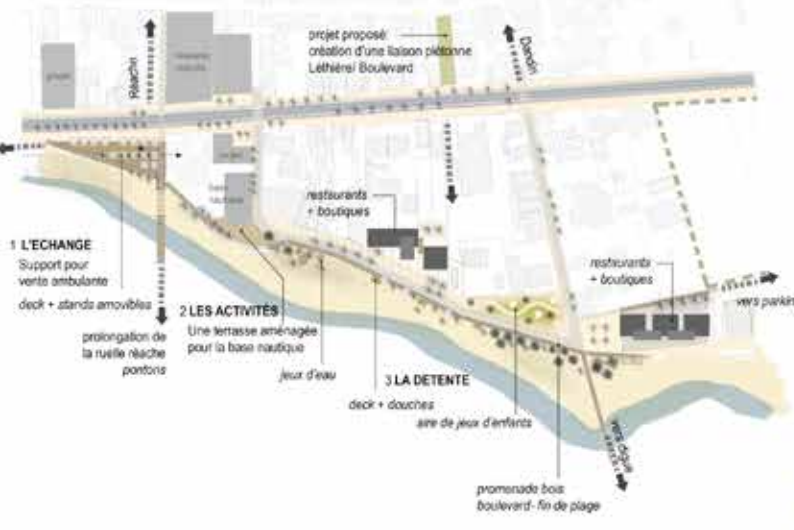
Un boulevard urbain piétonnisé



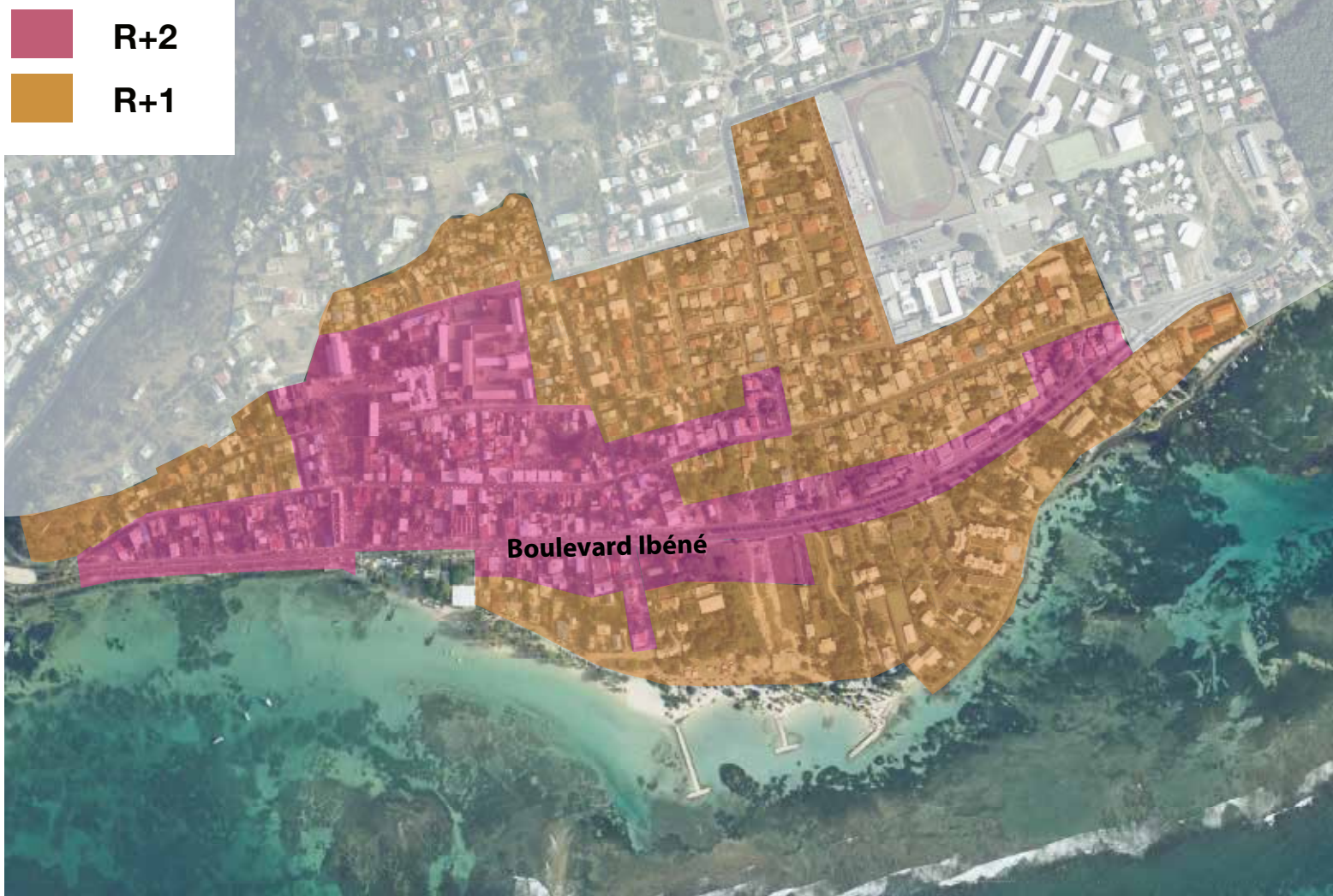
Aménagement de la promenade piétonne



Projet «les nouvelles terrasses de bord de mer»



CENTRE BOURG : PROJECTION DES HAUTEURS

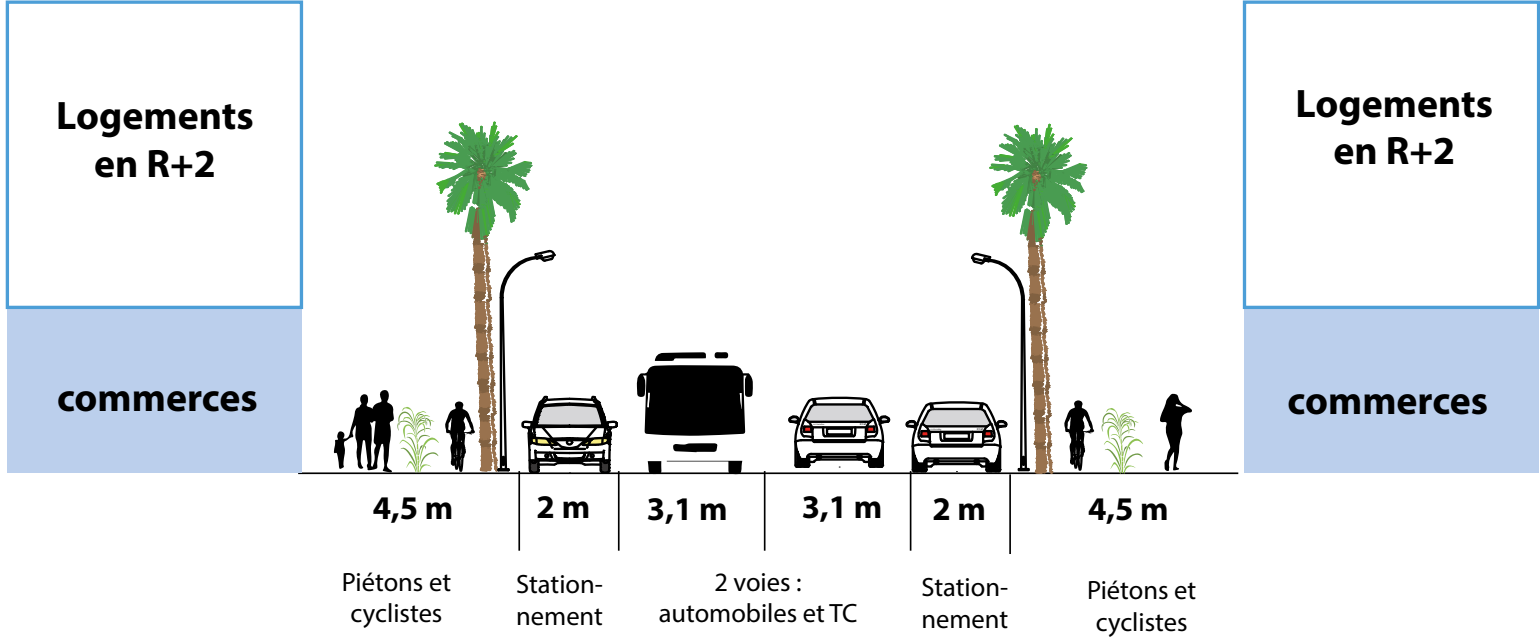


La qualité des espaces publics est un enjeu majeur pour la requalification du bourg de Sainte-Anne

La redensification et la redynamisation du centre bourg s’opèrent par la rédefinition des hauteurs bâties. Axes majeurs voués à accueillir davantage de commerces et rez-de-chaussée, le boulevard Ibéné et la rue Lethière seront structurés à partir d’une trame en R+2 de part et d’autres des voies.

La section Ouest du bourg, plus pavillonnaire, conservera une hauteur maximale de R+1.

LE BOULEVARD : AXE MAJEUR



Perimètre



CONTEXTE

Le projet est situé à l'entrée de la ville de Sainte-Anne au niveau du port des Galbas. Le port actuel comprend un plan d'eau de 2 ha, deux épis en enrochements et un terre-plein. Suite à quelques travaux, le port dispose aujourd'hui d'une digue de protection, quelques baraques pour le rangement du matériel de pêche et appontement pour les marins pêcheurs. Mis à part quelques travaux d'entretien, le port n'offre pas un niveau d'équipement suffisant et structuré pour en faire un port de plaisance et de pêche à la hauteur des ambitions de la ville de Sainte-Anne. Manque d'accessibilité de la digue, non-séparation des zones portuaires de pêche et de plaisance, absence de zone de stockage de matériel sont autant de contraintes auxquelles il convient de remédier pour répondre à l'ambition communale de renforcer la vocation touristique et nautique de la ville.

L'aménagement projeté sur le port de Sainte-Anne ne se résume pas à l'amélioration des conditions d'accueil actuelles. Il s'agit de doter Sainte-Anne d'un outil portuaire performant dont la requalification doit permettre de répondre à trois objectifs :

- Aménager un véritable port de pêche doté des équipements nécessaires pour la remise, l'entretien et la réparation du matériel, la conservation et la vente des produits de la pêche ;
- Dimensionner un bassin dédié à la plaisance dont la capacité d'accueil et le niveau des installations confèrent à Sainte-Anne un équipement portuaire participant à l'ambition régionale de faire du nautisme un vecteur de dynamisation économique fondé sur une offre rééquilibrée sur plusieurs sites stratégiques ;
- Equiper Sainte-Anne d'une structure assurant un confort d'accueil aux passagers à destination des îles proches.

Cette ambition s'inscrit en cohérence avec les nouvelles perspectives qui se révèlent au travers du projet de rénovation urbaine du centre de Sainte-Anne, avec la volonté de reconquérir un littoral parfois délaissé ou insuffisamment mis en valeur, alors qu'il constitue un vecteur de promotion de la ville et de ses développements pluriels.

Les intentions ci-après développées sont fondées sur une réorganisation de l'espace portuaire et du redimensionnement de ses ouvrages de protection supposant de lourds travaux d'enrochement.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Le projet vise à requalifier le port pour en faire un lieu attractif en réaménageant ses fonctionnalités en créant des services diversifiés et en intégrant la zone côtière dédiée à des activités tertiaires (hébergements touristiques, commerces de proximité et restauration). Il s'agit d'aménager un véritable port de pêche doté des équipements nécessaires pour la remise, l'entretien et la réparation du matériel, la conservation et la vente des produits de la pêche.

• Renforcement de la vocation touristique et nautique de la ville de Sainte-Anne

La requalification du port constitue un outil attractif et porteur pour le développement du nautisme et du tourisme nautique à Sainte-Anne et plus largement à l'échelle de la Guadeloupe. Le projet du port constitue une contribution pour la ville dans sa démarche de classement en station classée de tourisme. Il favorisera le rééquilibrage du territoire guadeloupéen en matière d'accueil de plaisance avec les deux autres stations balnéaires de Saint-François et le Gosier et l'amélioration de l'offre touristique locale et inter-îles.

Le dimensionnement d'un bassin dédié à la plaisance dont la capacité d'accueil et le niveau des installations va conférer à Sainte-Anne un équipement portuaire participant à l'ambition régionale de faire du nautisme un vecteur de dynamisation économique sur une offre rééquilibrée sur plusieurs sites stratégiques.

• Une approche environnementale affirmée

La commune souhaite faire de la protection de l'environnement un axe fort du projet de requalification du port à travers la mise en place d'une approche Haute Qualité Environnementale. Le projet de requalification du port favorisera la mise en oeuvre de 14 actions concrètes, parmi elles :

- Constructions annexes du port aux normes HQE (capitainerie, gare maritime,...)
- Développement de l'éco-tourisme ;
- Sensibilisation à la protection du milieu marin ;
- Mise en place d'une politique de réduction des dépenses en énergie et en eau ;
- Préservation de la ressource en eau (systèmes de récupération et de traitement des eaux usées) ;
- Amélioration de la gestion des déchets,...

• Requalification et redynamisation du centre-bourg et plus largement du territoire communal

Le projet de requalification du port s'inscrit plus largement dans le projet de renouvellement du centre-bourg de Sainte-Anne dans le sens où il va permettre l'implantation d'une offre urbaine renforcée et structurée sur la bande côtière participant ainsi à la redynamisation du centre-bourg. Dans ce contexte de requalification du territoire et de dynamisation de vocations nouvelles liées à sa position dans l'armature urbaine et économique de la Grande-Terre, à ses potentialités et à ses atouts qui rendent possible une perspective de développement rationnel à moyen-long terme. L'objectif est de donner à la commune de Sainte-Anne la capacité de maîtriser son développement, de l'orienter et de le calibrer selon des ambitions clairement définies. Ces projets conjoints illustrent l'ambition de la ville de donner une nouvelle impulsion au tourisme et d'accompagner le développement de ce secteur dans un cadre harmonieux, exemplaire durable et moderne.



L'ESPACE PÊCHEUR ET LE PORT DE PLAISANCE

CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

L'ESPACE PÊCHEUR

- L'accès au port de pêche se fait depuis le boulevard via de mauvais chemins ou en traversant le terrain dit « de l'Étincelle » espace dédié aux manifestations culturelles qui, au quotidien est partiellement mobilisé par les pêcheurs.
- Le port de pêche s'inscrit autour d'un épis rocheux prolongé par des pontons permettant d'accueillir environ dix embarcations.
- Au début des années 1990, une digue de protection en L est venue offrir davantage de tranquillité sur un bassin d'environ 16.000 m².
- Les embarcations de pêche sont pour l'essentiel, amarrées aux pontons, d'autres occupent des places le long de la digue, d'autres encore sont au mouillage contre le rivage.
- Le matériel de pêche est remisé dans de petites constructions en bois ou déposé le long du rivage. En arrière de cette ligne de constructions le terrain de l'Étincelle est partiellement mobilisé pour la réparation des filets et la fabrication des nasses.
- Un espace dédié à la vente des produits de la pêche a été aménagé en arrière du littoral, contre le boulevard Ibéné. Il s'agit d'étals équipés en eau courante abrités sous des carbets.

LE PORT DE PLAISANCE

- Actuellement l'accueil des bateaux de plaisance est proposé dans le même bassin que celui du port de pêche. Le partage de l'espace concerne également le littoral qui n'a fait l'objet d'aucun aménagement pour rendre confortable la fréquentation des plaisanciers.
- Les voiliers sont placés contre la digue, au mouillage alors que la flotte des bateaux moteurs, estimée à une dizaine d'embarcations, est davantage accueillie sur un ponton équipé de bornes d'alimentation électrique.
- Aucun équipement (engins de levage, ...) ne permet de gérer ou d'entretenir les bateaux qui fréquentent le bassin.

AMBITIONS

L'ESPACE PÊCHEURS

Les propositions d'intervention visent à distinguer spatialement les vocations répertoriées sur site, à limiter les conflits d'usages et à favoriser des espaces d'appropriation notamment à l'adresse des pêcheurs.

- Le dessin des digues telles que projetées donne une dimension nouvelle au port, et permet de structurer l'espace des pêcheurs, en marge du port actuel sur un espace qui se développera jusqu'au boulevard et les étals de vente de poisson actuels.
- Les aménagements nouveaux permettront de réimplanter de petites structures permettant de remiser le matériel, au plus près des embarcations offrant un confort d'usages aux pêcheurs et limitant l'encombrement des espaces communs.

Le terrain de l'Étincelle

La destination du terrain de l'Étincelle comme espace public, lieu occasionnel de manifestations culturelles est maintenue et confirmée par son aménagement et son équipement. Sa dimension et son unité de traitement, en continuité de la promenade piétonne du boulevard, lui confèrent une malléabilité et permettent une multiplicité d'usages.

Interface entre les fonctions plurielles du port et le boulevard, il constitue un espace stratégique pour reconnecter cet espace avec la ville et offrir de nouvelles liaisons littorales entre le centre-bourg et les quartiers Ouest (Galbas, Durivage). De fait, le terrain de l'Étincelle devient une place, un lieu d'échanges où il convient de recomposer l'espace pour répondre à la fréquentation des différentes fonctions développées sur le site.

L'accès au port et les liaisons vers les espaces de ville

L'aménagement portuaire doit être l'occasion de repenser l'accès au port. Il s'agira notamment depuis le boulevard, de retravailler une trame sur la base des mauvais chemins étroits existant pour mieux irriguer le tissu bâti et ouvrir des relations entre le boulevard, le littoral et les fonctions portuaires qu'il est appelé à porter. Le traitement au sol favorisera les modes de déplacement doux.

De même, sur la base d'un espace recomposé et débarrassé de ses occupations inopportunes, une promenade en bord de mer se dessinera en retrait du rivage, itinéraire récréatif prolongeant l'allée piétonne du boulevard permettant d'accéder aux futures installations portuaires du centre-ville au Club Med en toute sécurité dans un cadre paysager qualifié.

LE PORT DE PLAISANCE

Le bassin

Le développement de la plaisance est le vecteur de développement majeur du port de Sainte-Anne. À travers son redimensionnement et les lourds travaux qu'il suppose, il s'agit d'aménager un bassin permettant l'accueil de 300 unités.

Le port de plaisance occupera la majeure partie de l'espace portuaire redéployé et renverra le port de pêche contre le boulevard et les équipements réalisés pour la vente du poisson (voir plus haut).

L'équipement du port et de ses abords

L'ambition affichée de doter Sainte-Anne d'un port de plaisance participant à élever l'offre d'accueil du nautisme en Gadeloupe, secteur d'activités en plein développement à l'échelle de la Caraïbe, suppose la mise en place d'équipements et d'aménagements adaptés à la capacité du bassin.

Outre les installations portuaires et les équipements techniques liés à l'entretien ou à la réparation des bateaux, la volonté est de faire de Sainte-Anne un port structuré autour d'un niveau d'équipements et de services dédiés (ateliers de réparation, magasins d'accastillage, ...).

Il s'agit de permettre l'épanouissement du pôle nautique en lien avec la rénovation du centre-bourg et ainsi qualifier cette entrée de ville Ouest de Sainte-Anne sur les valeurs du littoral et des activités qui lui sont liées, qu'elles soient directement dépendantes du port ou favorisées par la qualité des aménagements projetés et l'animation générée (restaurants, ...).

LA NAVETTE VERS SES DESTINATIONS PROCHES ET SON INTERFACE URBAINE

CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT

- L'embarquement pour les îles proches s'effectue depuis un ponton précaire inscrit contre la digue au Nord du bassin, lequel cumule donc cette fonction avec les usages liés à la pêche et à la plaisance.
- Il n'existe pas d'espace dédié aux passagers. Pour embarquer, depuis le boulevard il leur faut emprunter un itinéraire incertain sur un littoral encombré des occupations plurielles qui s'y sont inscrites.
- L'attrait touristique du site des Galbas est indéniable ainsi qu'en témoignent les quelques restaurants venus s'implanter sur sa petite plage de sable. Elle est liée à l'activité du port de pêche, à la proximité du boulevard et à son ouverture sur un lagon tranquille. Le terrain de l'Étincelle constitue l'espace central d'une zone d'arrière-port où les activités se mêlent, malgré une organisation de l'espace qui semble relativement respectée entre les pêcheurs, leur matériel et les espaces de remise ou de réparation, la plaisance d'expression limitée, le transport de passagers toléré ...
- Cette confusion relative ne participe pas à qualifier le rapport de la ville à ces fonctions portuaires. De même sur Durivage, les terrains inscrits entre le littoral et la RN4 souffrent d'une désorganisation liée à la spontanéité du développement bâti sur des secteurs inondables.



AMBITIONS

Le quai passagers

A l'instar de la pêche ou de la plaisance, une plateforme portuaire est projetée pour l'accueil des passagers, au Sud de l'espace portuaire, contre la nouvelle digue.

Ce projet suppose l'inscription d'une « gare maritime » au cœur de la ville étoffant davantage la situation de Sainte-Anne et son projet de station touristique en la mettant au contact immédiat de destinations touristiques prisées que sont les îles proches. Outre le quai de débarquement, cette ambition suppose l'aménagement d'un espace d'accueil.

L'accès à la plateforme d'embarquement sera sécurisé en équipant le quai d'une ligne de garde-corps.

La liaison vers la ville

L'itinéraire de liaison avec la ville doit être sécurisé, rendu confortable et accessible à tous. L'itinéraire proposé prolongera la promenade du boulevard et se développera jusqu'à la pointe de la Caravelle, qualifiant ainsi une séquence de promenade littorale selon un schéma que la Ville souhaite étendre le long de son front de mer depuis le Club Med jusqu'à la plage publique de Bois-Jolan..

Par ailleurs une réorganisation des tissus constitués apparaît nécessaire pour garantir de meilleurs accès du boulevard au littoral et aux fonctions qui s'y déclineront. Cela suppose côté Durivage, une réorganisation de l'espace investi par des constructions à vocations d'habitat et d'activité selon un schéma plus rationnel, ménageant des accès vers le rivage et qualifiant l'entrée de ville et sa dimension touristique.

La place en bord de mer

Côté du terrain de l'Étincelle, une large recomposition d'ensemble permettra de réorganiser les différentes activités autour d'espaces publics qualifiés et modulables, optimisant les implantations en limitant leurs impacts sur les occupations voisines.

Un espace public (1.500 m²) peut ainsi être réaménagé pour devenir une place en bord de mer.

La place s'inscrit comme une rotule en prolongement de la recomposition proposée précédemment en front de mer, et en interface de l'allée existante du boulevard Ibéné. La place est le lieu où convergent les circulations piétonnes en provenance de la ville, du littoral ou du port, le véritable lieu d'échanges entre la ville et les structures portuaires.

Il s'agira également de limiter les effets de front de constructions (remises de pêcheurs, ...) pour optimiser les perspectives visuelles du boulevard vers son littoral et ses aménagements, permettant à l'espace public de s'ouvrir jusqu'au rivage pour lui conférer une dimension de place ouverte sur le bord de mer en entrée de ville, zone d'accueil, de bienvenue et d'invitation à découvrir et à parcourir la ville et ses atouts. Pour ce faire le réaménagement des premières lignes littorales sera encouragée comme pour implanter très tôt cette place sur l'eau. Ainsi une promenade se dessinera sur le littoral, comme un prétexte à l'évasion et à la découverte de Sainte-Anne.

Perimètre

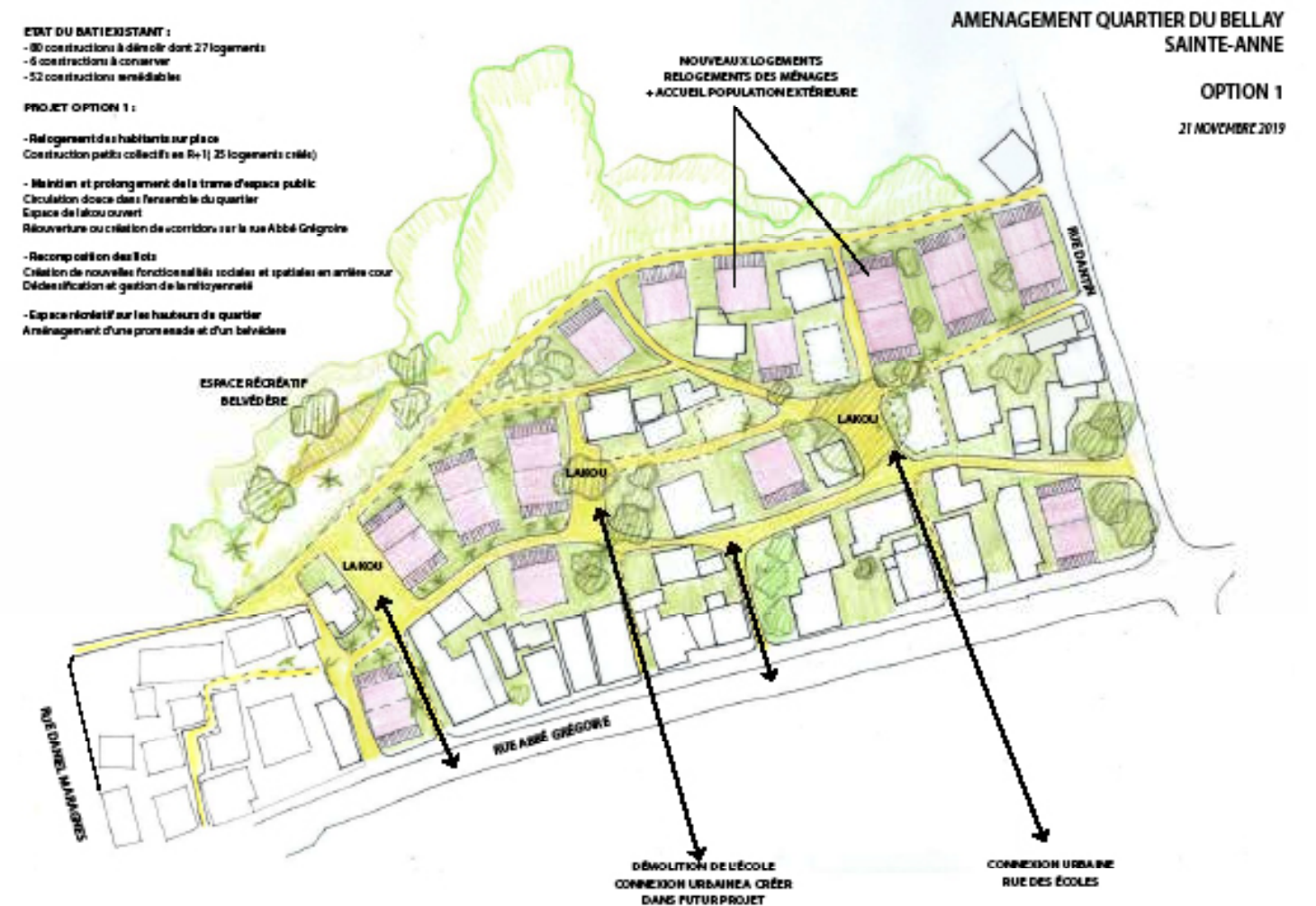


CONTEXTE

- Quartier au croisement des axes structurants du bourg, la rue Dandin et la rue Abbé Grégoire
- Quartier insalubre avec des nombreux bâtiments vacants, des bâtiments en mauvais état et ruines (étude ARS)

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

- Requalification du bâti et améliorer le cadre de vie des habitants
- Restructurer le quartier en gardant l'esprit du «lakou»
- Création du logement dans le centre-bourg



OAP N°3

LITTORAL EST

(FFRENCH - POIRIER - GISSAC - CHÂTEAUBRUN - BOIS JOLAN - HELLEUX)

Perimètre



AMBITIONS DU PADD

■ L'EXPRESSION NATURELLE ET PAYSAGÈRE DU SITE

- Protéger le littoral, espace d'une grande richesse naturelle et paysagère (zones humides, coulée végétale...)
- Mettre en valeur la continuité paysagère que constitue Bois Jolan par la création d'un parc paysager, interface récréative entre les secteurs ouverts à l'urbanisation et les secteurs protégés

■ FFRENCH - POIRIER

- Mettre en cohérence le développement des polarités secondaires avec la création du parc paysager de Bois Jolan
- Créer un coeur de quartier au centre des îlots développés
- Recoudre les quartiers entre eux par l'amélioration du réseau routier

■ CHATEAUBRUN

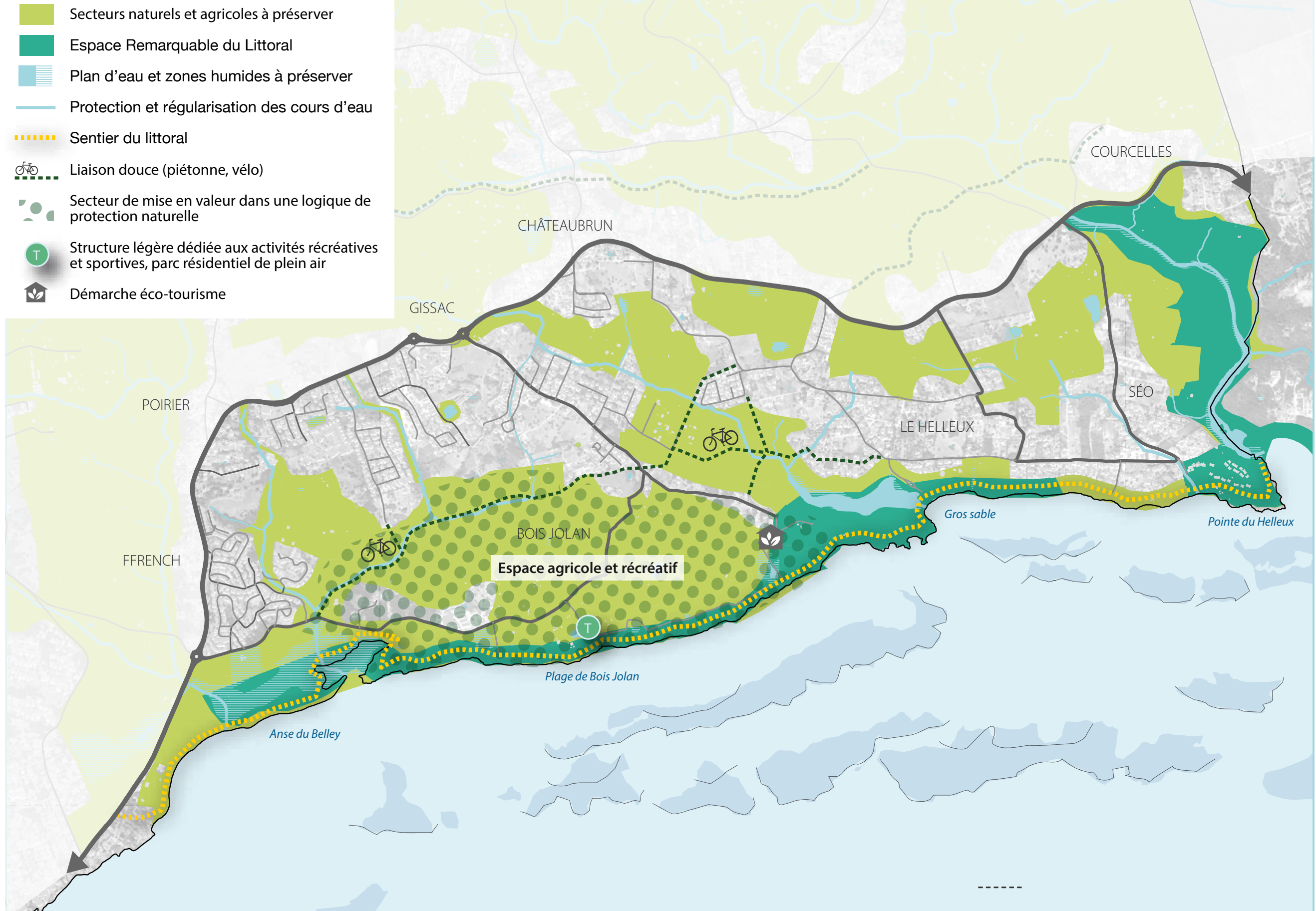
- Assurer une meilleure sécurité de ce quartier conçu à partir d'une intersection de voies à grande circulation
- Permettre un développement ramassé le long des voies de circulation et beaucoup plus ouvert vers l'intérieur des terres - le projet de construction d'une école s'inscrit dans cette logique.

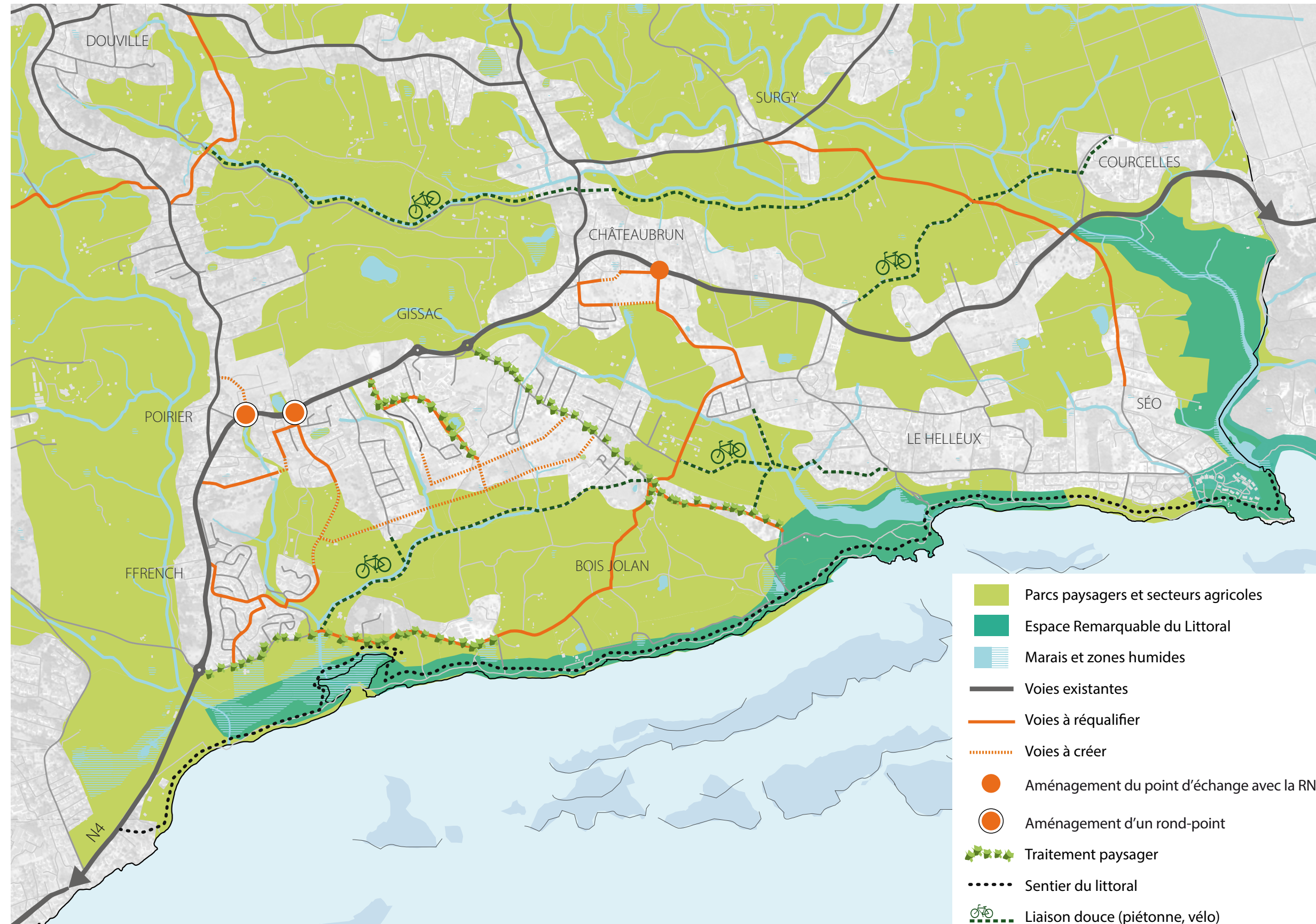
■ BOIS JOLAN

- Développer un projet touristique dont l'expression sera volontairement limitée, pour des préoccupations environnementales et paysagères

■ LES CIRCULATIONS

- Restructurer en profondeur le réseau viaire de manière à permettre une circulation fluide et à garantir une bonne desserte de l'ensemble des quartiers et inter-quartiers
- Confirmer une voie de circulation sur le tiers sud (littoral) du quartier connectée sur la RN4 à partir de trois entrées majeures, supposant des aménagements routiers adaptés (échangeur de Ffrench qui viendra se connecter sur la future déviation ; entrée de Gissac déjà aménagée dans le cadre de la réalisation du lycée ; entrée de Séo permettant une connexion directe avec le pôle touristique appuyée à l'anse à la Barque) - Cet axe de circulation doit permettre de distribuer les flux en interne et ainsi rayonner sur un quartier dont le retournement fonctionnel vers l'intérieur pourra être mieux garanti. La fonction de route de la RN4 devrait alors être soulagée des flux parasites actuels.







- 1 Commerces
- 2 Logements (SIG 68 lgts)
- 3 Commerces - équipements - logements
- 4 Logements
- 5 Logements (SIG 45 lgts) - hébergements touristiques
- 6 Résidentiel et tourisme

- 7 Opération de relogement
- 8 Tourisme
- Nouveaux équipements
- Équipements à délocaliser
- Développement touristique
- Démarche éco-tourisme
- Espaces végétalisés à protéger et promouvoir

- Polarités secondaires à restructurer et densifier
- Voies à créer ou à requalifier
- - - Liaison douce (piétonne, vélo)
- ... Cheminement piéton : découverte du littoral
- T Structure légère dédiée aux activités récréatives et sportives, parc résidentiel de plein air



OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

• Développement urbain, touristique et résidentiel

Les développements projetés sur cette portion Est du littoral devront s'intégrer à l'environnement naturel et urbain. Les enjeux sont particulièrement importants pour les projets résidentiels et touristiques devant s'inscrire au contact des espaces protégés pour leurs valeurs naturelles, paysagères ou agricoles. Leur développement doit être respectueux de la composition naturelle et paysagère et ne pas générer de remaniement ou de terrassement d'importance. Les arbres existants seront maintenus dans leur majorité. La volonté de respecter la valeur naturelle de ces sites impose de limiter la hauteur des constructions à un seul niveau et de réduire les implantations bâties pour ne pas remettre en cause l'ambiance boisée des lieux. Pour ce faire des inventaires des arbres présents sur les sites a donné lieu à une cartographie géo-référencée dont les projets devront s'inspirer pour limiter leur impact sur la valeur des sites destinés à un développement touristique (sites référencés 8, 10, 11 sur la carte intitulée « Développement urbain, touristique et résidentiel »).

Initialement destinés à accueillir un vaste programme touristique (années 1990), le front de mer et l'arrière littoral de cette séquence Est font désormais l'objet d'une toute autre ambition.

Il s'agit en premier lieu de garantir la pérennité d'un littoral bas le long duquel se succèdent étangs, mares et zones humides depuis la coulée de Castaing-Montmain jusqu'à l'Anse à la Barque. La préservation des valeurs environnementales plurielles caractérisant la bande littorale et le riche écotone qu'elle constitue entre le lagon, d'une part, et le plateau d'arrière-plage ponctué des zones humides, d'autre part, est une priorité. Les lignes d'eau qui traversent les quartiers Est pour rejoindre l'océan au niveau de l'Anse du Bellay, de l'Étang Gros Sable ou de l'Anse à la Barque constituant des corridors écologiques importants qu'il convient également de protéger sur des épaisseurs permettant la préservation des espaces boisés qui les surlignent.

En retrait du littoral, se développe un vaste espace dont la maîtrise foncière communale permet d'affirmer la volonté de persévérer pour mieux valoriser un espace vaste de plus de 70 hectares. La municipalité entend encourager une production vivrière et y inscrire une unité de transformation permettant la valorisation et la promotion de ce secteur. Entre l'espace agricole et la bande littorale, c'est tout un espace qu'il s'agit de protéger pour mieux promouvoir l'identité et la qualité de cette portion est du terrain de Sainte-Anne.

Le développement bâti qu'a connu cette portion Sud-Est du territoire saintannais est le fait d'une juxtaposition de programmes développés depuis la RN4, générant au niveau de cet axe routier une congestion quasi-permanente du fait de la double fonction supportée de voie de desserte principale de l'ensemble des développements bâtis.

Une réorganisation d'ensemble est proposée afin de permettre une amélioration des déplacements et mieux vasculariser les tissus bâtis existants et à venir. Prenant appui sur les voies existantes (route de Bois-Jolan, route de l'habitation...) et sur des carrefours qui devront être aménagés sur la RN4, un maillage viaire étoffé est proposé permettant de circuler et de favoriser des déplacements au cœur de ces développements Est, en limitant les sorties directes sur la RN4.

Cette logique s'accompagne d'une stratégie propre aux liaisons douces développées sur des itinéraires empruntant des tracés de chemins ruraux ou de l'ancienne voie de chemin de fer, à l'abri du bruit et des circulations automobiles. Ces parcours offerts aux circulations piétonnes ou cyclistes permettent une autre pratique et la découverte du territoire en toute quiétude et sécurité, à l'instar du chemin du littoral qui doit être prochainement aménagé pour relier le bourg à Séo - Anse à la Barque.

La trame nouvelle et corrigée appliquée à ce secteur Est dont les parties Sud sont préservées à des fins naturelles, paysagères ou agricoles, permet de réinterroger les développements bâtis existants et de les compléter par de nouveaux programmes résidentiels ou touristiques et de doter au cœur de ces quartiers qui s'étoffent un niveau d'équipement leur conférant une destination urbaine affirmée et conséquemment une plus grande attractivité. Un groupe scolaire, un gymnase, le futur siège de la CARL sont ainsi projetés aux abords du lycée Yves Leborgne, pour rééquilibrer une offre et conférer à l'ensemble des programmes d'habitat qui se sont succédés une véritable dimension de quartier.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

STRUCTURER LES PÔLES D'APPUI AU BOURG ÉLARGI - UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ET TOURISTIQUE INTÉGRÉ AUX LOGIQUES ENVIRONNEMENTALES

- Densités souhaitées : 10 à 30 logements à l'hectare suivant les zones
- Permettre une densification permettant la rentabilisation des équipements existants ou en projet
- Favoriser la restructuration des polarités urbaines tels que Ffrench, Gissac, Chateaubrun
- Réorganiser le maillage viaire interne afin de faciliter les déplacements au sein de ce secteur, tout en garantissant des aménagements dédiés aux mobilités douces
- Garantir une végétalisation des voies et des espaces en vue d'améliorer le confort urbain
- Compléter l'offre de logements privés et sociaux en lien avec les polarités secondaires existantes
- Assurer la promotion, dans une logique de préservation, du secteur de Bois Jolan : création d'un site de mise en valeur par le tourisme
- Protéger sans concession les Espaces Remarquables du Littoral
- Développer l'offre d'hébergement touristique et les aménagements dédiés aux activités nautiques
- Permettre la création d'un cheminement piéton mettant en scène le littoral
- Renforcer la liaison majeure entre Saint-François et le bourg (RN4) en assurant la création d'aménagements dédiés aux mobilités douces

ZONES PLU	SURFACE DISPONIBLE	POTENTIEL	FORME URBAINE
U	72,1 ha	env. 250 lgts	collectifs, individuel groupé ou en bande
AU	53 ha	env. 450 lgts	



Environ 700 logements supplémentaires



Environ **1 700 habitants supplémentaires (5000 habitants)**