Plan Local d'Urbanisme

Communes de

CLAM,

JONZAC,

ST-GERMAIN-DE-LUSIGNAN,

ST-MARTIAL-DE-VITATERNE,

OZILLAC

PIÈCE N° 1

DIAGNOSTIC

	Prescription	Arrêt	Approbation	Publication
Elaboration/Révision PLU				

Vu pour être annexé à la décision du Conseil Municipal en date du :

Le maire :

SOMMAIRE

1. ÉLÉMENTS DE CADRAGE RELATIFS À LA RÉVISION DU PLU.....3

1.1 ELEMENTS DE DÉFINITION DU PLAN LOCAL D'URBANISME 4

1.2 OBJECTIFS DU PLAN LOCAL D'URBANISME..... 7

2. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....12

2.1 ANALYSE DU MILIEU PHYSIQUE 13

2.2 ANALYSE DU MILIEU NATUREL ET SA GESTION PAR L'HOMME..... 29

2.3 ANALYSE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE..... 60

2.4 LES VALEURS DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL..... 71

2.5 LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL, CULTUREL ET ARCHÉOLOGIQUE 89

2.6 GESTION DES RISQUES, DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES 97

2.7 GESTION DES RESSOURCES ET DES ENERGIES..... 113

1. ÉLÉMENTS DE CADRAGE

1.1 LE CONTEXTE

1.1.1 Une démarche commune

Le présent PLU concerne la commune de Clam, Jonzac, Saint-Germain de Lusignan, Saint-Martial de Vitaterne et Ozillac **en Charente-Maritime.** Ces dernières appartiennent à la la Communauté de Communes de Haute-Saintonge (CDCHS).

Le 19 février 2020, la CDCHS a approuvé son **Schéma de Cohérence Territoriale.** Son périmètre est celui de la communauté de communes et comprend 129 communes. C'est dans la foulée de ce document que les communes se sont engagées avec le soutien de la CDCHS, dans la procédure de révision ou d'élaboration de leur PLU.

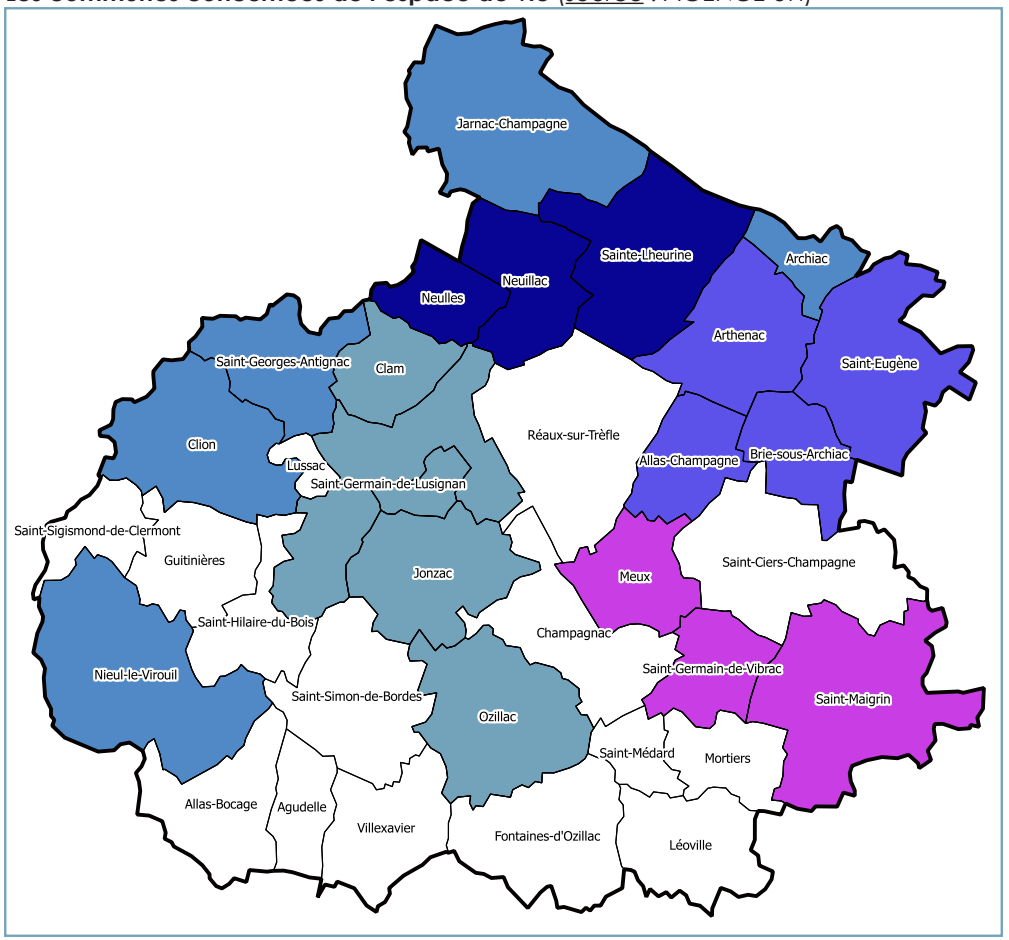
En effet, les élus des communes de la CDCHS qui ont pris position en faveur de la conservation de la compétence planficiation (plans locaux d'urbanisme et cartes communales)dans les mains des communes ont néanmoins fait le choix de **s'engager simultanément dans l'élaboration ou la révision de PLU,** compatibles avec le SCoT entré en vigueur le 21 avril 2020.

Cette démarche était encouragée par la CDCHS, d'une part, soucieuse que le SCOT qu'elle porte, puisse être mis en application et d'autre part, compétente en matière d'instruction du droit des sols; il lui importait que les communes se dotent de réglements (écrits et graphiques) cohérents.

Au delà des exigences légales et réglementaires, le projet a consisté à mutualiser les études notamment entre les petites communes du territoire aux moyens techniques et financiers limitées. Certaines ont même décidé de travailler ensemble sur la phase de diagnostic et de projets.

Les études ont ainsi été conduites à plusieurs échelles, la CDCHS, l'espace de vie, le groupement de communes (en fonction de leur choix) et la commune.

Les communes concernées de l'espace de vie (source : AGENCE UH)



Groupe 1	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5	Sans mutualisation
Jonzac	Neulles	Arthenac	Meux	Nieul le Virouil
St Martial de Vitaterne	Neuillac	Allas Champagne	St Maigrin	Jarnac Champagne
St Germain de Lusignan	Ste Lheurine	Brie Sous Archiac		Archiac
Ozillac		St Eugène		Clion
Clam				Saint Georges d'Antignac

1.1. 2 Les enjeux et objectifs

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Jonzac vient se substituer à un précédent PLU en date de 2008. La révision du PLU a été prescrite par délibération du conseil municipal du 17 octobre 2022 pour Jonzac, le 8 septembre 2022 pour Saint-Martial-de-Vitaterne, le 2 septembre pour Saint-Germain-de-Lusignan.Les communes d'Ozillac et de Clam quant à elle ont prescrit l'élaboration de leur PLU respectivement le 23 septembre 2022 et le 14 octobre 2022

Les objectifs des PLU tels que définis dans les délibérations :

- La nécessité de mettre en compatibilité le PLU avec le SCOT exécutoire depuis le 19 février 2020 et le PCAET de Haute Saintonge approuvé le 24 mars 2021
- Développer le territoire en assurant une mixité sociale et fonctionnelle
- Améliorer l'adéquation entre offre et demande en logements pour répondre aux besoins de la population existante et futur
- Diversifier l'offre de logements pour faciliter les parcours résidentiels et réduire la part de logements vacants
- Valoriser les gisements fonciers et les friches urbaines
- Soutenir les activités économiques du terrtioire
- Pérenniser et dynamiser les services et commerces
- Prioriser l'urbanisation en densification des bourgs notamment par la réhabilitation du bâti existant et l'évolution des formes urbaines
- Intégrer les effets du réchauffement climatique dans les choix d'aménagement-des espaces urbains
- Valoriser et préserver le patrimoine bâti et naturel
- Encourager les activités agricoles qui participent à l'aménagement durable du territoire et à sa résilience en lien avec les objectifs du plan alimentaire territorial
- Renforcer et valoriser les trames vertes et bleues
- Renforcer la protection des populations au regard de l'augmentation des risques dans un contexte de nécessaire adaptation au changement climatique
- Promouvoir un aménagement urbain favorable à la santé, au bien être des habitants et à la résilience du territoire
- Permettre un développement massif des énergies renouvelables, favoriser la performance et la sobriété énergétique
- préserver la ressource en eau et améliorer le cycle de l'eau
- Faciliter l'intermodalité, faciliter les déplacements durables et actifs, réduire les besoins de mobilité

1.1.3 Les moyens techniques

Les analyses techniques nécessaires au nouveau PLU ont été confiée à la SARL AGENCE UH (6, rue du Marché, 17610 SAINT-SAUVANT), spécialisée en maîtrise d'œuvre réglementaire. Cette étude a été conduite sur plusieurs mois via la tenue de multiples réunions de travail qui ont permis une élaboration progressive des différentes pièces constitutives du document d'urbanisme.

Cette procédure a été également menée en étroite collaboration avec les personnes publiques associées notamment les services de la communauté de communes de Haute-Saintonge(CDCHS).

1.1.4 La concertation

Les modalités de concertation ont été les suivantes :

- Article dans le bulletin municipal

- Information sur le site internet communal

- Registre de concertation disponible en mairie pour recueillir les observations du publics tout au long de la procédure

- Panneaux d'affichage dans les locaux municipaux pour présenter l'avancement de l'étude.

- Organisation de plusieurs réunions publiques avec à minima: une pour présenter, le PADD, une pour présenter la traduction réglementaire du projet de PLU

1.2 OBJECTIFS DU PLAN LOCAL D'URBANISME

1.2.1 Qu'est ce qu'un Plan Local d'Urbanisme ?

Une définition générale

Le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme réglementaire de droit commun régissant les possibilités de constructions et d'usages des sols sur son territoire de mise en œuvre, en l'occurrence, la commune. Cet outil vise à planifier le développement du territoire auquel il s'applique, conditionnant la mise en œuvre de projets d'urbanisme opérationnel au regard de ses dispositions réglementaires. Les PLU sont codifiés aux articles L151-1 à L153-60 (partie législative) et R151-1 à R153-22 (partie réglementaire) du Code de l'Urbanisme.

Le PLU constitue la transcription d'un projet politique pour son territoire de mise en œuvre, dans le cadre des lois relevant des grandes politiques élaborées au niveau national (environnement, logement, développement économique…).

C'est un document à dimension prospective, se devant d'anticiper et d'accompagner des mutations territoriales majeures dans l'objectif d'un développement urbain durable. A cet effet, le PLU s'inscrit dans les termes des articles L101-1 à L101-3 du Code de l'Urbanisme. Ces derniers établissent les fondements et principes de mise en œuvre des documents d'urbanisme en droit français.

L'article L101-1 du Code de l'Urbanisme rappelle que le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences. En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie.

L'article L101-2 du Code de l'Urbanisme stipule que dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;

b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;

c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;

e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

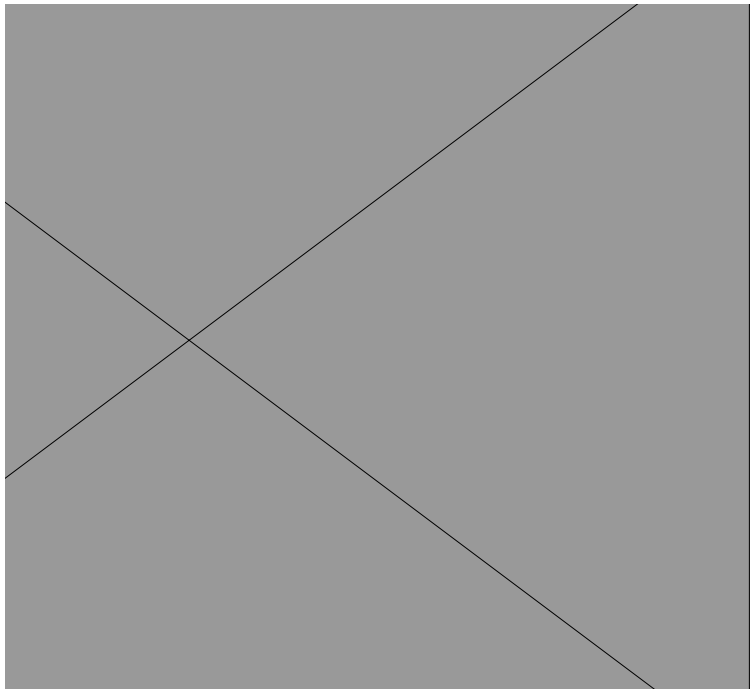
7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et sa production à partir de sources renouvelables ;

8° La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales.

L'article L101-3 du Code de l'Urbanisme rappelle que la réglementation de l'urbanisme régit l'utilisation qui est faite du sol, en dehors des productions agricoles, notamment la localisation, la desserte, l'implantation et l'architecture des constructions.

1.2.2 Le PLU dans la pyramide des normes

Le PLU est un document d'urbanisme qui doit participer à la poursuite d'objectifs fixés à des échelles supra-communales. Ces derniers s'imposent le plus souvent dans un rapport de compatibilité au PLU.



Sur le territoire de **l'espace de vie de Jonzac l**e PLU se doit d'être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la CDCHS.

Ce dernier est intégrateur, c'est à dire qu'il intègre tous les documents de planification supérieurs notamment le SDAGE Adour-Garonne 2022-2027 et le SAGE Charente.

A noter que suite à la loi Climat et Résilience, le SRADDET de Nouvelle Aquitaine doit faire l'objet d'adaptations dans un délai assez bref, puis ce sera au tour du SCOT...

1.2.3 Les pièces constitutives du PLU

Le contenu du PLU est codifié aux articles L151-1 à L153-60 et R151-1 à R153-22 du Code de l'Urbanisme. L'article R151-2 du Code de l'Urbanisme stipule que le Plan Local d'Urbanisme comprend un Rapport de Présentation, un Projet d'Aménagement et de Développement Durables, des Orientations d'Aménagement et de Programmation, ainsi qu'un règlement. Chacune de ces pièces est accompagnée d'un ou plusieurs documents graphiques.

Le PLU est également assorti d'annexes. La conception de ces différentes pièces doit répondre à une triple exigence de respect du Code de l'Urbanisme, de cohérence avec le territoire de mise en œuvre et de clarté envers le public.

Le rapport de présentation

Selon les articles L151-4 et R151-1 du Code de l'Urbanisme, le rapport de présentation propose un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques du territoire puis précise les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il analyse, en fonction de la sensibilité du milieu, l'état initial de l'environnement et évalue les incidences des orientations du Plan Local d'Urbanisme sur son évolution et expose la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur. Il explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Il expose les motifs de la délimitation des zones cartographiées par les documents graphiques, des règles qui y sont applicables et explique le contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Les exigences légales les plus récentes stipulent que le PLU doit établir un diagnostic précis en appui aux objectifs de développement démographique de l'autorité responsable du PLU. Le document d'urbanisme doit également expliquer les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), et le règlement. Le PLU doit également présenter une analyse de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, et doit justifier les objectifs de consommation d'espace fixés par le PADD. Le cas échéant, le PLU doit se référer au SCoT si existant.

La loi du 24 mars 2014 exige de nouveaux éléments devant figurer dans le rapport de présentation. Il doit notamment analyser la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architectu

rales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces.

Il établit un inventaire des capacités de stationnement et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

Enfin le rapport de présentation contient l'évaluation environnementale, une démarche aujourd'hui systématisée dans le cadre de la révision des Plans Locaux d'Urbanisme. Ces exigences portent notamment sur une analyse approfondie de l'état initial de l'environnement ainsi qu'une évaluation des incidences notables probables du plan sur l'environnement. Le rapport de présentation du PLU expose alors les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées pour rendre acceptable ces incidences sur le plan environnemental. Il analyse comment le PLU intègre les objectifs des documents supra-communaux (SCOT si intégrateur, SCOT + SAGE + autres documents si non). Enfin il contient un résumé non technique qui explique le projet au public.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Introduit par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables constitue la pièce centrale du PLU, qui détermine le projet sur lequel se fondent les aspects réglementaires écrits et graphiques du document d'urbanisme. Il incarne ainsi un urbanisme « de projet » tel que souhaité par le législateur. Il convient toutefois de préciser que ce document n'est pas directement opposable aux demandes d'autorisation d'occuper le sol.

Le Code de l'Urbanisme précise que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables définit, dans le respect des objectifs et des principes fixés aux articles L101-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durables est défini par l'article L151-5 du Code de l'Urbanisme. Il définit notamment les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques. Le PADD arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Le PADD doit également fixer des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Ces objectifs constituent l'engagement du PLU dans le respect des souhaits du législateur.

La loi offre à l'autorité responsable du PLU d'importantes marges de manœuvre pour la formulation de son projet de territoire. Il convient de préciser que ce document est destiné à l'ensemble des citoyens, nécessitant donc un réel effort de pédagogie et de clarté dans sa rédaction. Dans cet esprit, ce document peut être illustré par des éléments graphiques.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

En référence aux articles L151-6-4 et R151-6 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent à la collectivité de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs présentant un caractère stratégique pour le devenir de la commune.

Avec la loi du 12 juillet 2010, elles obtiennent un caractère obligatoire. Le décret du 28 décembre 2015 offre la possibilité au PLU de substituer les OAP au règlement sur les zones concernées, dans une logique de simplification des règles d'urbanisme.

Les opérations d'aménagement réalisées dans les secteurs soumis à des Orientations d'Aménagement et de Programmation devront être compatibles avec ces dernières. Elles devront en respecter les principes fondamentaux.

A travers les Orientations d'Aménagement et de Programmation, la collectivité peut opérer des choix en matière de desserte de certains secteurs à urbaniser, qui s'imposeront à tout pétitionnaire d'une autorisation d'occuper le sol. Ces choix peuvent également porter sur la création d'espaces collectifs ou la création de certains équipements et réseaux, tels que des équipements de gestion des eaux pluviales.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation peuvent également définir certains éléments de programmation, tel que le nombre de logements à prévoir dans la future opération, ainsi que le nombre de logements correspondant à l'offre sociale. Elles peuvent également contenir un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des secteurs à projet.

Les OAP se déclinent à la fois par secteurs (OAP dites « sectorielles ») et par thèmes (OAP dites « thématiques »), leur champ d'application étant précisé par le PLU. Ce dernier peut également prévoir des OAP dites « patrimoniales », portant sur la conservation ou la requalification d'éléments repérés pour des motifs culturel, historique, architectural ou écologique.

Le règlement écrit et ses documents graphiques

Le volet réglementaire du PLU est codifié aux articles L151-8, R151-9 et suivants du Code de l'Urbanisme. Ce dernier a été profondément réformé par la décret du 28 décembre 2015, qui opère d'importantes simplifications par rapport au règlement hérité de la loi du 13 décembre 2000.

Conformément à l'article L151-8 du Code de l'Urbanisme, Le règlement fixe, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés aux articles L101-1 à L101-3 du Code de l'Urbanisme.

Dans les termes de l'article R151-9 du Code de l'Urbanisme, le règlement délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger. Il peut préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées et également prévoir l'interdiction de construire. Il peut définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées

Les documents graphiques spatialisent les règles d'affectation des sols en délimitant quatre types de zones prévues au Code de l'Urbanisme, à savoir les zones « urbaines » (U), les zones « à urbaniser » (AU), les zones « agricoles » (A) et enfin, les zones « naturelles et forestières » (N) conformément aux articles R151-17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ces zones peuvent comprendre un ou plusieurs secteurs qui précisent les conditions d'utilisation des sols. En zones A et N, ces secteurs sont dits « de taille et de capacité limitée » dans lesquels peuvent être autorisées des constructions ainsi que certaines installations conformément aux termes de l'article L151-13 du Code de l'Urbanisme. Ces secteurs doivent particulièrement être justifiés par le PLU.

Ces différentes zones se voient attribuer des règles écrites d'utilisation des sols. Le Code de l'Urbanisme prévoit un certain nombre d'articles permettant de réglementer différents aspects de l'occupation des sols dans chacune de ces zones. Ces règles sont encadrées par les articles R151-27 à R151-50 du Code de l'Urbanisme.

Conformément aux articles L151-8 et suivants du Code de l'Urbanisme, les documents graphiques constituant le volet réglementaire du PLU peuvent faire apparaître plusieurs éléments graphiques (périmètres, emplacements, secteurs, éléments ponctuels...) se référant à une série d'outils réglementaires précisant certaines règles d'occupation des sols.

Parmi celles-ci, figurent les espaces boisés classés institués en référence à l'article L113-1 du Code de l'Urbanisme, ainsi que les emplacements réservés (article L151-41 du Code de l'Urbanisme), ou encore les éléments inventoriés au titre du patrimoine (articles L151-19 et L151-23 du Code de l'Urbanisme).

Sur le plan juridique, le règlement est opposable à tous travaux ou opérations à l'initiative d'une personne publique ou privée, y compris la collectivité assurant l'exécution du Plan Local d'Urbanisme. Ces différentes pièces réglementaires reçoivent des éléments d'explication détaillés de la part du rapport de présentation.

Les annexes du Plan Local d'Urbanisme

Les annexes au PLU, prévues aux articles L151-43, R151-51 et suivants du Code de l'Urbanisme, regroupent des règles concernant l'occupation du sol sur les territoires couverts par le PLU et qui sont établies et relèvent pour la plupart d'autres législations.

Elles ont un caractère informatif et permettent de prendre connaissance de l'ensemble des contraintes administratives applicables sur le territoire. Elles sont un complément nécessaire tant au rapport de présentation qu'aux dispositions réglementaires.

Le Code de l'Urbanisme précise le contenu des annexes en prévoyant notamment des annexes informatives et des documents graphiques complémentaires où figurent un certain nombre de zones et périmètres se référant à des aspects juridiques externes au PLU, telles que les servitudes d'utilité publique.

4. ANALYSE DU FONCTIONNEMENT URBAIN

4.1 ORGANISATION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

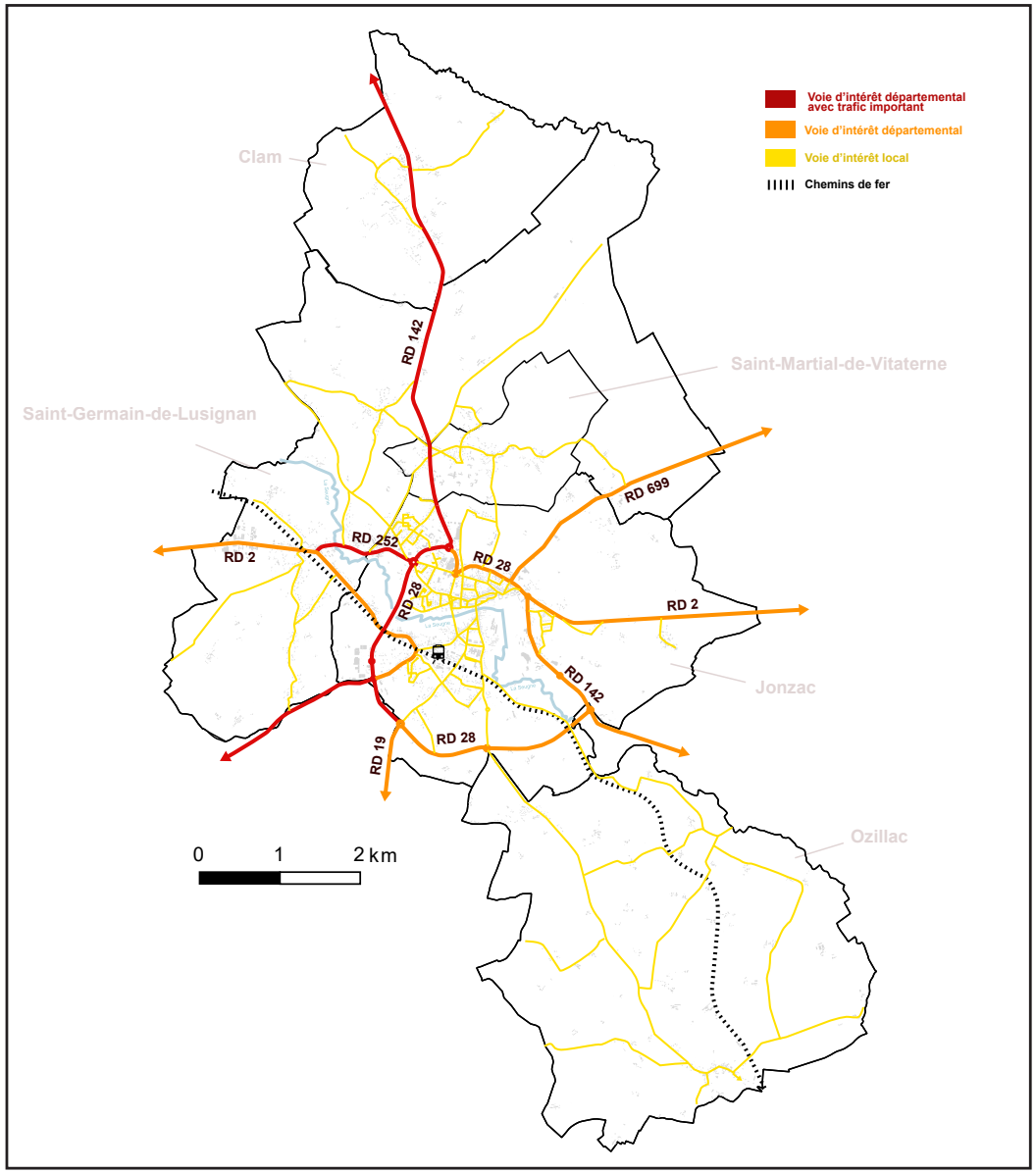
4.1.1 Entités urbaines et voies routières

Si la ville de **Jonzac** s'est développée le long du cours d'eau naturel de la Seugne qu'elle dominait, et s'est finalement structurée de part et d'autre de ses deux rives sur les autres communes, ce sont les voies de communication (routes et voie ferroviaire pour St-Germain-de-Lusignan) qui ont soutenu et orienté l'urbanisation au fil des décennies.

Ainsi, force est de constater l'impact du réseau viaire sur le développement urbain puisque c'est le long des entrées de villes puis de la voie de contournement que l'urbanisation s'est le plus développée.

Jonzac profite ainsi de sa situation de carrefour centrale à l'échelle de l'espace de vie et même au delà.

Emprises urbanisées et voies de communication (source : cadastre, IGN)



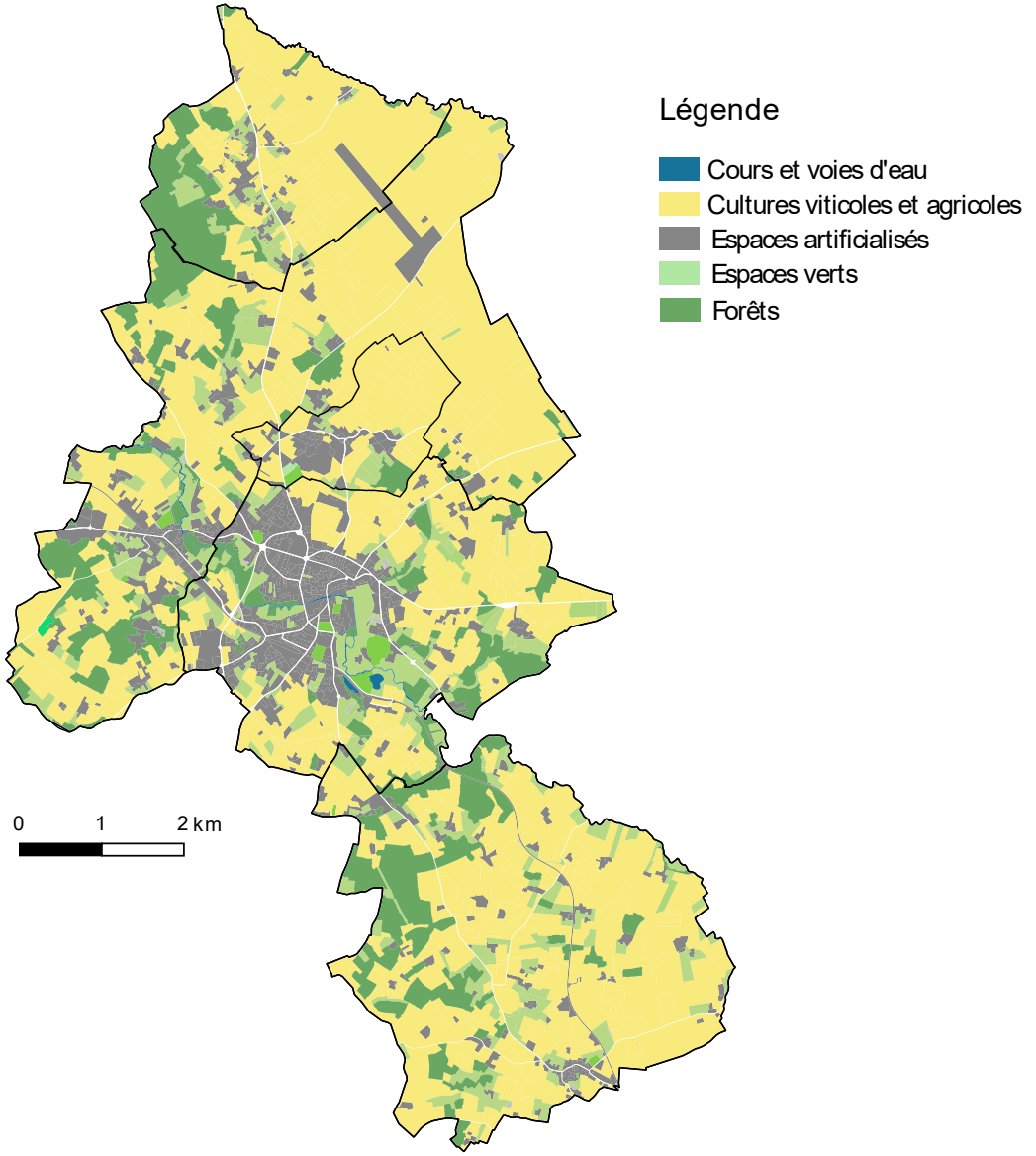
4.1.2 Éléments d'occupation des sols

Aujourd'hui, les bourgs de Jonzac, Saint-Germain-de-Lusignan et Saint-Martial-de-Vitaterne dessinent l'agglomération de Jonzac. Il s'agit là du principal pôle urbain de l'espace de vie.

Notons qu'au sein de cette agglomération, les zones humides de la Seugne constituent une coupure d'urbanisation. Mais l'urbanisation s'est développée en extension allant presque jusqu'à générer une enclave à hauteur de la vallée.

Sur le reste du territoire, force est de constater que l'urbanisation est assez diffuse. L'histoire agricole en Haute Saintonge, se traduit dans la présence d'une multitude de hameaux dispersés à la transition des surfaces de culture et des bois ou de la vallée.

Occupation des sols à la parcelle (source : cadastre, IGN, RPG)



4.1.3 L'évolution de l'urbanisation

Les cartes anciennes mettent en évidence l'importance des vallées dans l'organisation urbaine du territoire ainsi que des grandes voies de communication historiques en l'occurrence connectant Pons-Jonzac et Cognac-Jonzac.

Les bois sont également structurant sur un axe Nord/Sud.

On notera que les bourgs ont subi des transformations importantes en termes d'urbanisation. Si la partie Est de Jonzac est restée figé depuis plusieurs années, pour le reste, on constate un développement périphérique d'ampleur avec de multiples opérations de lotissement réalisées à partir de 2000. Cette évolution a engendré un «conurbation» (fusion) avec des hameaux historiques et en particulier pour les lieux-dits «Chez Dulieu», «Chez Fouché» et «La Pouyade».

Carte de Cassini(sources : cadastre, IGN, UH)

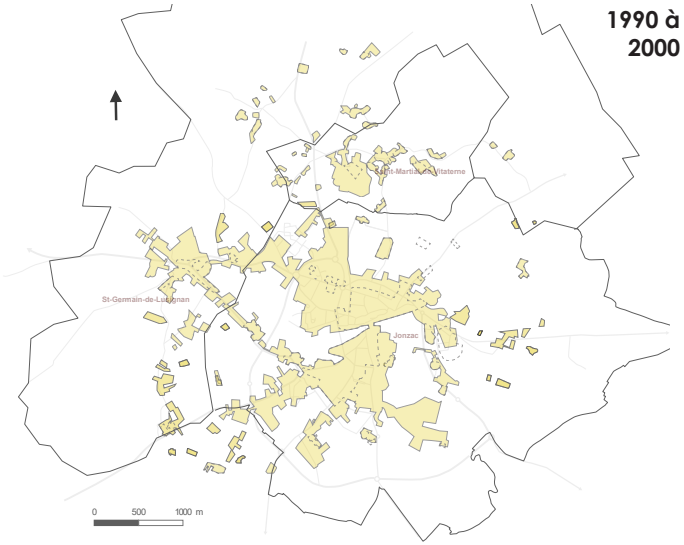
Morphogénèse de l'agglomération de Jonzac

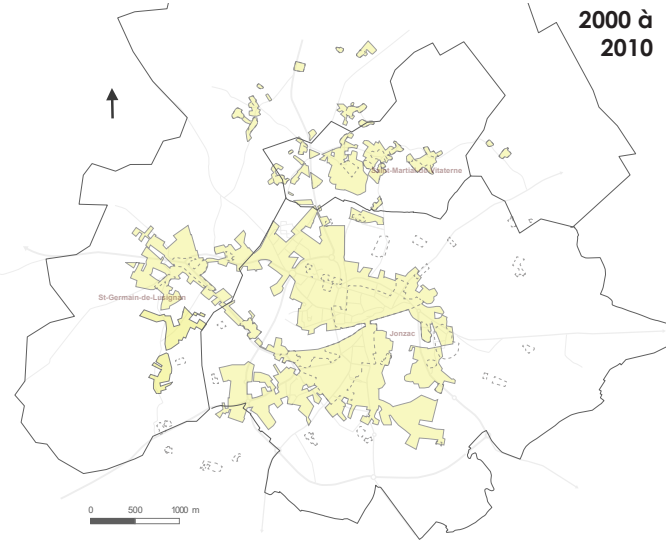
Les trois territoires de **Jonzac, Saint-Germain-de-Lusignan et Saint-Martial-de-Vitaterne** ont fait l'objet d'un phénomène **d'étalement urbain** très important au cours des 6 dernières décennies **conduisant à multiplier la surface de l'emprise urbaine par 4.**

Ce phénomène a même engendré une conurbation entre Jonzac et le bourg de Saint-Germain de Lusignan.

Sur Jonzac, le développement a été réalisé autour du centre-bourg historique et notamment sur son aile nord-ouest avec d'importantes opérations d'habitat. L'urbanisation s'est aussi opérée sur la rive gauche avec la construction de plusieurs équipements (hôpital, collège, lycée, thermes) et de multiples opérations résidentielles dans la continuité du bâti ancien.

Dans la poursuite des objectifs du législateur, **Le PLU doit dorénavant rechercher un meilleur équilibre entre le développement urbain et la modération de la consommation d'espace. Le développement vertical de l'urbanisation peut constituer une alternative à l'étalement...**





4.2 ÉTUDE DES FORMES URBAINES

4.2.1 Les formes de l'urbanisation

La trame urbaine peut s'analyser en plusieurs grandes formes d'urbanisation :

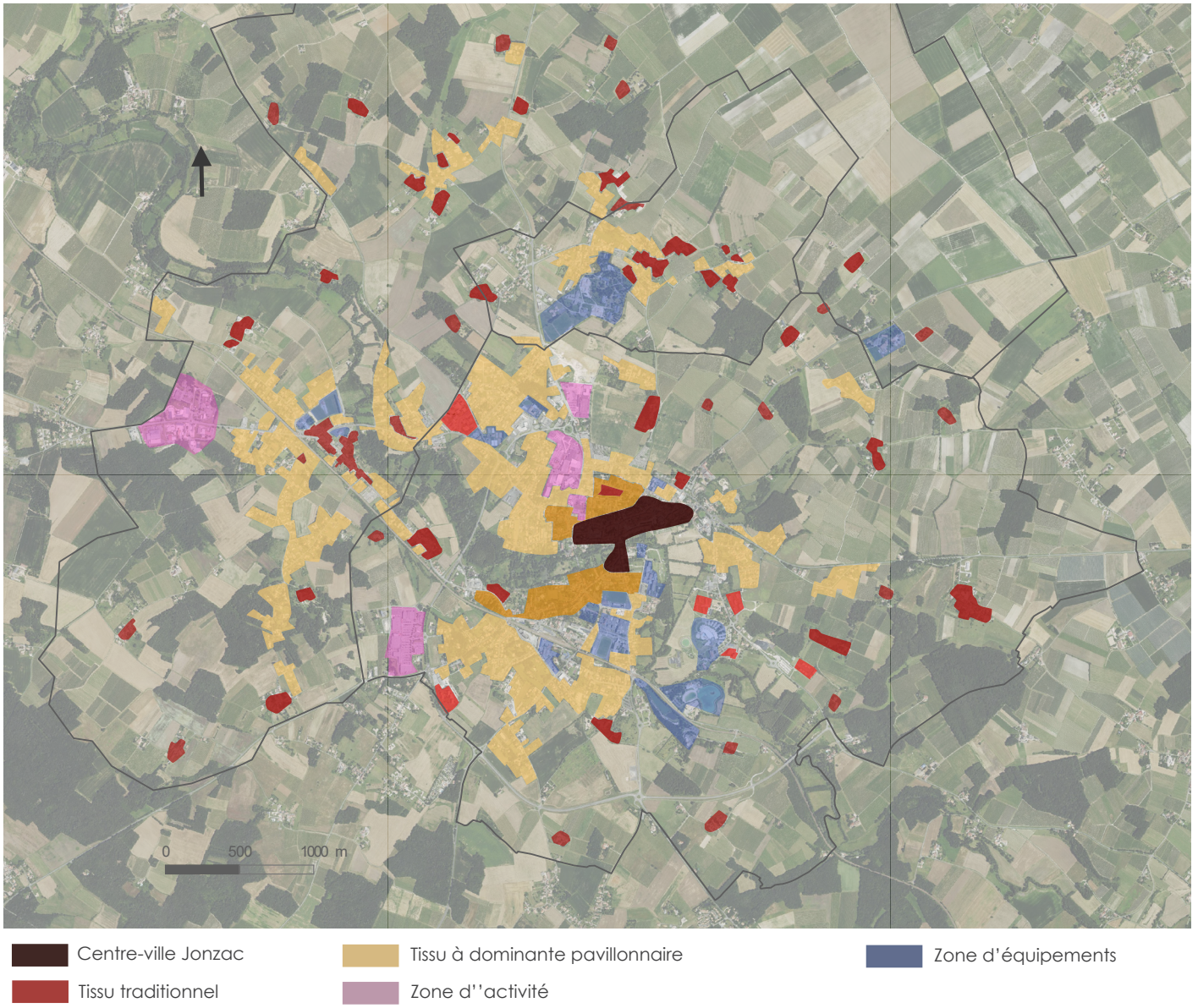
- **Le tissu dense du XIXème siècle** de la période pré-industrielle et d'inspiration urbaine pour Jonzac et rurale traditionnelle pour les autres bourgs. Les formes de ce tissu ancien caractérisant les centres-bourgs se distinguent par une forte densité et une valeur patrimoniale supérieure (architecture, matériaux...).

- **L'urbanisation contemporaine de la seconde moitié du XXème siècle,** correspondant globalement à un tissu à dominante pavillonnaire, très consommateur d'espace, régi par des codes architecturaux et des matériaux standardisés. Dans cet habitat pavillonnaire, il convient de distinguer les formes rationalisées (issues de lotissements) et les formes spontanées ponctuelles.

- **Le tissu économique et les équipements structurants**, répartis de manière aléatoire sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. En effet, leur développement s'est opéré en suivant une logique fonctionnaliste, au regard des principales zones de dessertes du territoire et de l'emprise foncière disponible. Sur Jonzac, ces zones sont situées pour majorité rive gauche, avec un pôle d'équipements comprenant l'hôpital et plusieurs établissements scolaires, culturels et de loisirs ainsi que les thermes et les Antilles de Jonzac. A souligner sur Saint-Martial-de-Vitaterne, la présence de l'hôpital et sur la commune de Saint-germain de Lusignan le CFA occupant de très larges emprises.

- **Les règles d'occupation du sol du PLU devront être adaptées à chaque forme d'urbanisation, en favorisant une cohérence architecturale et une recherche d'économie (du point des énergies, des sols...).**

Analyse des grandes formes de l'urbanisation à la parcelle (sources : cadastre, IGN, UH)



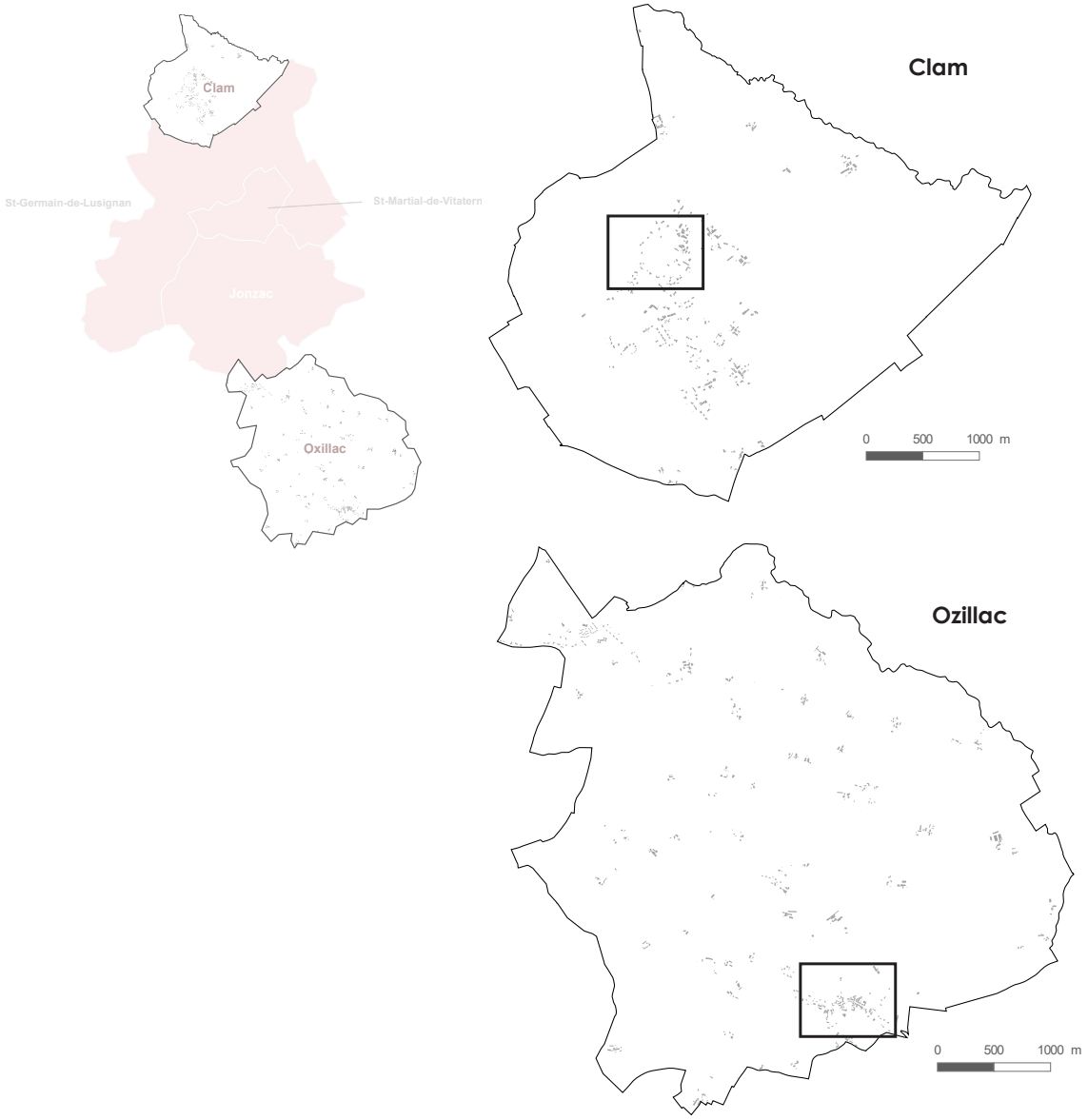
4.2.2 Analyse urbaine

Organisation urbaine de Clam et Ozillac

L'urbanisation sur le **territoire de Clam** est particulièrement récente. Ces dernières décennies ont en effet été marquées par la multiplication d'opérations d'habitat individuel. Force est aussi de constater que son développement s'est réalisé de manière opportuniste, de part et d'autre d'un grand axe de transit: la RD 142 reliant Jonzac et Pons.

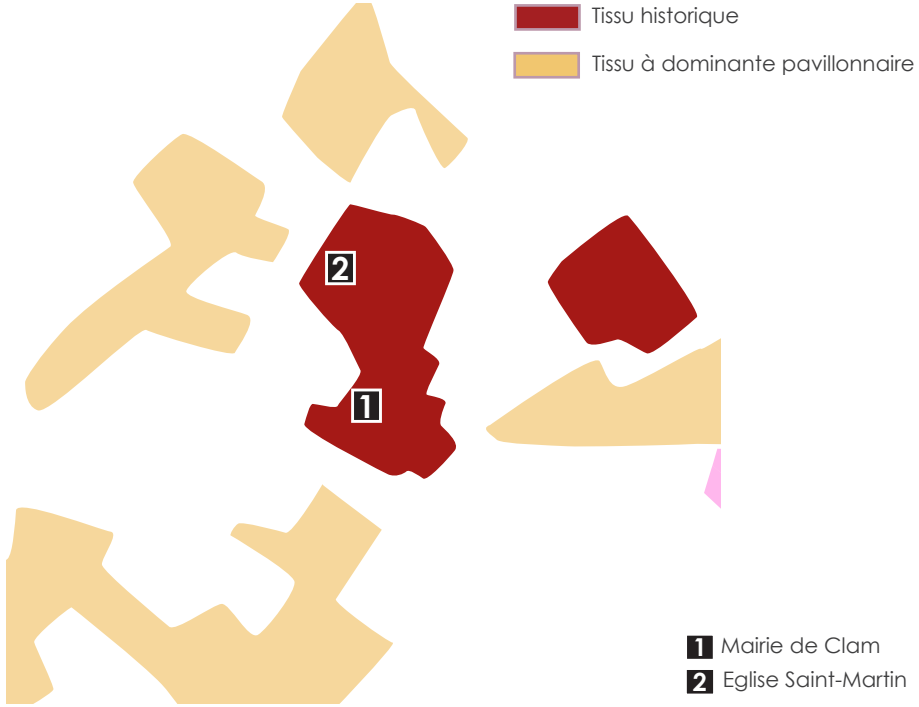
Ozillac a quant à elle suivi un développement rural classique comme un grand nombre de communes du territoire de l'espace de vie de Jonzac. En effet, outre quelques opérations d'aménagement dans le prolongement du bourg, son développement a porté sur de nombreux hameaux sous l'attraction de Jonzac situé juste au nord de la commune.

Projections du bâti sur les territoires de Clam et d'Ozillac



Le bourg de Clam

Morphologie du bourg



Le bourg de Clam peut être qualifié d**e peu structurant** dans la mesure où il n'est pas constitué d'un noyau historique central et qu'il découle aujourd'hui d'un urbanisme d'opportunité le long des voies et simultanément contraint par une grande voie de circulation.

Historiquement, un tronçon de cette voie reliant Pons à Jonzac, traversait le bourg mais ce dernier a finalement été dévié laissant un espace sous forme de délaissé devant la mairie.

La RD 142 constitue désormais un axe de desserte structurant et une contrainte (limite du bourg).

Eglise Saint-Martin (source : Agence UH)

Déviation RD142 (source : Agence UH)

Quelques éléments de morphologie urbaine

Le bourg historique de Clam se compose d'un habitat rural traditionnel mais il ne comporte que peu de constructions. Son emprise est très limitée.

Il se distingue toutefois par son parcellaire complexe et son habitat compact.

Les opérations contemporaines quant à elles se sont réalisées le long des chemins et voies secondaires, c'est l'apparition d'un habitat pavillonnaire diffus. Le parcellaire se voit découpé de manière rationnelle mais laisse apparaître des espaces vides. De plus, le bâti est disposé en retrait de la voie pour laisser de l'espace à la voiture sur la parcelle, ce qui altère les effets de rue.

Bourg de Clam

Cadastre napoléonien

Trame viaire

Trame parcellaire

Trame bâtie

Le Bourg d'Ozillac

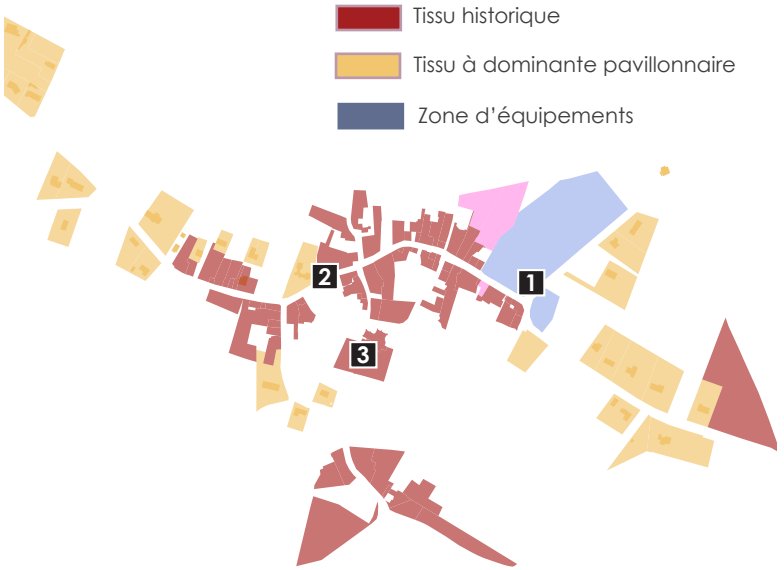
Le bourg d'**Ozillac** se situe au Sud-Est du territoire, à la limite avec sa commune voisine, Fontaine-d'Ozillac.

Il présente des caractéristiques morphologiques d'un «village rue», constitué le long d'un axe structurant de circulation avec un bâti implanté en continuité et à l'alignement profilant ainsi une rue principale.

L'église et son cimetière que l'on ne perçoit pas dans la traverse, se situent à l'arrière de l'axe principal et forme un îlot accessible par des venelles. Il s'agit d'une singularité dans la forme urbaine qu'il convient d'entretenir et valoriser.

Photo aerienne

Morphologie du bourg



1 Mairie d'Ozillac (source : Agence UH)

2 Village rue Google Map (source : Agence UH)

3 Eglise Saint-Michel (source : Agence UH)

Quelques éléments de morphologie urbaine

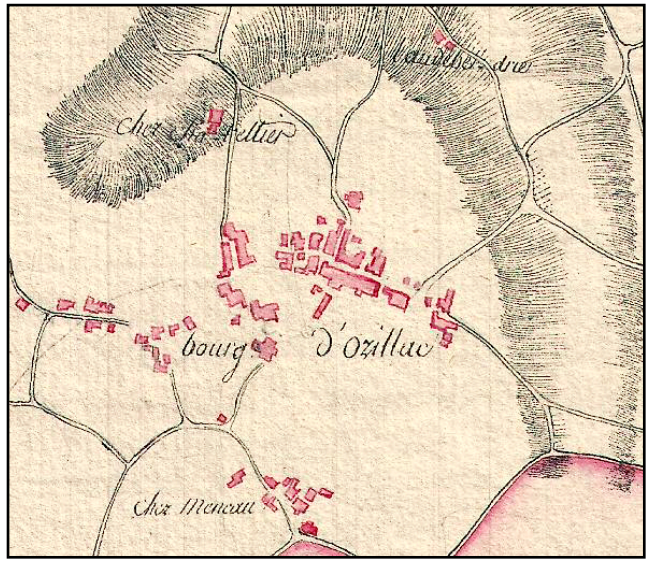
Le village de Ozillac présente les spécificités d'un village rue avec des volumes et un parcellaire complexe ainsi que des fronts bâtis structurés par rapport à la voie centrale.

L'urbanisation contemporaine apparaît de plusieurs manières autour de ce cœur ancien, dans la continuité même de la trame ancienne mais aussi en retrait du tissu du bourg. La combinaison de ces deux typologies sur un même plan crée de la discontinuité avec un parcellaire morcelé et une certaine perte de lisibilité des entrées de bourg notamment.

Parallèlement ces développements récents ont été source de gaspillage d'espace générant des enclaves agricoles.

A noter la voie ferrée qui marque la limite Est du bourg.

Cadastre napoléonien

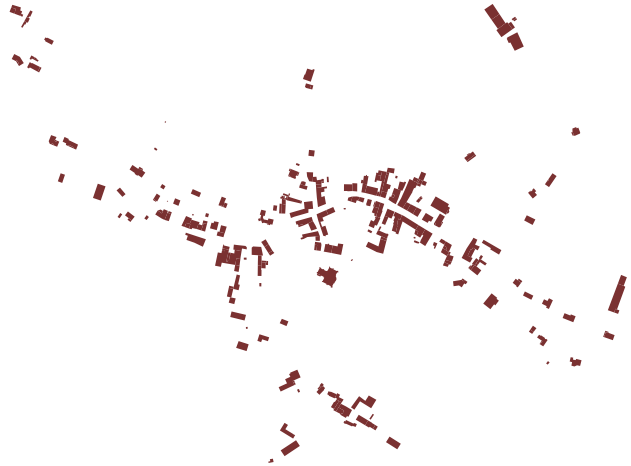


Trame viaire

Photo aerienne

Trame parcellaire

Trame bâtie



Organisation urbaine de l'agglomération

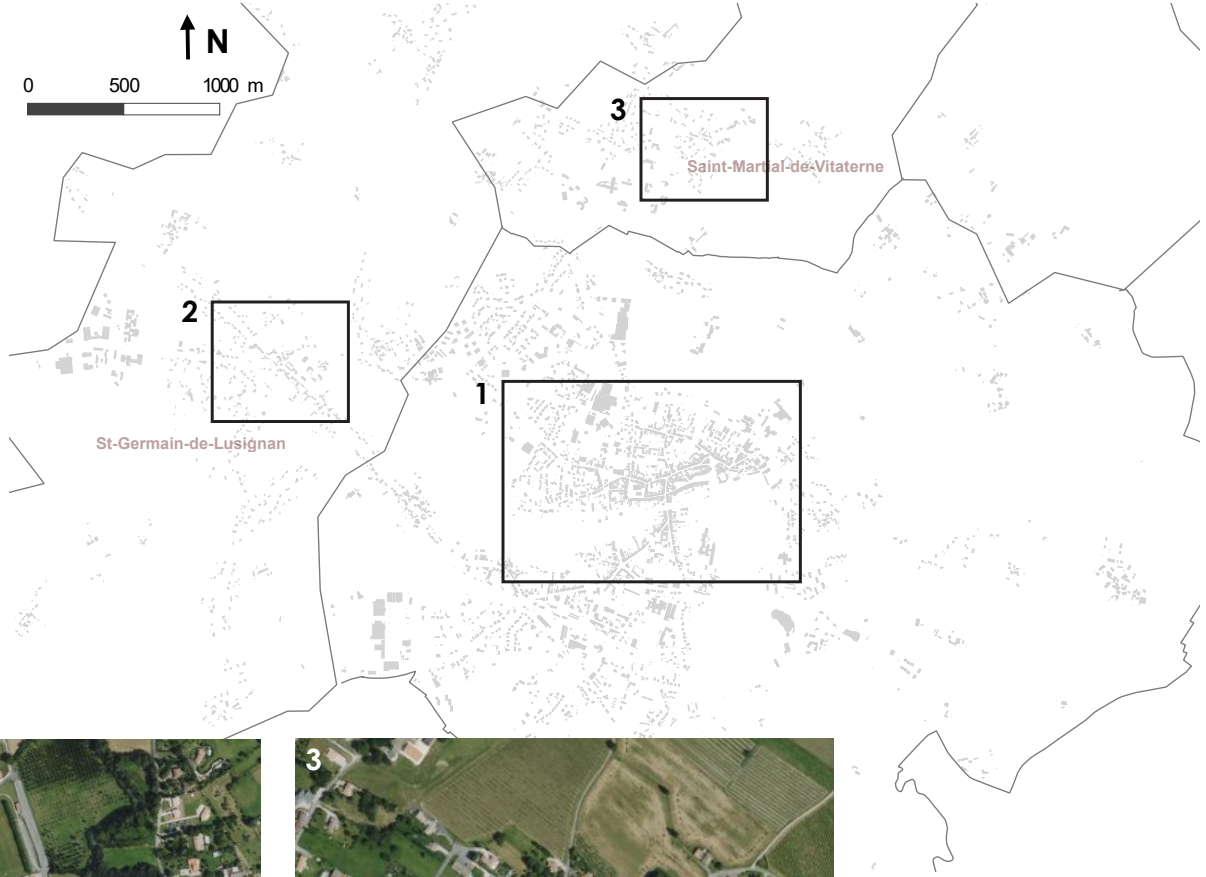
On rappellera que les trames urbaines de **Jonzac, et de Saint-Germain-de-Lusignan** sont historiquement organisées autour de leur bourg respectif. Cette configuration est toutefois moins marquée sur le territoire de **Saint-Martial-de-Vitaterne,** dont le bourg présente les traits d'un bourg «grappe».

Sur **Jonzac**, les quartiers pavillonnaires sont greffés autour de son noyau ancien. Ces espaces pavillonnaires sont marqués par la juxtaposition de nombreuses opérations d'habitat individuelles ayant été réalisées à partir des années 1960-1970 et de quelques opérations de petits collectifs comme la résidence Philippe.

Du côté de **Saint-Germain-de-Lusignan**, la commune présente quelques ensembles d'urbanisation récents dispersés autour du bourg, le long des voies communales. Néanmoins, sur la commune, l'urbanisation s'est avant tout opérée par l'intermédiaire de constructions individuelles au coup par coup.

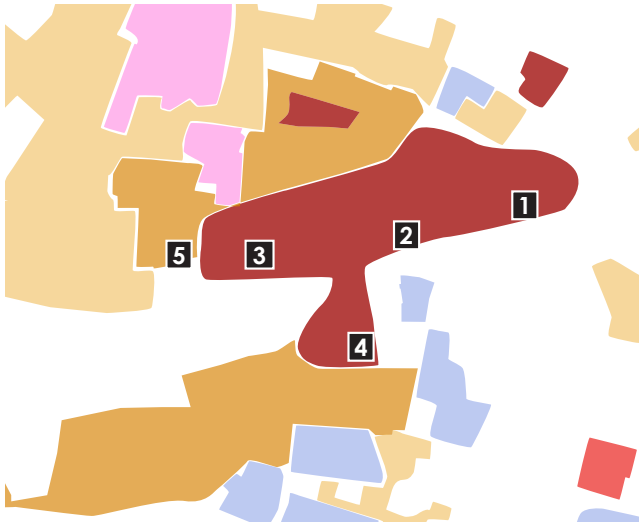
Enfin, pour **Saint-Martial-de-Vitaterne**, les récentes opérations d'urbanisation (lotissements, opérations ponctuelles) s'intercalent entre de petits noyaux historiques, mais cette urbanisation en grappe génère des enclaves...

Secteurs désignés pour une analyse urbaine approfondie



Etalement aux entrées mais distinction des bourgs au sein de ce tissu

Le cœur de bourg de Jonzac



1 **Place du château**

2 **Place de la République**

Le bourg historique de Jonzac suit une forme linéraire correspondant aux abords de la Seugne. Par conséquent, deux parties se distinguent: au nord, l'ancien bourg castral médiéval, cœur de Jonzac (Eglise, château, remparts, ruelles étroites, portes de ville) ; au sud, après la traversée du pont de pierre, l'ancien couvent des Carmes accompagné d'un bâti dense.

Le développement urbain s'est poursuivi autour de ces îlots denses au Nord et dans la continuité des voies anciennes au Sud, à proximité des berges de la Seugne.

4 **Place des Carmes**

3 **Place de l'Eglise**

Analyse du bourg ancien et ses extensions pavillonnaires

Le bourg ancien est un espace urbain, classiquement radio-concentrique, organisé selon un gradient de densité centre-périphérie. L'épicentre du bourg se situe au niveau de l'intersection de la rue Sadi Carnot (RD699) avec la Rue du Verdun. À quelques pas, se trouvent, d'un côté l'Église et son marché couvert composant l'extension de la ville au XVIIIe, et de l'autre, le bourg médiéval avec son château historique.

Un réseau dense d'axes transversaux et longitudinaux permettent de desservir la ville vers la couronne périphérique de Jonzac.

Notons qu'en plus de l'habitat ancien, la partie sud du bourg se constitue d'opérations récentes telles que le grand pôle d'équipements de Jonzac (Hôpital, Gymnase, Collège, Lycée). Au-delà de ce cœur de bourg ancien, l'espace public est dominé par l'habitat pavillonnaire.

Deux grands espaces résidentiels se sont établis en périphérie au nord-ouest, porté par une opération d'habitat collectif isolé, ainsi qu'au Sud du bourg ancien, autour de la gare ferroviaire et des thermes de Jonzac. Deux formes urbaines peuvent alors être identifiées.

- **L'habitat pavillonnaire structuré au sein d'opérations d'aménagement d'ensemble** (lotissements), qui se manifeste notamment par la recherche d'une qualité de l'espace public et d'une desserte optimisée.

- **L'habitat pavillonnaire diffus et constitué au « coup-par-coup »,** hors de toute opération d'ensemble. Dans cette configuration, l'habitat est souvent très consommateur d'espaces et est desservi de façon peu ordonnée.

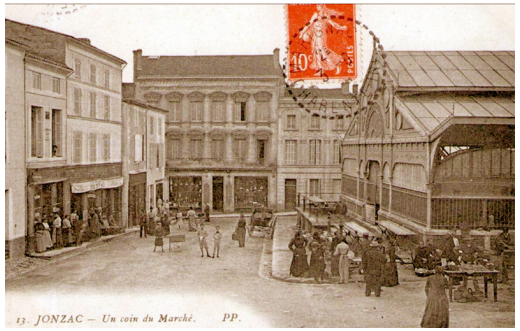
Analyse du bourg de Jonzac (photographie aérienne et photos)

Quelques éléments de morphologie urbaine

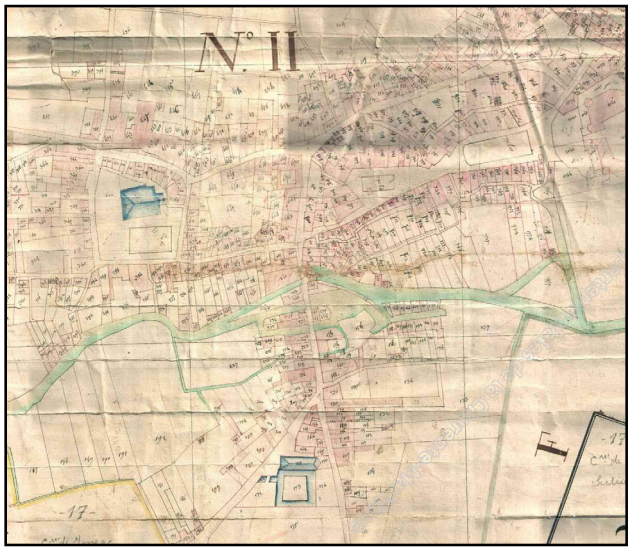
Le bourg de Jonzac hérite du maillage médiéval constitué d'un habitat ancien dense très bien conservé et d'une complexité du volume et du parcellaire très comprimé. La densité urbaine y est forte et s'évalue à plus de 25 logements/hectare**. Le bâti présente de la hauteur avec à minima un étage avec des combles.**

Dans les parties anciennes du bourg, l'alignement des constructions aux voies et emprises publiques contribue à structurer **l'espace public et notamment de belles places.**

A contrario, l'habitat contemporain est marqué par la rationalité du parcellaire et le relâchement des densités bâties du fait d'un urbanisme plus horizontal que vertical. La densité de l'habitat pavillonnaire y est beaucoup moins importante que l'habitat ancien, puisqu'elle est généralement inférieure à 12 logements/hectare laissant de l'espace pour la voiture...

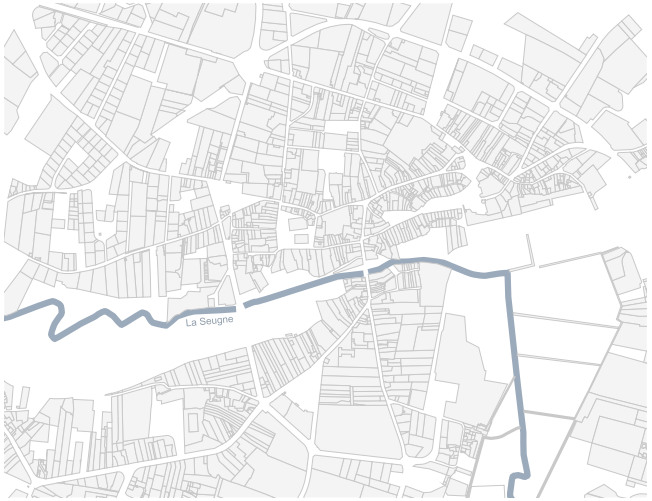


Cadastre napoléonien



Trame viaire

Trame parcellaire



Trame bâtie

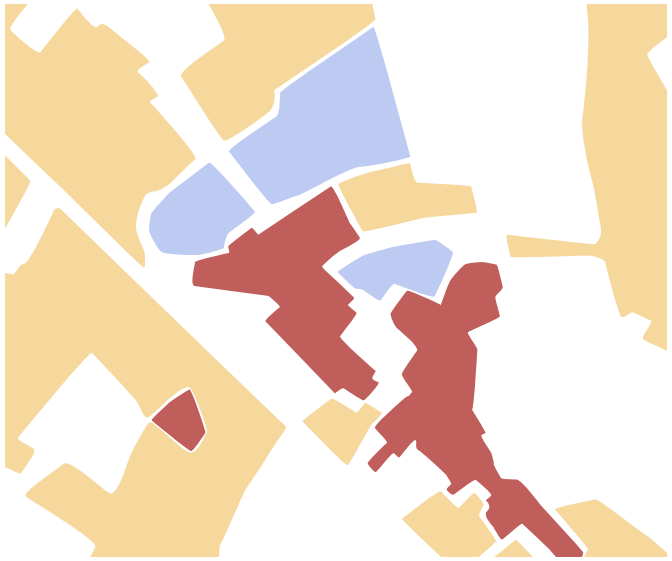
Le cœur de bourg de St-Germain-de-Lusignan

Le bourg de Saint-Germain-de-Lusignan est un espace urbain évoluant sous la forme d'un «bourg-rue» le long d'une grande voie de circulation dont l'emprise est très large.

En outre, ce dernier est contraint par la voie férrée et la vallée de la Seugne générant des espaces interstictiels vides difficiles à mobiliser.

La centralité du bourg se situe au croisement des axes RD2 et RD252, le tout (linéarité et carrefour) présente un fort caractère routier.

Morphologie du bourg



Analyse du bourg (photographie aérienne et photos)

1 Eglise Saint-Matial-de-Vitaterne

2 Avenue de l'Europe

3 Carrefour central

Quelques éléments de morphologie urbaine

A l'origine le bourg de Saint-Germain de Lusignan n'est que très peu constitué. Il s'agit d'une commune très rurale et l'emprise du bourg ancien est limitée.

La centralité se distingue néanmoins très clairement au droit du carrefour centrale ou le bâti se compose d'un habitat traditionnel implanté à l'aglinement sur de petites parcelles.

A l'opposé, l'habitat pavillonnaire du XXème et du XXI ème siècle présente une densité moindre. Implantée le long des voies qui ne forment pas d'îlot, le tissu présente une forme en étoile avec de gros délaissés en profondeur.

L'une des caractéristique du bourg c'est qu'il est traversé par deux grandes voies de circulation qui lui ont conféré à la fois son attractivité et son ambiance très routière.

Cadastre Napoléonien

Trame viaire

Trame parcellaire

Trame bâtie

Le village de St-Martial-de-Vitaterne

Le village de St-Martial-de-Vitaterne peut être qualifié de «bourg-grappe» dans la mesure où il existe plusieurs petits noyaux anciens qui aujourd'hui sont raccordés les uns aux autres du fait d'un développement linéaire de l'urbanisation.

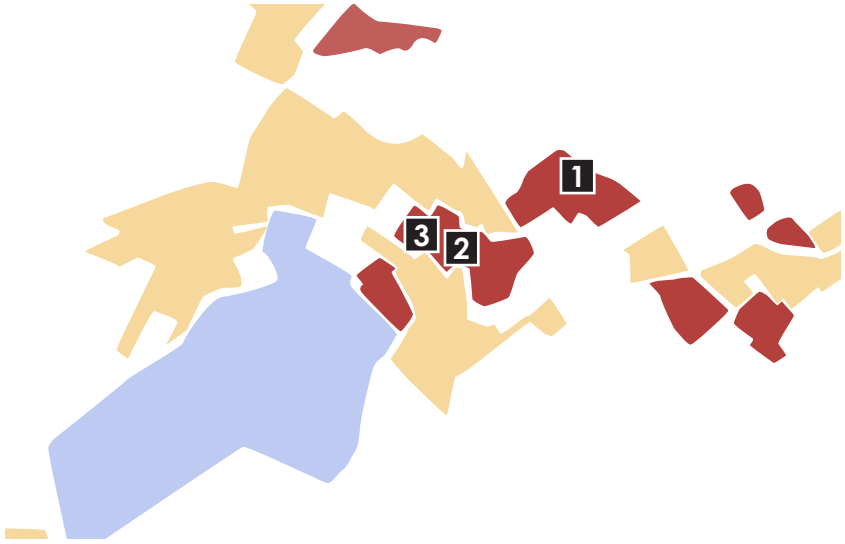
La structure du village actuel donne ainsi également l'image d'un bourg tentaculaire.

Le bourg présente aussi pour particularité de se composer d'un grand parc occupé par l'hôpital de Jonzac.

A l'écart, d'autres opérations d'habitations ont été réalisées au coup par coup. Les dernières opérations sont toutefois des lotissements.

Analyse du bourg (photographie aérienne et photos)

Morphologie du bourg



Tissu historique

Tissu à dominante pavillonnaire

Zone d'équipements

1. Un paysage de bourg-rue d'intérêt

2. Des dessertes en peigne vers la vallée de la Seugne

3. Des lotissements pavillonnaires denses aux paysages marqués par les espaces privatifs

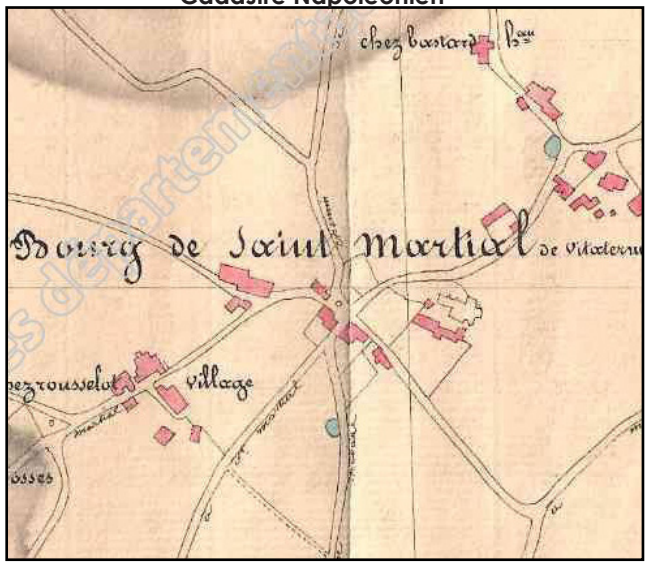
Quelques éléments de morphologie urbaine

Le centre du village de Saint-Martial-de-Vitaterne est organisé à la manière d'un «bourg grappe».

L'habitat ancien évolue sous des volumes et un parcellaire complexe qui tend a se relâcher rapidement avec la présence environnante de l'habitat contemporain, essentiellement sous la forme d'opérations individuelles au coup par coup.

A noter un réseau viaire assez dense, mais il s'agit de **chemins, de voie au gabarit très étroit** à l'image de hameaux ruraux alors que le bourg s'est tout de même bien développé.

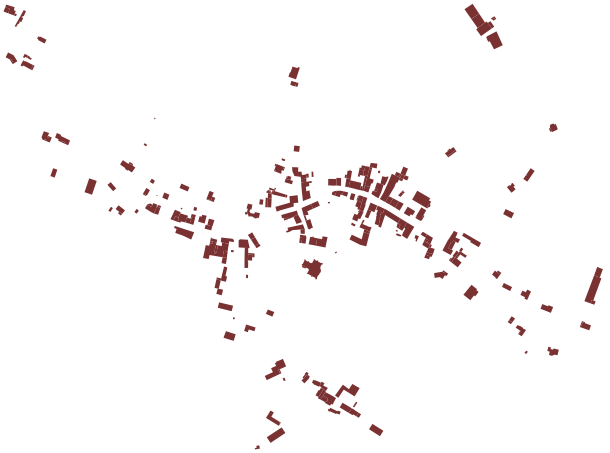
Cadastre Napoléonien



Trame viaire

Trame parcellaire

Trame bâtie



4.2.3 Analyse des typologies urbaines

L'habitat traditionnel antérieur aux années 1950

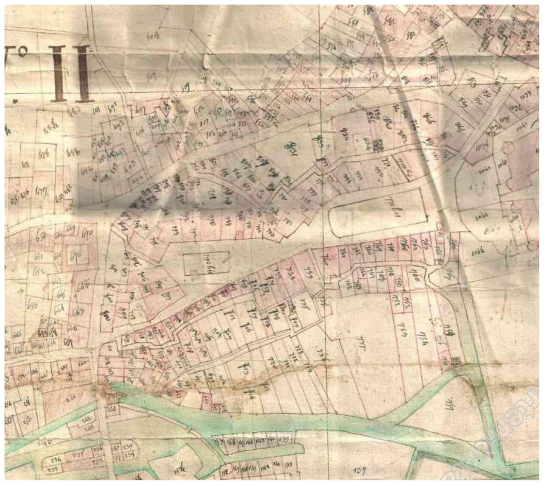
L'habitat ancien regroupe des formes urbaines denses et compactes correspondant aux bourgs anciens **de Jonzac, St-Germain-de-Lusignan, St-Martial-de-Vitaterne, Ozillac et dans une monidre mesure Clam**, et aux noyaux des hameaux anciens.

De manière générale, le bâti ancien se montre particulièrement dense et resserré autour des voies de communication, avec des fronts et des implantations en limite de voie ou en retrait proche. L'architecture rurale typique de la Saintonge transparaît dans ces formes anciennes (pierre de pays, maisons « saintongeaises »...).

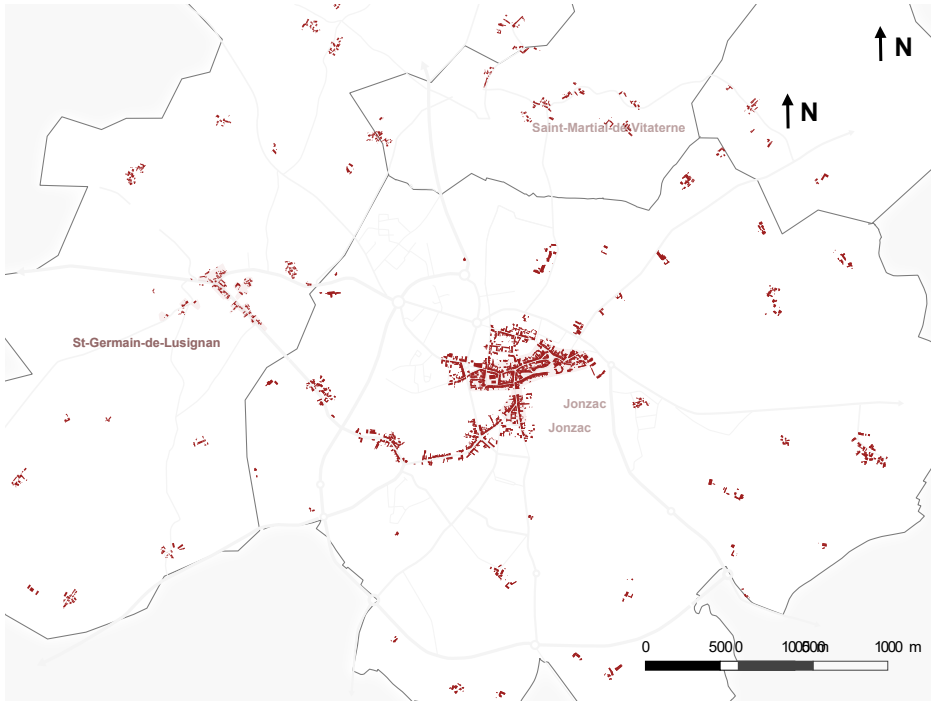
Le parcellaire de l'habitat ancien est morcelé et irrégulier. Bien que les densités soient assez fortes (plus de 50 % d'occupation parcellaire, au moins 15 logements/hectare) sur les communes de Jonzac et Saint-Germain-de-Lusignan surtout, les espaces dédiés aux jardins et aux parcs s'avèrent généralement importants, contribuant ainsi à modérer la densité. Ceux-ci sont toutefois peu visibles depuis les axes de communication compte-tenu de la pré-dominance des fronts bâtis dans les paysages urbains. En découle une bonne gestion des limites entre domaine public et sphère privative.

La nature du bâti et son architecture (formes, matériaux…) induisent une forte identité urbaine ou rurale que le PLU se doit de préserver et valoriser.

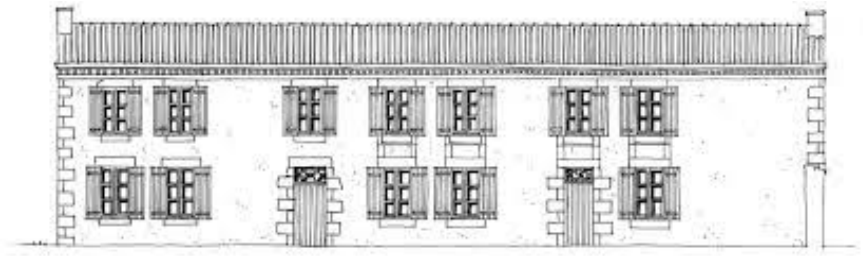
Cœur de bourg de Jonzac



L'habitat ancien (source : cadastre, IGN)

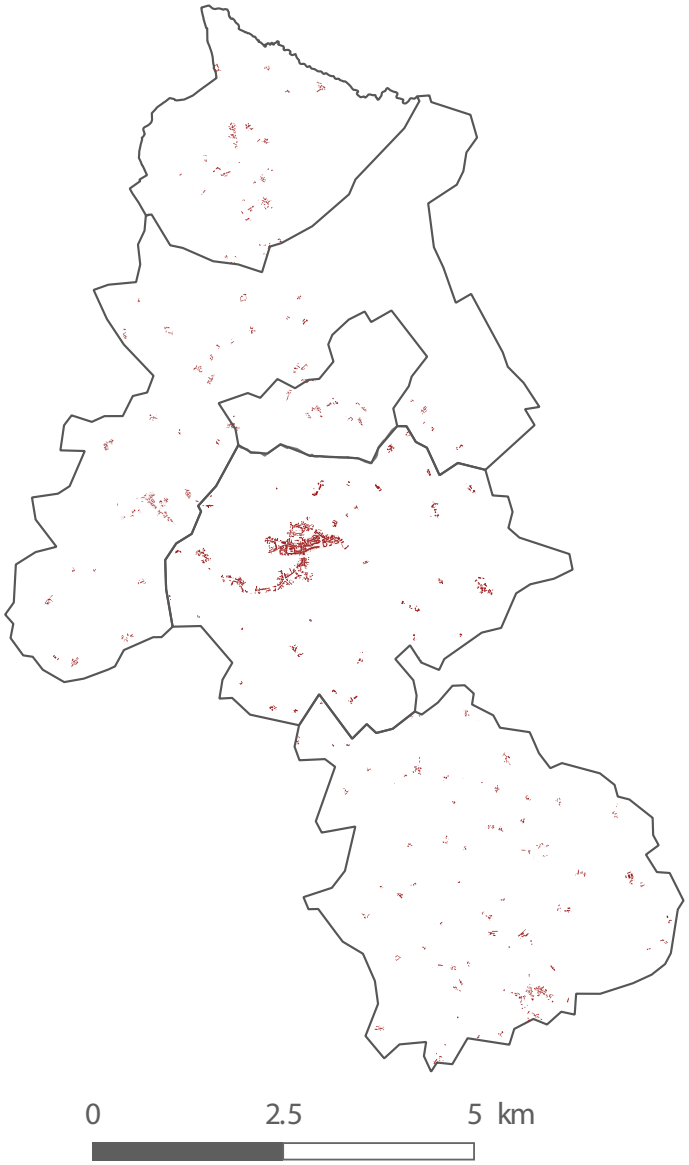


L'architecture traditionnelle de la maison saintongeaise (source : CAUE 17)



Une volumétrie simple comportant toujours un étage, parfois un attique sur le grenier. Bien ordonnancée, la façade principale est orientée sud, en moellons calcaires enduits. Les percements sont réguliers, les fenêtres d'étage et de combles sont axées sur celles du rez-de-chaussée. Assez nombreuses, ces fenêtres aux encadrements en pierre de taille sont plus hautes que larges.

Fiche de synthèse - La morphologie des cœurs de bourg anciens et des hameaux	
Période	Antérieure au XXème siècle, habitat ancien généralement constitué au cours du XIXème siècle.
Forme du parcellaire	Irrégulier et très morcelé.
Occupation de la parcelle	50 à 100 %, correspondant à une forte densité (entre 20 et 40 logements/hectare, rarement en dessous de 15 logements/hectare).
Disposition sur la parcelle	Alignement des façades et/ou murs-pignon sur une ou plusieurs limites séparatives, ou retrait limité (entre 0 et 5 mètres) selon l'exposition solaire.
Rapport à l'espace public	A l'aplomb des voies ou en retrait modéré, constitution de fronts bâtis en bordure de voie dans le cœur de bourg, plusieurs cas de retrait s'expliquant par la recherche d'une optimisation de l'orientation solaire. Murs-pignon fréquents à l'alignement d'une voie publique, pouvant induire une orientation perpendiculaire du bâtiment vis-à-vis de la voie.
Caractéristiques architecturales	Hauteur : bâtiments atteignant régulièrement R+1 et R + 2 sans excéder 8 mètres de hauteur au faîtage, rarement de plain-pied. Volumétrie : régularité des volumes (maison-bloc), généralement de base rectangulaire. Couverture : Toit à deux pans (pente à environ 30 %) couvertes de tuiles-canal artisanales, présence de corniches en pierre de taille sur de nombreuses maisons anciennes, présence de chiens-assis pour les maisons bourgeoises. Ouvertures : percées régulières et fréquentes généralement hautes, encadrées par des linteaux de pierre massive plus ou moins ornementée, avec battants en bois aux coloris variables. Matériaux : usage double de pierre calcaire de taille et de moellons calcaires créant des murs de façade plus ou moins homogènes (usage quasi-exclusif de la pierre de taille pour les maisons bourgeoises), couvertures en tuiles d'argile, canal ou plates selon les périodes de construction.
Clôtures, éléments divers	Présence d'éléments de petit patrimoine (puits, dépendances…), forte délimitation de l'espace privatif vis-à-vis de l'espace public (clôtures minérales en moellons/pierre de taille, ou végétales).
Enjeux	Un bâti à préserver et à réhabiliter pour sa valeur architecturale, favoriser des évolutions dans le respect de l'aspect extérieur du bâti (énergies renouvelables…).
Potentiel de mutation et de réinvestissement	**Faible potentiel de mutation et de réinvestissement urbain de par la forte densité du bâti ancien et sa valeur et son unité architecturale, méritant le plus souvent une préservation « en l'état ».** Possibilité de comblement de « dents creuses » au cas-par-cas, qu'il convient de mesurer au regard de la capacité fonctionnelle du bâti en question (réseaux publics...).



L'habitat contemporain

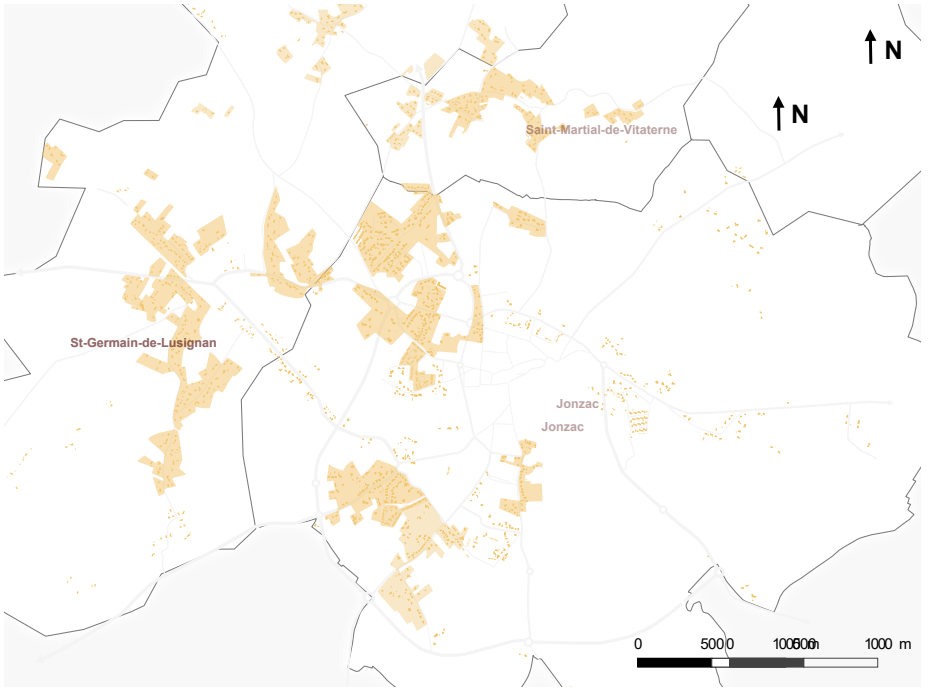
L'habitat contemporain correspond à des constructions de la seconde moitié du XXe siècle, essentiellement de type pavillonnaire. Cet habitat s'est constitué soit sous forme d'opérations d'ensemble, soit au coup-par-coup. Les formes urbaines résultant de ces deux logiques sont drastiquement différentes.

Les constructions pavillonnaires adoptent généralement un volume simple, implanté le plus souvent au cœur de la parcelle et en retrait vis-à-vis des voies et emprises publiques. Son aspect architectural repose sur les principes de la standardisation des modes de construction, généralement éloignés de l'habitat traditionnel rural.

Cet habitat se caractérise également par des densités faibles (de 5 à 10 logements/hectare), une quasi-absence de constructions à étage, des espaces communs réduits à des voies de circulation conçues pour l'automobile… Néanmoins, ce constat doit être nuancé par les efforts importants menés par les collectivités en matière d'aménagement dense, comme le démontre notamment l'exemple de l'opération récente de « Le Rabotterie » sur la commune de Jonzac.

Selon ce retour d'expérience, il convient de **privilégier les opérations d'aménagement d'ensemble plutôt que les constructions individuelles « au coup-par-coup »,** afin de garantir une qualité du développement de l'urbanisation. **Les PLU pourra mettre en œuvre des Orientations d'Aménagement et de Programmation afin de garantir la bonne conception de ces futures opérations.**

L'habitat contemporain (source : cadastre)



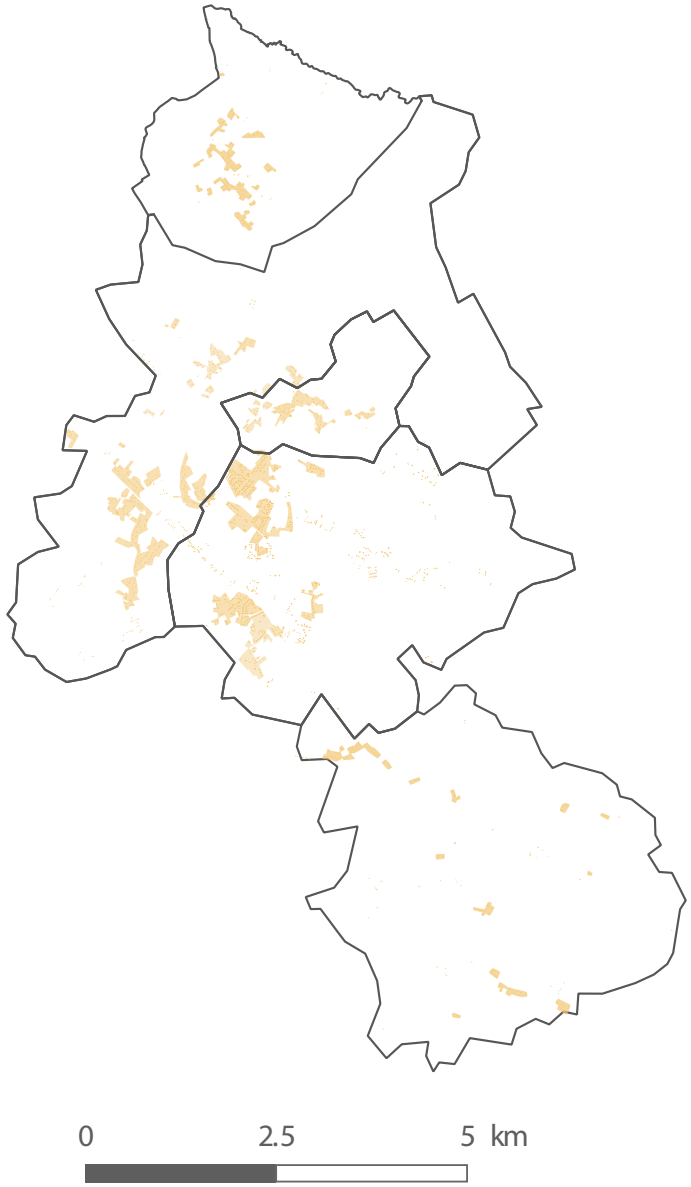
Exemple de deux logiques d'urbanisation pavillonnaire

Deux logiques de développement pavillonnaire ont primé durant les quatre dernières décennies :

- *L'habitat pavillonnaire diffus et non-structuré, à l'exemple du «Chemin de la Cheneurie». à Saint-Germain-de-Lusignan. Les sorties et impasses individuelles se multiplient au détriment de la cohésion urbaine, et accompagnent un sentiment important de gaspillage du foncier.*

- *L'habitat pavillonnaire organisé par des opérations d'ensemble, à l'image de plusieurs lotissements réalisés récemment. L'opération des « Lotissements de la Rabotterie » à Jonzac est particulièrement vertueuse en matière de cohérence urbaine (implantations bâties reconstituant des effets de rue qualitatifs, gestion paysagère des eaux pluviales...).*

Fiche de synthèse - Les extensions contemporaines du bourg et des hameaux	
Période	Bâti contemporain datant de la seconde moitié du XXème siècle et du début du XXIème siècle.
Forme du parcellaire	Découpage régulier et rationalisé induit par l'apparition de nouvelles logiques d'aménagement (circulation automobile, standardisation de la construction et rationalisation économique…).
Occupation de la parcelle	30 à 70 %, densité faible à moyenne (entre 5 et 15 logements/hectare) laissant entrevoir d'importantes possibilités de densification urbaine.
Disposition sur la parcelle	Implantation généralement en retrait minimum de trois mètres des limites séparatives, voire davantage, avec quelques cas d'implantation à l'alignement de la voie.
Rapport à l'espace public	Généralement en retrait de la voirie induisant une absence de lien avec l'espace public à la différence des tissus d'époque antérieure.
Caractéristiques architecturales	Hauteur : Maison-type de plain-pied, très occasionnellement R+1, hauteur comprise entre 5 et 8 mètres au faîtage. Volumétrie : cas de « maisons-bloc » aux volumes standardisés, ou cas de volumes hétérogènes constitués de découpes et décrochés successifs. Couverture : toitures en tuile canal industrielle, coloris homogènes et/ou coloris multiples visant à imiter l'habitat ancien. Ouvertures : percées régulières et ordonnées, encadrements simples et battants en bois ou plastique aux coloris homogènes. Matériaux : utilisation de matériaux standardisés contemporains (parpaings de béton ou de brique), usage ponctuel de pierre de parement. Utilisation d'enduits de couleurs variées à tonalité naturelle (pierre de pays, sable...) et très homogènes, générant souvent des décalages avec le bâti ancien et des difficultés d'insertion dans le paysage.
Divers	Clôtures disparates et généralement très perméables, présence d'annexes (type garage, abri de jardin, piscine, terrasse...)
Enjeux	Une forme bâtie généralement consommatrice d'espace, qui suscite des problèmes d'intégration aux paysages urbains des bourgs anciens de par les volumes mal-agencés et une architecture standardisée en décalage trop important avec le tissu bâti ancien
Potentiel de mutation et de réinvestissement	**Potentiel de réinvestissement urbain théoriquement fort,** compte-tenu de la faible densité caractéristique de l'habitat pavillonnaire. Toutefois, l'agencement du bâti existant et son rapport à l'espace public génère bien souvent des freins quant au réinvestissement urbain. **Les possibilités de densification et de mutation urbaine sont à observer au cas-par-cas en veillant à étudier finement chaque contexte.**



L'habitat collectif

L'habitat collectif s'assimile à des constructions à étage, qui prennent généralement la forme d'immeubles. Ce type d'habitat s'implante en périphérie urbaine par le biais d'opérations d'ensemble structurées dès les années 1970. Sur le territoire du groupement, on le retrouve principalement sur Jonzac avec les premières opérations de logements sociaux mais aussi avecdes opérations locatives en direction notamment des curistes. Ainsi, avec l'habitat collectif, Jonzac propose une offre plus diversifiée que les autres communes de l'agglomération.

Les logements collectifs s'identifient globalement par leurs grands volumes parallélépipès développés à la verticale, localisés en retrait vis à vis des limites parcellaires. Cet habitat profite d'une large emprise au sol permettant d'intégrer une ou plusieurs constructions dotées d'appartements et de répondre à des usages complémentaires (stationnement, loisir). Son aspect architectural repose sur les principes de la standardisation des modes de construction, généralement éloignés de l'habitat traditionnel mais peut toutefois se démarquer sur le plan de la création architecturale. Il est souvent associé à de larges espaces verts.

Cet habitat supporte de fortes densités (plus de 50 logements/hectare), un ou plusieurs étages, des espaces communs comprenant des aires de stationnement et des espaces verts… Notons que certains logements sociaux vieillissants, comme la résidence Phillipe, ont été récemment remis à neuf par la collectivité de Jonzac, afin de répondre aux critères de résilience énergétique et a un besoin de moderniser le parc de logements.

La diversification du parc de logements est un atout pour l'agglomération de Jonzac. Le retour à des programmes de petits collectifs proposant une nouvelle offre en appartements notamment est un des principaux leviers de la lutte contre l'étalement urbain

L'habitat collectif(source : cadastre)

Exemple de deux secteurs composés d'habitat collectif

Fiche de synthèse - Les habitats de type collectif	
Période	Bâti contemporain datant de la seconde moitié du XXème siècle et du début du XXIème siècle.
Forme du parcellaire	Découpage régulier et rationalisé induit par l'apparition de nouvelles logiques d'aménagement (circulation automobile, standardisation de la construction et rationalisation économique…).
Occupation de la parcelle	30 à 70 %, densité faible à moyenne (plus de 50 logements/hectare) laissant entrevoir d'importantes possibilités de densification urbaine.
Disposition sur la parcelle	Implantation généralement en retrait minimum de trois mètres des limites séparatives, voire davantage, avec quelques cas d'implantation à l'alignement de la voie.
Rapport à l'espace public	Généralement en retrait de la voirie induisant une absence de lien avec l'espace public à la différence des tissus d'époque antérieure.
Caractéristiques architecturales	Hauteur : Immeuble oscillant entre du R+1 au R+5, hauteur comprise entre 6 et 12 mètres au faîtage. Volumétrie : cas de « maisons-bloc » aux volumes standardisés, ou cas de volumes hétérogènes constitués de découpes et décrochés successifs. Couverture : toitures en tuile canal industrielle, coloris homogènes et/ou coloris multiples visant à imiter l'habitat ancien. Ouvertures : percées régulières et ordonnées, encadrements simples et battants en bois ou plastique aux coloris homogènes. Matériaux : utilisation de matériaux standardisés contemporains (parpaings de béton ou béton banché), usage ponctuel d'alluminium Ou de Composite Pour Le bardage. Utilisation d'enduits de couleurs variées à tonalité naturelle (pierre de pays, sable...) ou d'une palette contemporaines (blanc, couleurs vives) et très homogènes, générant souvent des décalages avec le bâti ancien et des difficultés d'insertion dans le paysage.
Divers	Parcelle ouverte sur l'espace public et privé, présence dans certains cas d'annexes (type garage) sur le terrain ou sur une autres parcelle.
Enjeux	Une forme bâtie dense présentant souvent un manque d'intégration aux paysages urbains et naturel par l'importance des volumes et une architecture standardisée en décalage trop important avec le tissu bâti ancien
Potentiel de mutation et de réinvestissement	**Potentiel de réinvestissement urbain faible,** compte-tenu d'une forte densité et d'une optimisation de la parcelle déjà existante. Une densification de ses espaces pourrait porter atteinte à la qualité de vie des populations présente.

Les espaces d'activités économiques

Au sein de l'agglomération de Jonzac, force est de constater la présence de nombreux sites d'activités. Ces derniers s'impantent principalement le long des entrées et de la voie de contournement du centre-ville. Ils se distinguent par leurs grands volumes, aux formes variées, composé de matériaux modernes (rarement en pierre) ainsi que des multipes couleurs, de garndes enseignes et surtout leurs abords constitués soit de larges emprises de stockage soit de grandes aires de stationnement.

Ces activités ont besoin également d'espace pour leur accessibilité, leur sécurité incendie ou encore la gestion des eaux de ruissellement. Dès lors, aujourd'hui le déploiement des zones d'activités permettant de mutualiser la voirie, le stationnement, la sécurité incendie... sont de plus en plus privilégiés pour le développement économique.

La commune de Jonzac compte deux grandes zones commerciales (la ZA de la Pouyade et Au Plaisir) à la périphérie du centre-ville. Ces dernières font encore l'objet de projets d'extension.

Le PLU devra veiller à la fois à permettre l'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire et le maintien de l'existant dans un cadre de qualité (les entreprises étant également de plus en plus exigeante...). Il doit également participer à éviter une concurrence entre les zones commerciales et le centre-ville, l'enjeu tant de conserver un coeur animé.

Vue aérienne sur le centre commercial «Le Plaisir» et sur son extension commerciale

Vue aérienne sur le centre commercial «La Source»

La commune de Saint-Germain-de-Lusignan détient la plus grande zone d'activités de l'agglomération (27 ha), desservie par la RD 2 (route de Bordeaux), et constituant une des portes de l'agglomération ouest de Jonzac. L'espace en question comporte une zone d'activités à dominante industrielle (sur 18,7 hectares). La zone s'organise autour de la route de Saint-Genis en impasse, et le long de la route de Bordeaux. Elle accueille actuellement 10 établissements actifs. Sur cette zone, on retrouvera également, le centre de formation des apprentis (CFA) et le centre d'aide sociale Adei de Charente-Maritime.

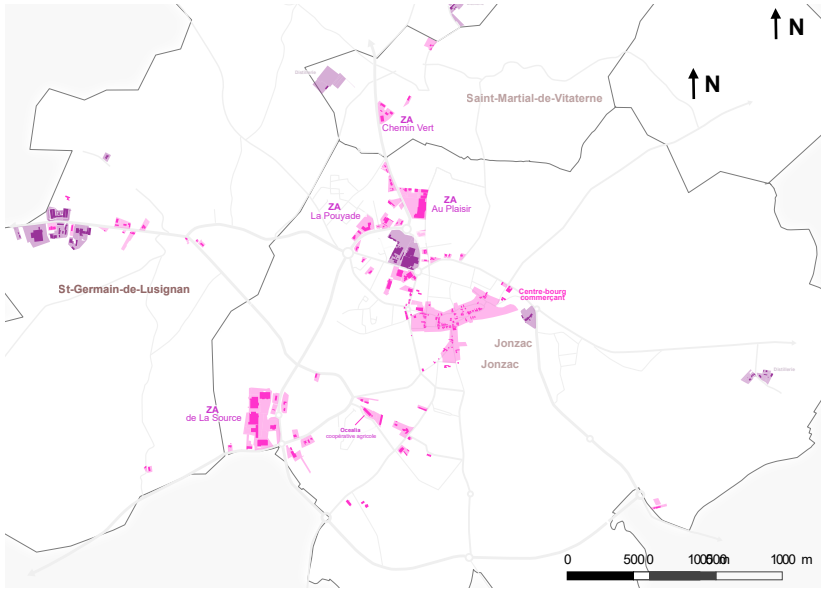
A noter qu'elle est située à quasi égale distance de plusieurs villes polarisantes de la Région, assurant un approvisionnement direct : 55 min de la Rochelle, 30 min de Cognac, 45 min d'Angoulême, et 50 min de Bordeaux.

Sur le plan urbain, la zone est desservie par deux voies en impasse, dont on regrettera l'absence de traitement qualitatif. On signalera cependant l'existence d'une voie verte au bord de la RD2, qui rejoint le bourg de Saint-Germain-de-Lusignan.

Une autre zone industrielle est également située dans la commune de **Jonzac**, ceinturée par la RD142 et la RD134, celle-ci comprend deux activités, intégrées dans l'enceinte de l'agglomération. (4,8 ha)

Le PLU devra concourir à l'amélioration de ces zones.

Les activités économiques et industrielles (source : cadastre)

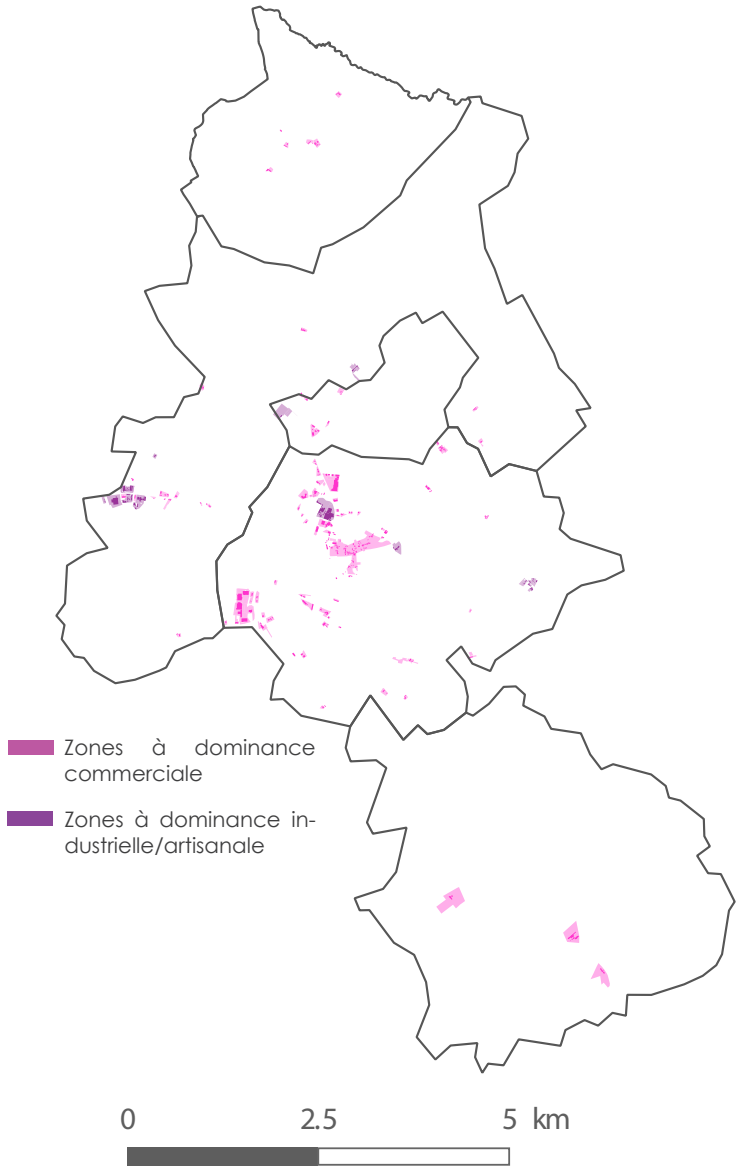


Zones à dominance commerciale Zones à dominance industrielle/artisanale

Vue aérienne sur le pôle industriel de St-Germain-de-Lusignan

Vue aérienne des deux activités industrilles présente sur Jonzac

Fiche de synthèse - Les activités économiques et industrielles	
Période	Bâti contemporain datant de la seconde moitié du XXème siècle et du début du XXIème siècle.
Forme du parcellaire	Découpage régulier et rationalisé induit par des logiques fonctionnelles et des exigences d'efficacité économique (desserte, circulations...).
Occupation de la parcelle	30 à 70 %, densité faible à moyenne (entre 5 et 15 constructions/hectare). Tissus généralement peu densifiables compte-tenu de la forte utilisation des espaces « libres » (stockage, stationnement automobile...).
Disposition sur la parcelle	Implantation très variable selon les besoins des entreprises, généralement en retrait des limites séparatives, avec quelques cas d'implantation à l'alignement de la voie.
Rapport à l'espace public	Généralement en retrait de la voirie induisant une absence de lien avec l'espace public à la différence des tissus d'époque antérieure.
Caractéristiques architecturales	Hauteur : bâtiment-type généralement de hauteur moyenne, ne dépassant pas 10 mètres. Volumétrie : « bâtiments-blocs » aux volumes standardisés, cas de volumes hétérogènes constitués de découpes et décrochés successifs. Couverture : toitures à plusieurs pans en matériaux industriels (bardages...) ou toitures-terrasses parfois dotées d'objets techniques (cheminées...). Ouvertures : percées irrégulières et géométriques, encadrements simples généralement sans battants, présence de volets roulants... Matériaux : utilisation de matériaux standardisés contemporains (parpaings de béton ou de brique, bardages de métal ou bois...). Utilisation d'enduits de couleurs variées à tonalité naturelle (pierre de pays, sable...) et très homogènes, générant une certaine banalité d'aspect.
Divers	Espaces libres occupés par des zones de stockage, de stationnement automobile. Forte artificialisation induite par des recouvrements bitumeux, forte imperméabilisation pouvant négliger la gestion des eaux pluviales. Minéralité ambiante. Absence de traitement du rapport avec l'espace public et faible importante donnée aux espaces verts.
Enjeux	Une forme bâtie dont l'intégration paysagère pose très souvent problème, de par l'importance des volumes et l'hétérogénéité de l'aspect extérieur, nécessitant un bon accompagnement paysager (insertion par le végétal, travail des formes et des matériaux…).
Potentiel de mutation et de réinvestissement	Potentiel de réinvestissement urbain généralement limité par la forte valeur d'usage des espaces « libres » inclus dans les sites d'activités. Les possibilités de densification et de mutation urbaine sont à observer au cas-par-cas.



4.2.4 Enjeux relatifs à la gestion des formes urbaines dans les futures opérations résidentielles

Dans leur PLU, les communes du territoire de la CDCHS **seront confrontées à un double enjeu:** la mise en valeur des formes d'habitat traditionnels tout en poursuivant les efforts de maîtrise du développement pavillonnaire. **Cet équilibre pourra notamment être atteint à travers le levier de la densification, qui donne les clefs en mains à un territoire pour lutter contre la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols.**

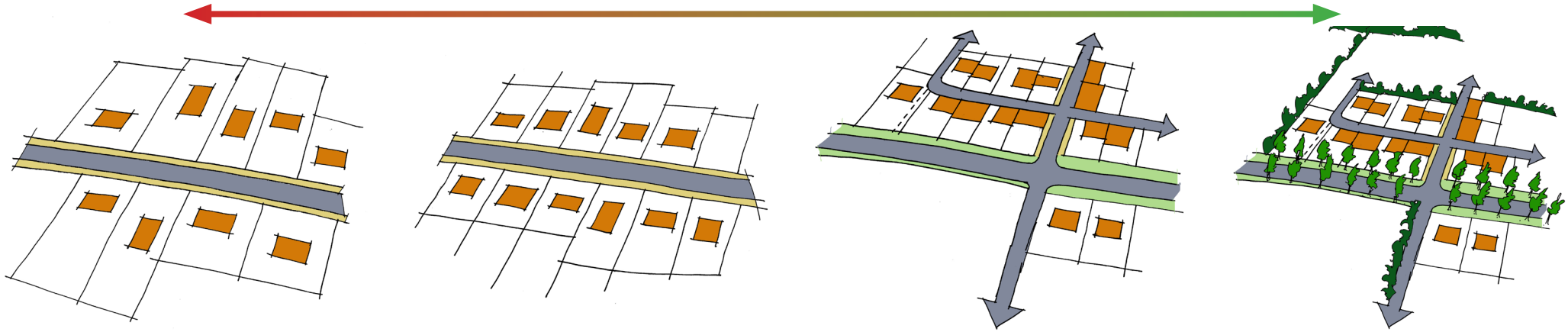
La densification doit d'autant plus être intégrée aux PLU qu'il s'agit d'un objectif national. La loi Climat & Résilience du 22 août 2021 fixe en effet un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050, qui doit s'atteindre de manière progressive en réduisant, dans un premier temps, le rythme de la consommation foncière du territoire par deux d'ici 2031 (par rapport à la décennie 2011-2021).

Dans un rapport de compatibilité, les PLU devront également considérer les orientations et objectifs du SCOT de la CDCHS. En matière de densification, le SCOT prévoit, dans son orientation *4.3. «Répondre aux besoins actuels et futurs des ménages en matière de logement»,* **de limiter la consommation d'espace en déterminant *«dans les documents d'urbanisme locaux les capacités de mutation et les perspectives de densification au sein de l'enveloppe urbaine*** *dans le temps à court, moyen et long termes, en fonction de la dureté foncière, l'état du marché, les perspectives paysagères, gestion des risques…» (objectif 3.3.3). Il précise également qu'afin de répondre aux besoins en logements, les PLU pourront «mobiliser les disponibilités foncières dans l'enveloppe urbaine existante»* **en identifiant notamment les dents creuses** *(objectif 3.3.1).*

De même, par le biais des Orientations d'Aménagement et de Programmation, chacun des PLU devra veiller à proposer des compositions urbaines plus denses via le développement de formes d'habitat alternatives au pavillon en cœur de parcelle.

La densification implique des parcelles plus petites certes mais également plus d'espaces communs et de végétalisation qui ne dépend plus de chaque propriétaire mais du collectif (cf. schéma).

Schémas de principe d'une implantation du bâti en cohérence avec l'espace public



Situation des trois dernières décennies : un habitat pavillonnaire lâche et diffus

Vers davantage de densité et de compacité à l'approche des centres urbains

Organiser de véritables quartiers d'habitat, structurés par l'espace public

Associer les espaces minéraux à des trames végétales structurantes

4.3.1 Les infrastructures de transport

Caractéristiques du réseau de transports sur l'espace de vie Jonzac

L'espace de vie de Jonzac occupe une position centrale au sein de la CDCHS. Il se situe sous les aires d'attraction de plusieurs grands pôles urbains comme Cognac au nord-est, Saintes au nord, Bordeaux au sud mais aussi Barbezieux à l'Est.

Jonzac en elle même se situe au carrefour des principales voies de circulation lui assurant un fort rayonnement local.

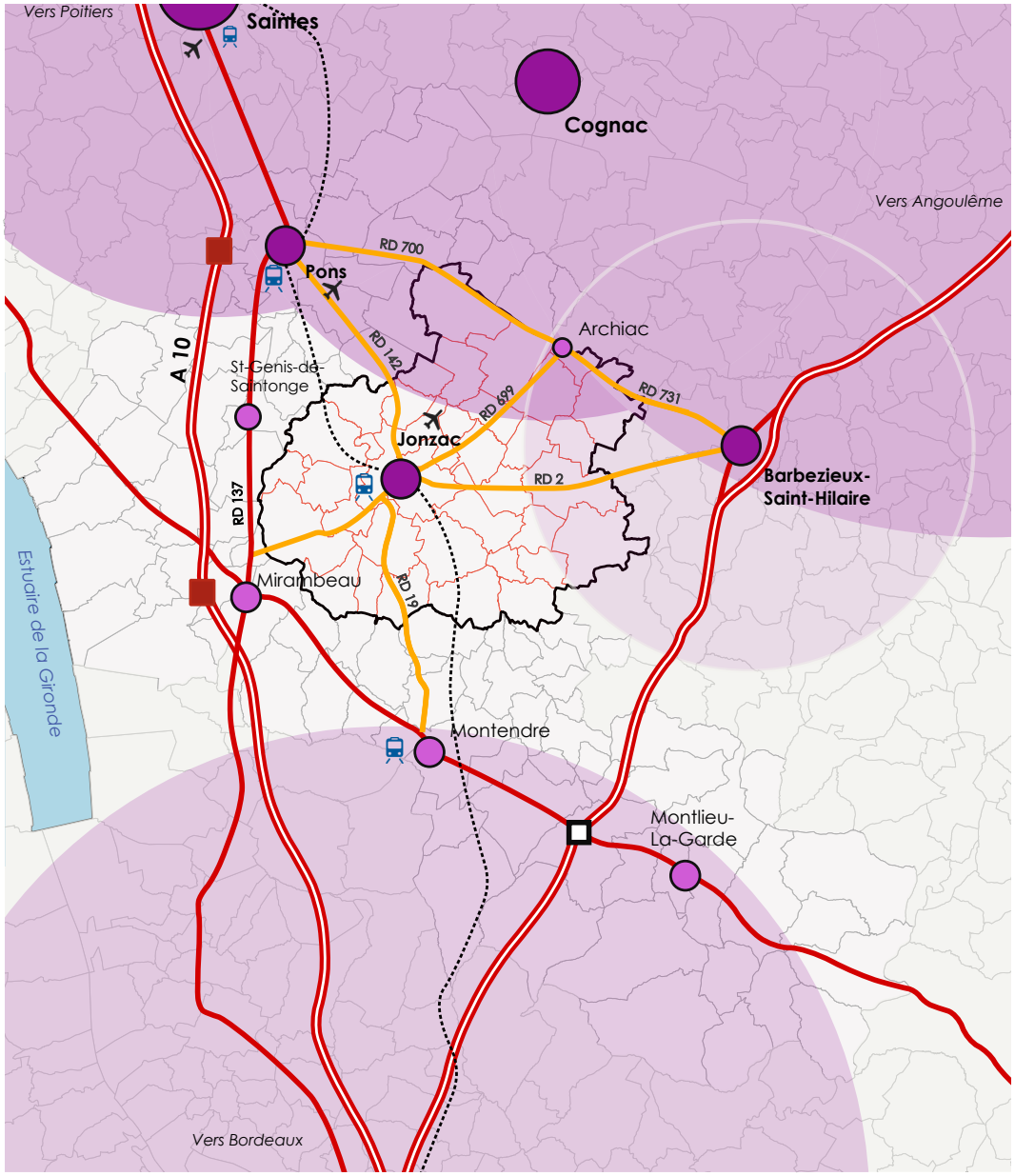
L'espace de vie de Jonzac possède un réseau de routes départementales qui permet une liaison directe avec les autres villes moyenne de Pons, Mirambeau et Barbezieux-Saint-Hilaire. Ces villes sont elles-mêmes rattachées à des infrastructures majeures, telles que l'autoroute A10 et la RN10 de chaque coté de l'espace de vie.

D'autre part, la CDCHS est desservie par le train. Elle se situe notamment sur la ligne Nantes/Bordeaux qui dessert la gare de Jonzac.

Enfin, il existe deux aérodromes à l'échelle de la CDCHS dont un sur l'espace de vie de Jonzac, celui de Jonzac-Neulles.

L'espace de vie dispose d'une bonne desserte et de plusieurs offres de transports, un atout pour l'attractivité du territoire.

Principales infrastructures de transport au regard des faiseaux d'attractivité au delà de la CDCHS



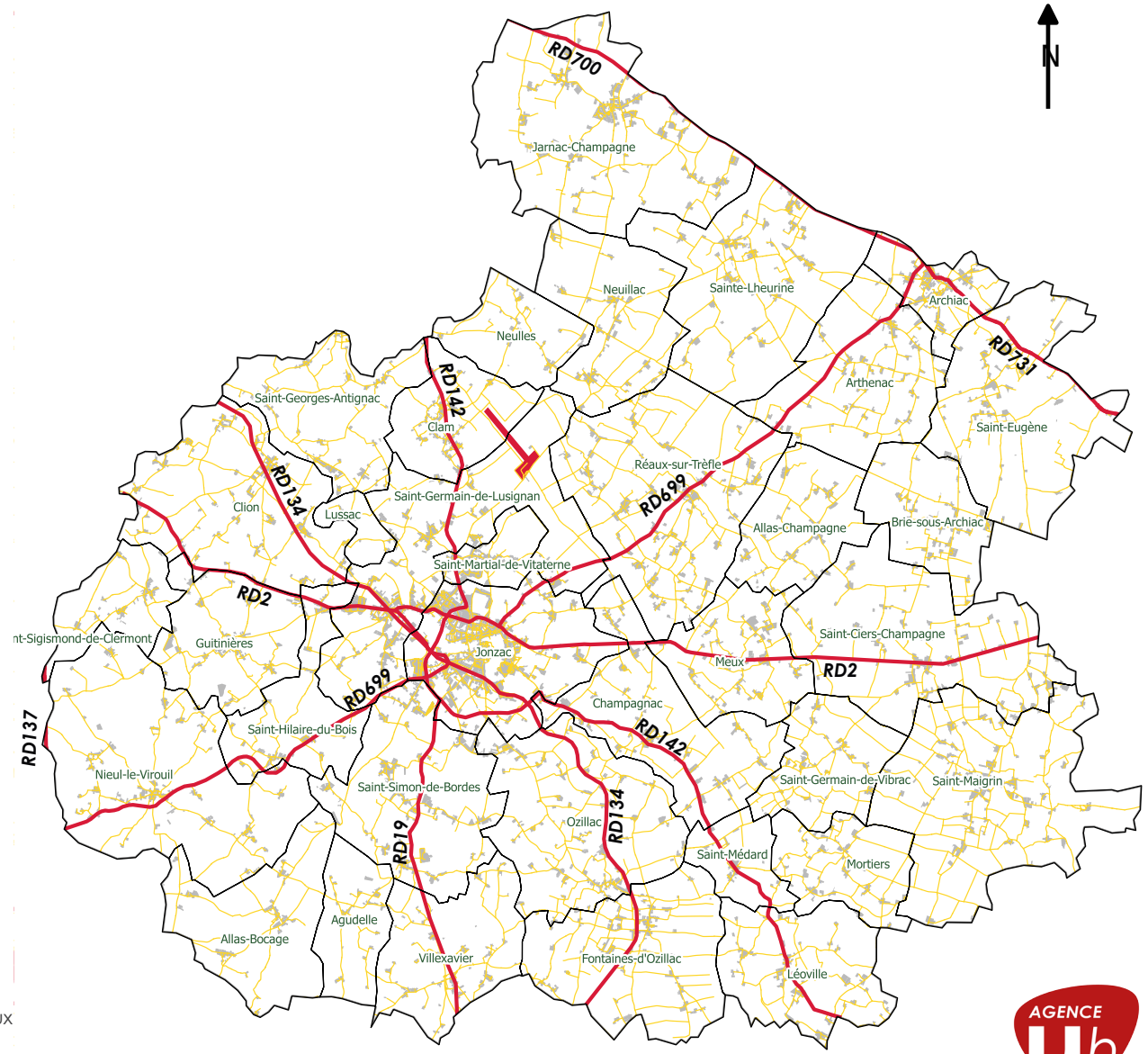
Réseau viaire et circulation

Force est de constater qu'au sein de l'espace de vie de Jonzac, le réseau routier départemental converge vers la commune de Jonzac. Outre ces principales voies de transit (voies départementales en rouge), les communes sont aussi desservies entre elles par un réseau de voies secondaires départementales et de chemins communaux très étoffé (en jaune sur la carte).

Ce réseau de chemins est devenu très lourd à entretenir pour les communes.

Aucune route nationale ne traverse l'espace de vie de Jonzac. A relever toutefois, que la RD 137 passant par l'ouest de la commune de Nieul-le-Virouil fait l'objet d'un classement Route Grande Circulation. Les autres axes départementaux de l'espace de vie de Jonzac ne sont concernés par aucun classement mais restent malgré tout très fréquentés.

Le réseau viaire à l'échelle de l'espace de vie



Zoom sur l'agglomération

À l'échelle de **l'agglomération de Jonzac**, on retrouve un réseau structuré par un ensemble de voies départementales qui convergent vers la commune centre de Jonzac et de son aire urbaine.

On retiendra 3 axes principaux qui assurent des connexions sur l'espace de vie vers les autres territoires :

- la **RD699** qui fait la passerelle vers l'Ouest en direction de Mirambeau et l'A10,

- La **RD142** et **RD19** qui sont des axes d'entrées stratégiques de l'agglomération.

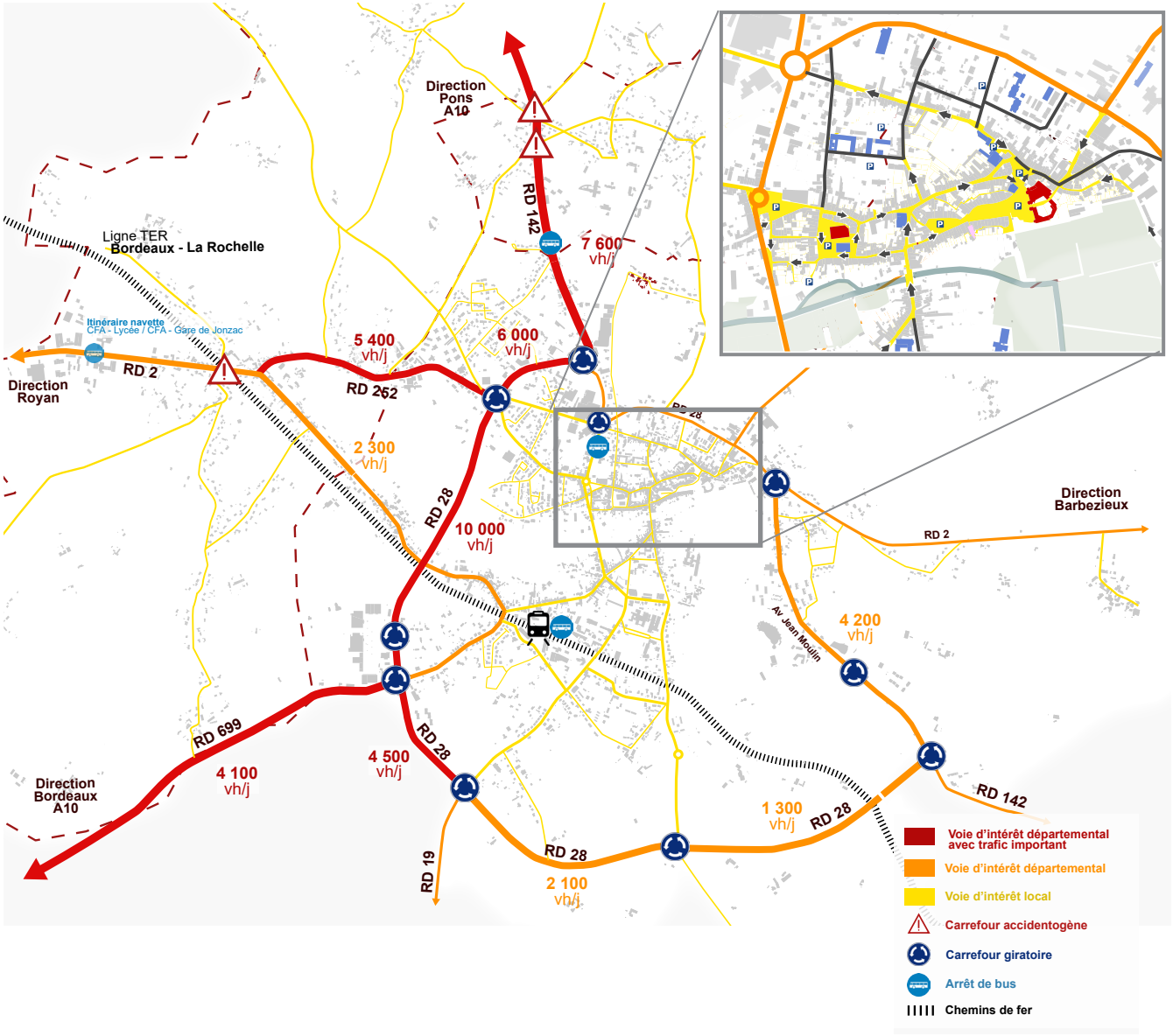
Ces voies affichent les trafics journaliers de l'espace de vie les plus importants, avec 4 000 vh/j pour la RD699 et plus de 4 500 vh/j pour la RD142 et la RD19, stimulés par la liaison nord vers Pons et Saintes, et l'accroche sud vers Montendre et la RN10.

Aussi, l'agglomération est bien desservie par le réseau départemental secondaire.

Concernant **la commune de Clam**, celle-ci est traversée du Nord au Sud par la RD142. Elle permet à ses usagers d'accèder rapidement aux communes de Jonzac, de Pons et au delà de Saintes.

Seule la commune d'Ozillac présente plus de difficultés, puisque son réseau n'est structuré que par la RD134 et par un ensemble de voies secondaires. La commune reste ainsi en retrait des grandes infrastructures de desserte routière locale.

Hiérarchisation du réseau routier intercommunal en fonction du trafic (source : cadastre, IGN)



Carrefours dangereux à l'échelle du groupement

Sur l'agglomération de Jonzac et la commune de Clam, on relèvera des intersections routières et ferroviaires dangereuses devant faire l'objet d'une réflexion quant à leur sécurisation afin de limiter les risques d'accidents.

L'axe départemental 142 reliant Pons à Jonzac, figure parmi les voies les plus accidentogènes de la CDCHS notamment sur la commune de Clam et de Saint-Martial-de-Vitaterne situées en bordure de route. Au regard de la vitesse des véhicules, le fonctionnement actuel de plusieurs carrefours ne permet pas aux usagers de s'insérer ou de sortir de l'axe en sécurité.

L'intersection entre la RD2 et la ligne de chemin de fer sur la commune de Saint-Germain-de-Lusignan comporte également des risques pour les automobilistes du fait d'un manque de lisibilité. L'intersection se situe aux portes du bourg, sur un axe routier linéaire, ne permettant pas une lisibilité correcte de la traverse ferroviaire.

Carrefour entre la RD142 et la RD252 sur St-Martial-de-Vitaterne

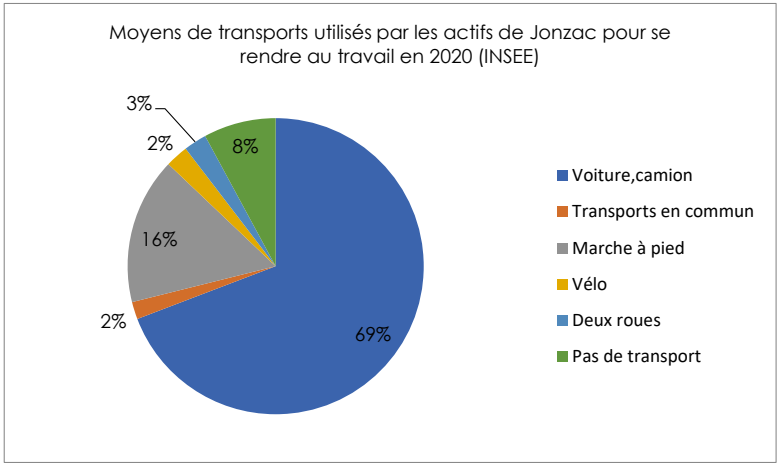
Traversé du chemin de fer sur la RD2 à St-Germain-de-Lusignan

4.3.2 L'hégémonie de la voiture

Analyse des différents modes de déplacement à l'échelle locale

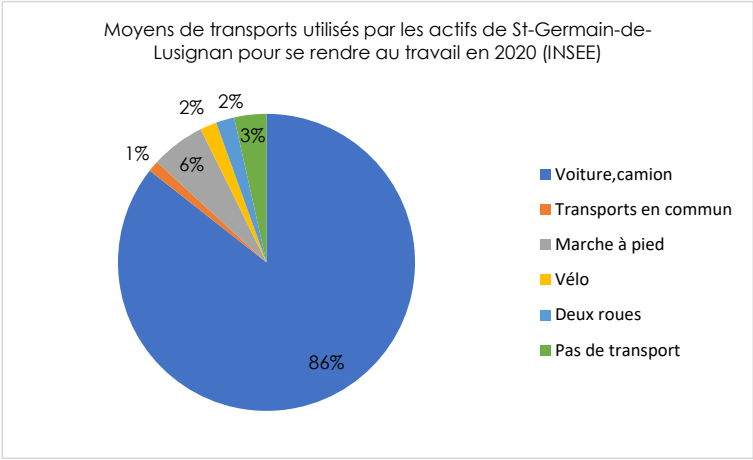
Les déplacements sont une préoccupation majeure pour les politiques d'aménagement. L'étude des modes de déplacement permet de mieux appréhender les habitudes de la population.

La question des déplacements est par ailleurs étroitement associée à celle de la lutte contre les pollutions et nuisances, ainsi que la lutte contre le changement climatique. Dans ce domaine, le législateur incite au développement de mobilités alternatives à l'automobile et à la mutualisation des déplacements, dans un souci de préservation de l'environnement.

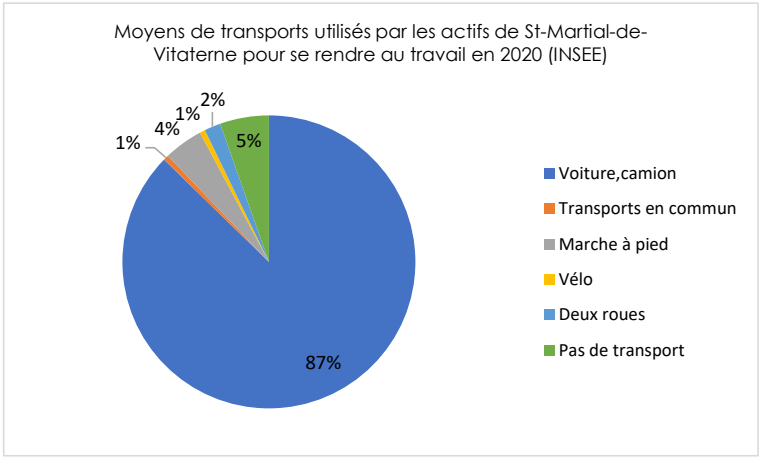


Jonzac est un territoire urbain pour lequel la voiture reste le principal moyen de déplacement. Selon l'INSEE en 2020, 69 % des déplacements domicile-travail s'effectuaient en automobile sur la commune (contre 81 % à l'échelle départementale et 86 % sur la CDCHS)).

En 2020, 16% des actifs affirment se rendre au travail à pied, ce qui témoigne de l'existance d'une offre d'emploi sur la commune. Aussi, force est de constater que seul 2% des actifs déclarent aller au travail en transport en commun. Ce taux traduit la faiblesse de l'offre de transport en commun sur le territoire. Enfin, 8% des actifs déclarent n'utiliser aucun transport pour se rendre au travail. Il s'agit généralement des exploitants agricoles et des travailleurs indépendants.

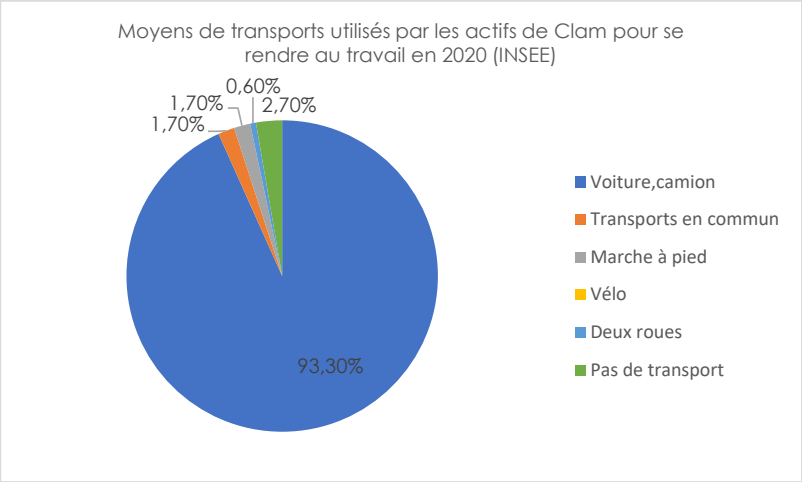


Saint-Germain-de-Lusignan reste un territoire semi-urbain présentant des tendances d'urbanisation. Par conséquent, la dépendance à l'automobile demeure forte puisque 88 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture sur la commune. La part des actifs allant au travail en transport en commun reste très marginale, à hauteur de 2 %.

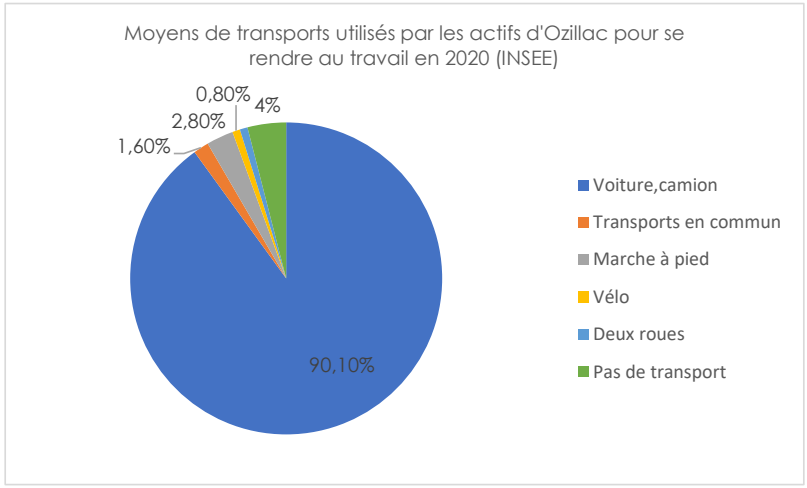


Saint-Martial-de-Vitaterne est un territoire rural, sous influence de Jonzac, fortement dépendant de l'automobile. Selon l'INSEE en 2020, 87 % des déplacements domicile-travail s'effectuaient en automobile sur la commune (contre 81 % à l'échelle départementale, et 86 % sur la CDC Haute-Saintonge).

En 2013, aucun actif ne déclarait aller au travail par voie de transports en commun. Les habitants se déplacent également que très peu à pied pour se rendre sur leur lieu de travail, à hauteur de 4%.



Clam est une commune rurale, en retrait de l'agglomération de Jonzac, encore très dépendante de l'automobile pour se rendre au travail. Selon l'INSEE en 2020, 93 % des déplacements domicile-travail s'effectuaient en voiture sur la commune . Les habitants n'utilisent quasiment pas les autres moyens de transport disponible dans ce cadre.



Ozillac est un territoire rural enclavé, séparé de l'agglomération de Jonzac, dont la voiture reste le moyen de transport domicile-travail le plus utilisé. L'INSEE précise en 2020 que 90% des déplacements des actifs jusqu'au lieu de travail s'effectuent via une voiture. Par ailleurs, seul 2% des actifs notifiaient se déplacer par des moyens de transports collectifs. La marche et le vélo ne sont quasiment pas utilisés.

Compte tenu du cout de l'énergie, la dépendance à la voiture individuelle est aujourd'hui une réelle problématique pour les ménages. Toutes les collectivités de la région à la commune doivent aujourd'hui s'emparer du sujet qui risque de s'empirer pour les années à venir.

4.3.3 Les autres modes de transport

Le covoiturage

Selon l'article L3132-1 du code des transports, **le covoiturage** se définit *« comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.»*

La pratique donne lieu à de nombreux avantages, **tant pour l'usager** (maintien ou augmentation du pouvoir d'achat, création de lien sociaux, amélioration de la qualité de l'air, plus grande mobilité...) **que pour la collectivité** (résorption de la congestion, gain en terme de stationnement, réduction des coûts publics, diminution de la pollution atmosphérique...).

Compte tenu de ces bénéfices, force est de constater un développement de la pratique en France puisque, d'après le Ministère de la Transition Écologique, le nombre de trajet à quasi été multiplié par 2 entre mars 2022 et septembre 2023. Cette évolution a en partie été favorisée par le biais de nombreuses plateformes de covoiturage telles que BlaBlaCar, mais aussi par l'offre d'aires de covoiturage mises à disposition des usagers en France, facilitant l'organisation des trajets. **Aujourd'hui, la France compte plus de 2000 aires de covoiturage.**

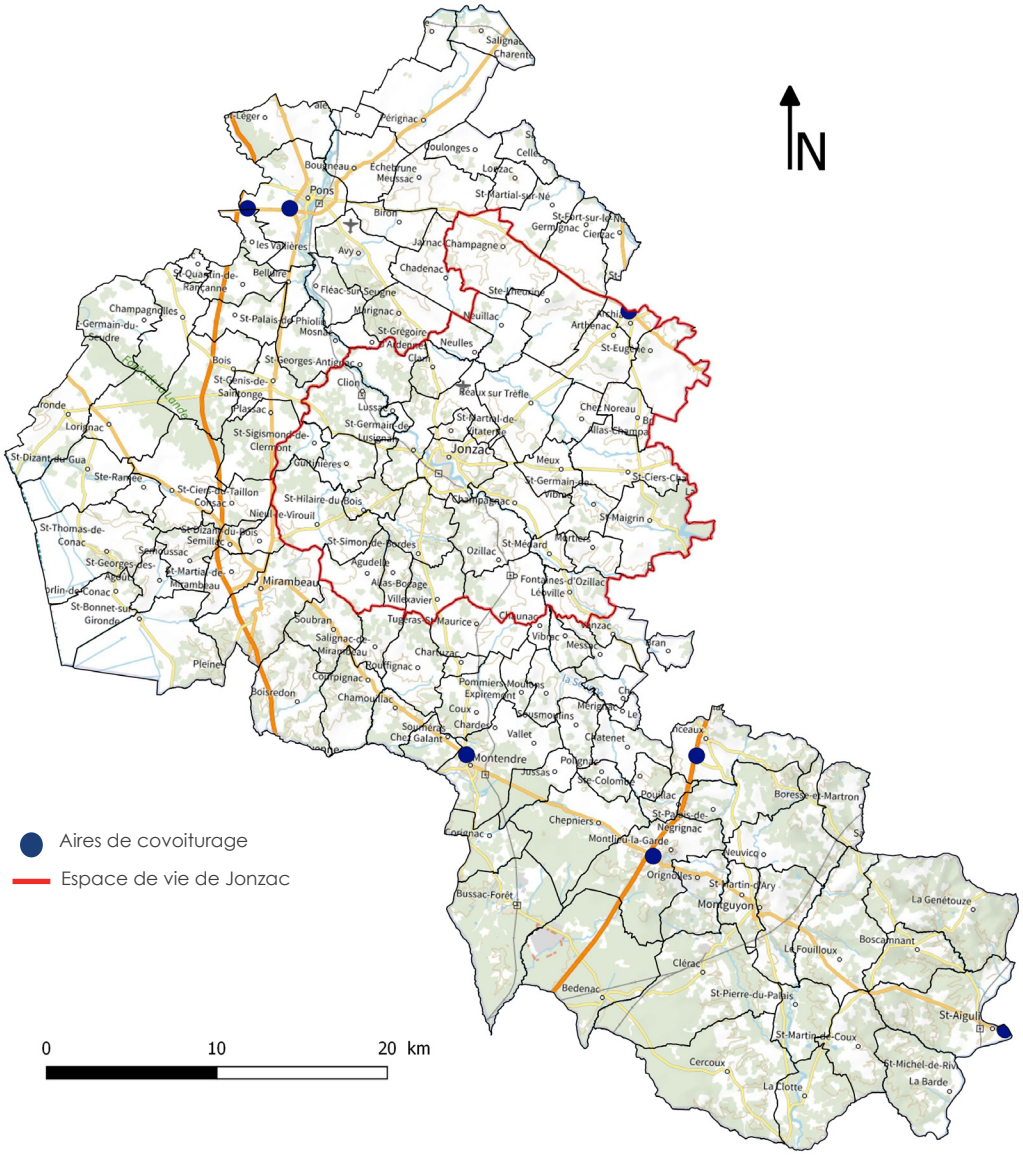
Afin d'accélérer le développement de la pratique, le Gouvernement a lancé le **«Plan national covoiturage au quotidien» le 13 décembre 2022**, qui vise à promouvoir le covoiturage courte distance.

Le Département de Charente-Maritime recense **7 aires de covoiturage, soit 101 places misent à disposition sur le territoire de la CDCHS** contre 69 à l'échelle départementale, soit 1278 places. Ces aires sont en accès libre et sécurisé, aménagées et équipées.

A l'échelle de l'espace de vie de Jonzac, l'offre est très limitée. Seule la commune d'Archiac dispose d'une aire de covoiturage. Située rue de la Part des Anges, en bordure de la RD731, 15 places de stationnement sont mises à disposition.

Notons toutefois qu'il existe aussi des aires de co-voiturage spontanées à hauteur des parkings des grandes-surfaces ou encore des équipements. Ce dispositif a vocation à se développer. Il pourrait être intéressant de doter les communes d'espaces dédiés « officiels ».

Repérage des aires de covoiturage sur la CDCHS et l'espace de vie de Jonzac (source: Blablacar 2023)



Le réseau d'autostop «Rezo Pouce»

A la recherche d'alternatives aux déplacements en voiture individuelle (généralement seul), la CDCHS met en œuvre un réseau alternatif de covoiturage autour du principe de l'auto-stop. Dénommé «Rezo Pouce», le système déjà en œuvre dans d'autres territoires, s'appuie sur la solidarité et le partage des usagers déjà véhiculés.

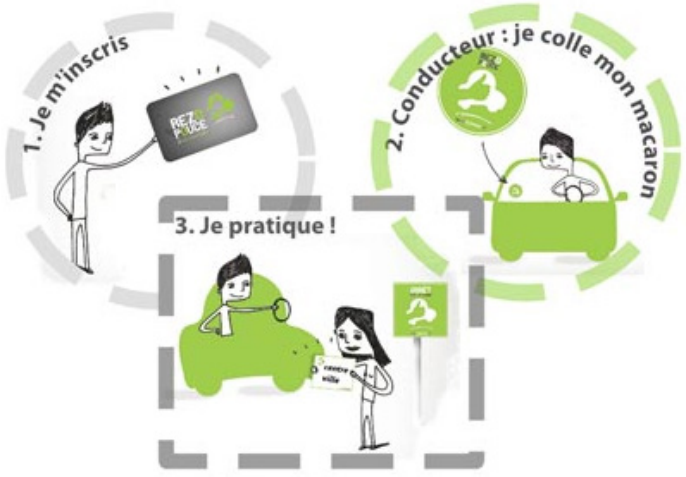
Pour rappel, l'auto-stop est «un procédé consistant, pour un piéton à arrêter une automobile par signe au bord de la route, afin de se faire transporter à titre gratuit ». (CNTRL)

Le réseau est organisé à travers des arrêts physiques grâce à la mise en place de signalétiques, mais aussi par une application mobile permettant de faciliter l'organisation du trajet.

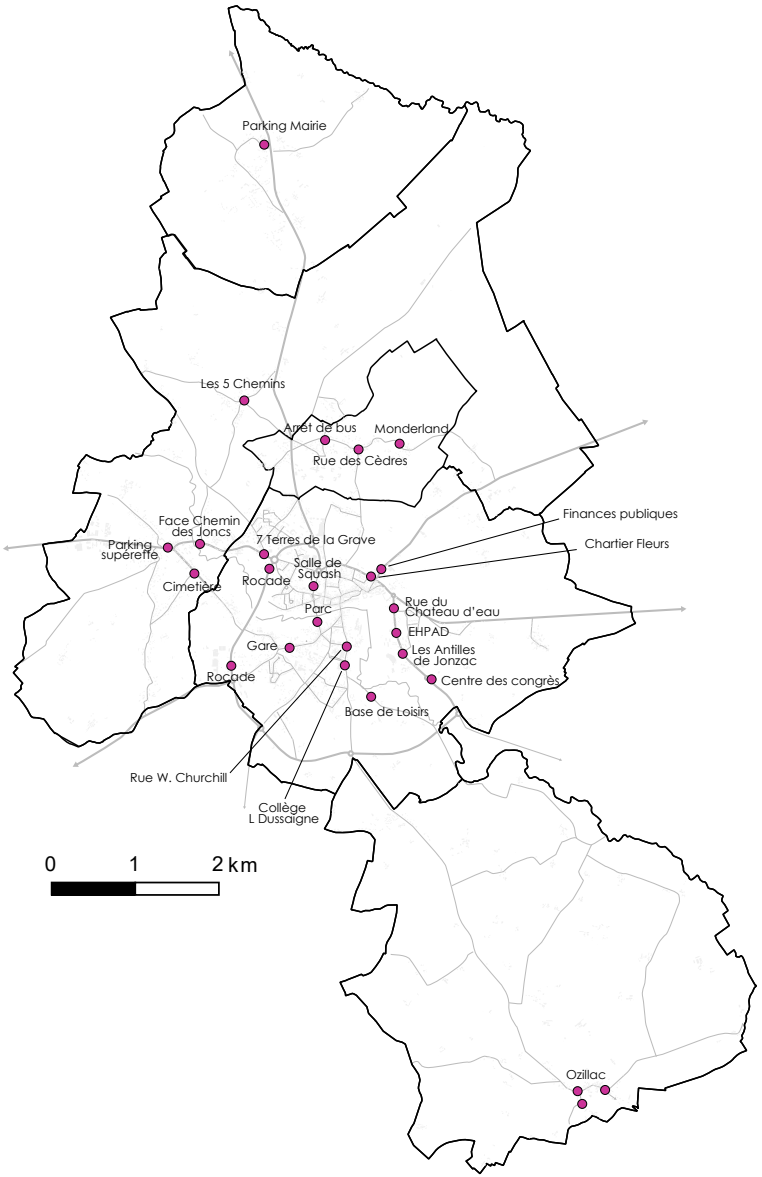
Grâce à ce dispositif, plus d'une centaine d'arrêts a été créée sur l'ensemble de la CDCHS. Plus précisément l'agglomération de Jonzac compte 30 arrêts dont un sur Clam et 5 sur Ozillac.

Suite à la crise sanitaire, ce dispositif n'a pas percé auprès de la population. Ne faut t'il pas relancer la communication sur ce dispositif ?

Explication du fonctionnement et signalétique en place (source: Rezo pouce, agence UH)



Repérage des arrêts d'autostop du réseau «Rezo Pouce» (source: Rezo pouce)



Les différents transports collectifs

Les communes de **l'agglomération de Jonzac** ont un réseau de transport collectif très limité. Actuellement, deux dispostifs de réseaux de transports collectifs sont à l'œuvre sur le territoire. Ils comprennent des lignes de cars ainsi qu'un service de transport à la demande (TAD).

Pour le transport collectif du réseau régional, trois lignes sont en fonction:

- **la n°212 de Blaye a Pons** qui circule quotidiennement et qui dispose de deux arrêts sur Jonzac,

-**la n°10A Jonzac/Barbezieux/Angoulême** disponible uniquement en début et fin de semaine avec des horaires de passage restreint,

- **la n°2930,** une ligne scolaire qui propose un arrêt sur **Clam** et deux sur **Jonzac**.

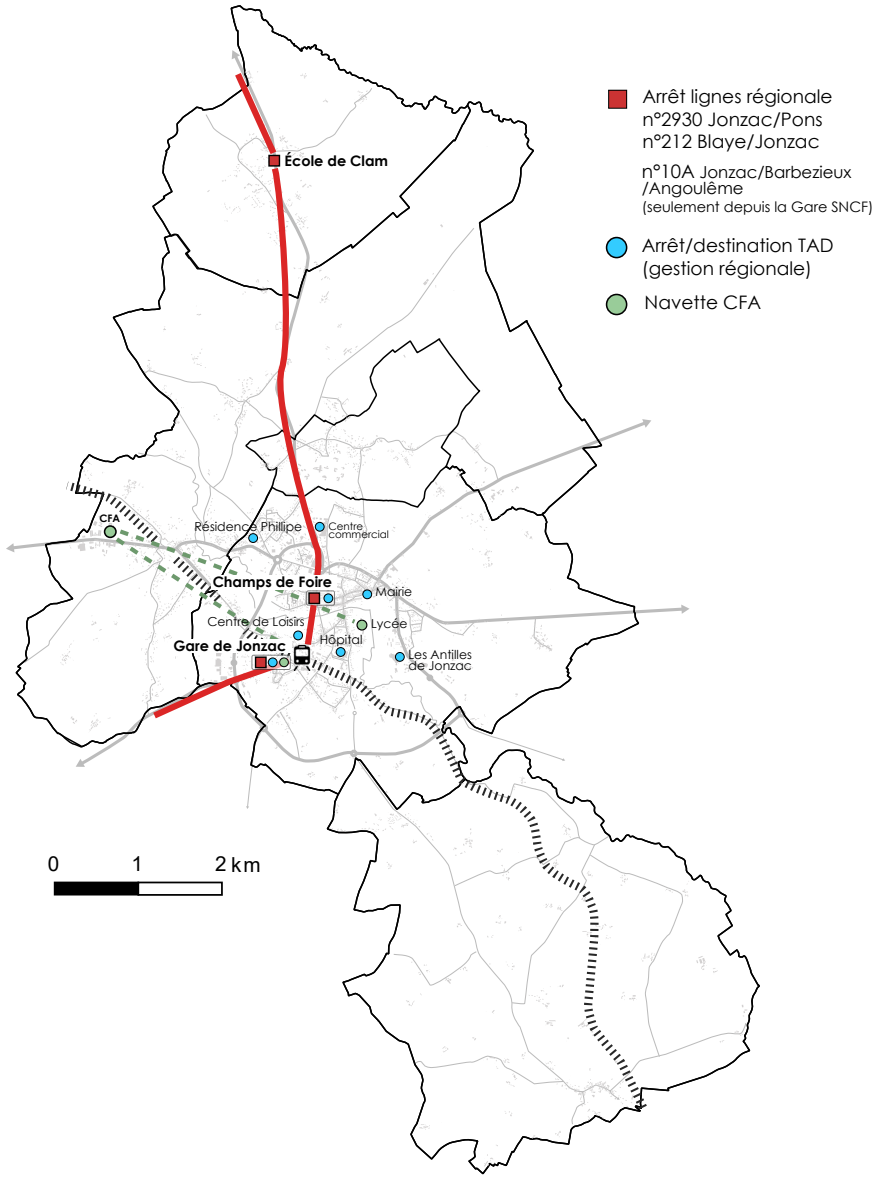
Le reste des communes ne dispose d'aucune ligne de transport en commun. Seule une navette a été mise en place pour répondre à des besoins de mobilités, de Jonzac jusqu'au Centre de Formation d'Apprentis de Saint-Germain-de-Lusignan.

Le transport à la demande (TAD) est déployé sur l'ensemble des communautés de communes du Département de la Charente-Maritime. Cette offre permet à des personnes non-mobiles souhaitant se déplacer, de pouvoir se rendre jusqu'à des lieux prédéfinis. 8 destinations sont ainsi disponibles sur la commune de Jonzac, et correspondent à des infrastructures administratives, de santé, de loisirs... (Mairie, hôpital, centre commercial, antilles de Jonzac ,...).

Aujourd'hui, toute les lignes de bus ne rencontrent pas un grand succès néanmoins, il est essentiel de les conserver pour l'avenir.

Le Transport à la Demande est encore trop peu connu des habitants notamment des personnes âgées qui seraient les plus susceptibles de l'utiliser.

Repérage des arrêts de bus régional et communautaire
(source: Région Nouvelle Aquitaine, CFA)



Le transport ferroviaire

Dans son guide de la mobilité 2022-2023, la CDCHS présente les modes de déplacement disponibles sur l'ensemble du territoire. **Force est de constater que celui-ci est marqué par une offre multimodale de transports développée**.

Parmi cette offre multiomodale, la CDCHS est dotée de trois lignes ferroviaires, empruntant la même voie de chemin de fer (cf. Carte de la mobilité, CDCHS).

Au sein de l'espace de vie de Jonzac, seule la commune de Jonzac dispose d'une gare. **Elle donne lieu à un arrêt sur deux des trois lignes: le TER et l'intercité reliant toutes deux La Rochelle-Bordeaux**:

- Direction Bordeaux, 4 trains le matin et 6 l'après-midi sont disponibles depuis la gare de Jonzac.

- Direction Saintes-la Rochelle, 4 trains le matin et 8 l'après-midi sont disponibles depuis la gare de Jonzac.

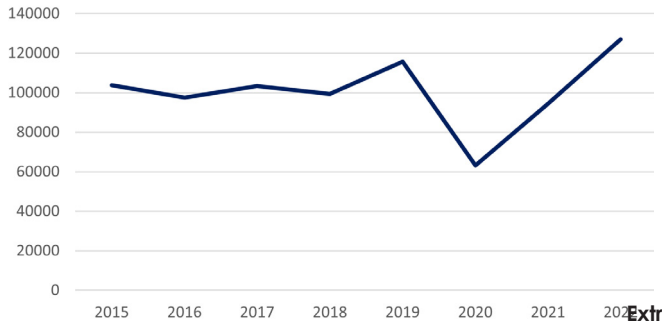
Selon, les données de la SNCF, en 2022, **127 059 voyageurs ont fréquenté la gare de Jonzac**, soit un nombre en augmentation depuis 2015, où celui-ci s'élevait à 103 847 voyageurs.

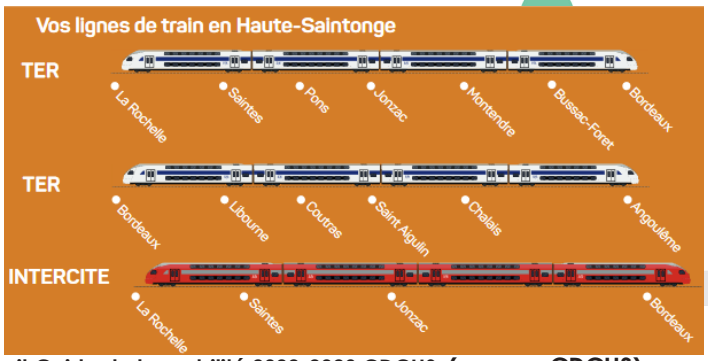
Notons une baisse de fréquentation de la gare en 2020 et 2021, une tendance observée à l'échelle nationale qui s'explique par la crise sanitaire.

Sur la ligne Bordeaux-La Rochelle, une concertation a été menée courant 2023 avec pour objectif notamment de trouver une solution à la contreperformance de la ligne 15 sur 70 km. En effet, entre Pons et Fontaines d'Ozillac, l'état des voies contraint à rouler à 60km/h sur près de 40 km, allongeant le temps de trajets des usagers. Le Ministre des transports s'est déjà engagé à travailler avec le réseau SNCF pour que les travaux de modernisation de la voie puissent être réalisés à horizon 2024.

A l'horizon 2024, la Région prévoit aussi de développer **son réseau Optim'TER** consistant à optimiser les horaires et à augmenter la fréquence et le nombre de dessertes de toutes les lignes de Nouvelle-Aquitaine. Par conséquent, le nombre de trains-kilomètre (trajet d'un train sur une distance d'un kilomètre) devrait augmenter de 7,3 % en 2024.

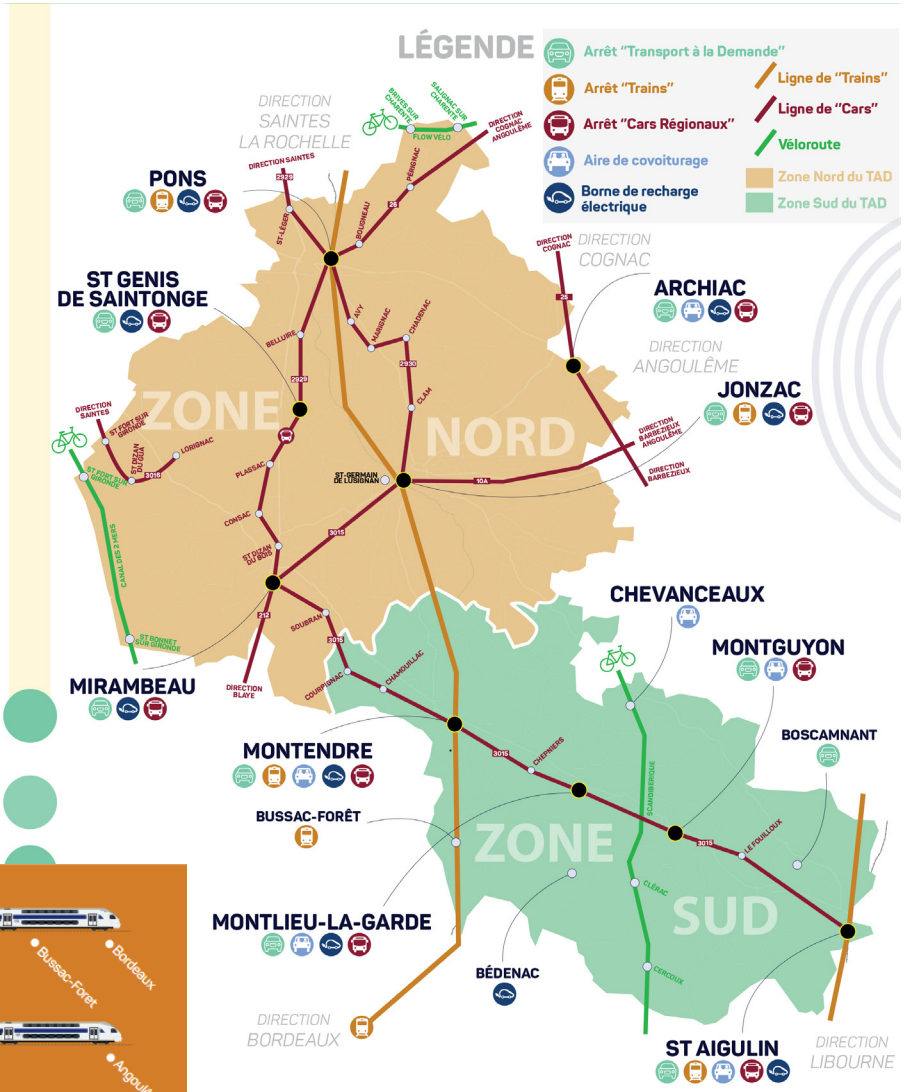
Evolution du nombre de voyageurs en gare de Jonzac entre 2015 et 2022 (source : SNCF, 2022)





Extrait Guide de la mobilité 2022-2023 CDCHS, (source: CDCHS)

Carte de la mobilité, Guide de la mobilité 2022-2023 CDCHS (source: CDCHS)



Les déplacements « doux »

Les déplacements « doux » sont par définition des déplacements non-motorisés (piétons, cyclistes…). Sans impact sur le plan environnemental, ils sont aujourd'hui favorisés comme moyens de transport alternatifs à l'automobile. À cet effet, la place du piéton ne doit pas être négligée au sein de l'espace public, alors qu'elle est souvent concurrencée par l'automobile.

Sur les cinq communes, la problématique des déplacements doux s'exprimera différemment selon les secteurs. Les principaux espaces sources d'enjeux sont les différents bourgs, et la périphérie de **l'agglomération de Jonzac**, où se localisent les principaux équipements publics des communes. L'aménagement des traverses de bourg et des liaisons intercommunales sont donc essentiels pour la qualité des déplacements quotidiens.

Considérant cet enjeu, les municipalités ont entrepris, depuis plusieurs années déjà, la requalification de différentes séquences sensibles sur leurs communes. À **Jonzac**, la réalisation de la voie de contournement RD28, a été une opportunité pour réaliser une voie cyclable. La commune de **St-Germain-de-Lusignan** a aussi aménagé une voie verte protégée sur une portion de la RD2 entre le CFA et le bourg.

Au-delà du réseau départemental, les bourgs de l'agglomération sont desservis par de nombreuses voies secondaires. Sur ces axes, les enjeux relatifs aux déplacements doux sont moindres de par un trafic routier plus modéré. Toutefois, il convient de ne pas négliger l'enjeu de protection des piétons dans ces espaces publics, trop souvent considérés comme des voies uniquement dédiées à la voiture.

Sur ces voies secondaires, on relèvera l'exemple de différentes opérations de liaison douce telle que la rue Maine Forget sur la commune de **Saint-Martial-de-Vitaterne** ou encore la réfection complète, il y a quelques années, de l'avenue Gambetta sur **Jonzac**.

L'avenue Gambetta (RD142) à Jonzac, a reçu un aménagement considérable permettant de sécuriser la liaison piétonne entre le Champs de Foire et les

La voie verte longeant la route de St-Genis, permet de relier le CFA a Saint-Germain-de-Lusignan

Le chemin doux le long de la route d'Heurtebise, est un aménagement qualitatif qui permet aux piétons et aux cycles de rejoindre la base de loisir de Jonzac

Le cheminement en site propre dans la continuité de la rue Maine Forget est un aménagement de qualité pour une zone périphérique

Des investissements réalisés pour les déplacements doux lors de l'aménagement de la rocade de Jonzac

L'aménagement de l'axe Chez Fragneau mériterait d'être renforcé à l'attention des piétons

La place du vélo sur le territoire

Le développement du vélo est une ambition fixée à chaque échelon territorial. Force est de constater que selon l'INSEE, en 2020, le vélo ne représentait que 0.8% et 3.4% des déplacements domicile-travail à l'échelle de la CDCHS et du Département de Charente-Maritime.

Le Département de Charente-Maritime est actuellement en cours d'élaboration de son **Plan «Vélo au quotidien»,** qui devrait être opérationnel pour janvier 2024. Suite aux résultats d'une enquête citoyenne lancée en 2022 (diagnostic), les collectivités territoriales ont pu définir un plan d'actions ainsi que participer à l'élaboration de la programmation 2024-2034 d'itinéraires vélos. Le plan d'actions prévoit les objectifs suivants:

- Préserver l'environnement, le climat et la santé des habitants
- Offrir une alternative durable et économique à l'utilisation de la voiture
- Favoriser les continuités cyclables et les aménagements sécurisés
- Soutenir les territoires dans leurs actions en faveur de la pratique du vélo au quotidien
- Déployer des équipements et mettre œuvre des actions de sensibilisation.

Aussi, **la CDCHS**, dans ses documents de planification, se fixe comme objectif de développer le vélo comme mode de transports au quotidien.

D'abord, le SCOT prévoit, dans son document d'orientation et d'objectifs, d'encourager et de sécurisé les mobilités douces et actives ou encore de développer davantage l'offre de stationnement vélo dans les centres. Pour ce faire, il recommande notamment d' «offrir un service de location de vélo et/ou vélo à assistance électrique à destination des habitants et des touristes» ou encore «de mettre en place un service de Vélos-Lib électriques intercommunal».

Ensuite, le PCAET prévoit une fiche action intitulée «3.02 Promouvoir les déplacements à velo» qui doit permettre le développement de la pratique du vélo sur le territoire de la CDCHS à travers la réalisation d'un diagnostic des pistes cyclables existantes, l'élaboration d'un schéma directeur de déploiement, l'inscription des projets de réaménagement des espaces de circulation au profit des modes doux dans les documents d'urbanisme, le déploiement de l'offre de stationnement vélo.

De plus, afin de développer cette offre, la CDCHS propose aujourd'hui «la carte participative vélo», disponible sur son site internet. Cet outil doit permettre à n'importe quel usager de proposer directement sur la carte un nouvel itinéraire ainsi que des aménagements pertinents et de participer au renforcement de la sécurité au sein du réseau des modes actifs.

Jonzac, fait également des déplacements doux, une priorité. Labellisée petite ville de demain, la commune a lancé la procédure d'élaboration de son **schéma directeur de mobilité** au cours d'une réunion publique le 19 septembre 2023, intitulée «Mieux accéder au centre ville de Jonzac» (à pied, en vélo, en voiture). La réunion a notamment permis de débuter la phase de diagnostic de la pratique du vélo en centre-ville (atouts et inconvénients), un préalable essentiel à la définition d'objectifs et d'actions qui seront intégrés au document.

Afin de permettre aux territoires de mener leur politique cyclable, **l'Etat prévoit différents dispositifs de financement**:

- **L'appel à projet « aménagements cyclables » du « Fonds mobilités actives » prévu par le « Plan vélo et marche 2023-2027 »** aide au financement des maîtres d'ouvrages publics qui souhaiteraient restaurer ou établir des continuités dans les secteurs à enjeux (inscrites à un schéma). Une enveloppe de 100 millions d'euros est offerte chaque année pour tous les maîtres d'ouvrage public.

- **L'appel à projet « territoires cyclables »,** lancé pour la première fois en 2023, permet d'accompagner financièrement, sur une durée de 6 ans, les territoires peu ou moyennement denses (communautés de communes, communautés d'agglomération), dans la réalisation d'itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable. Le budget alloué pour cet appel à projet est de 100 millions d'euros.

PLAN VÉLO & marche 2023-2027

Les déplacements « doux » à l'échelle de la centralité

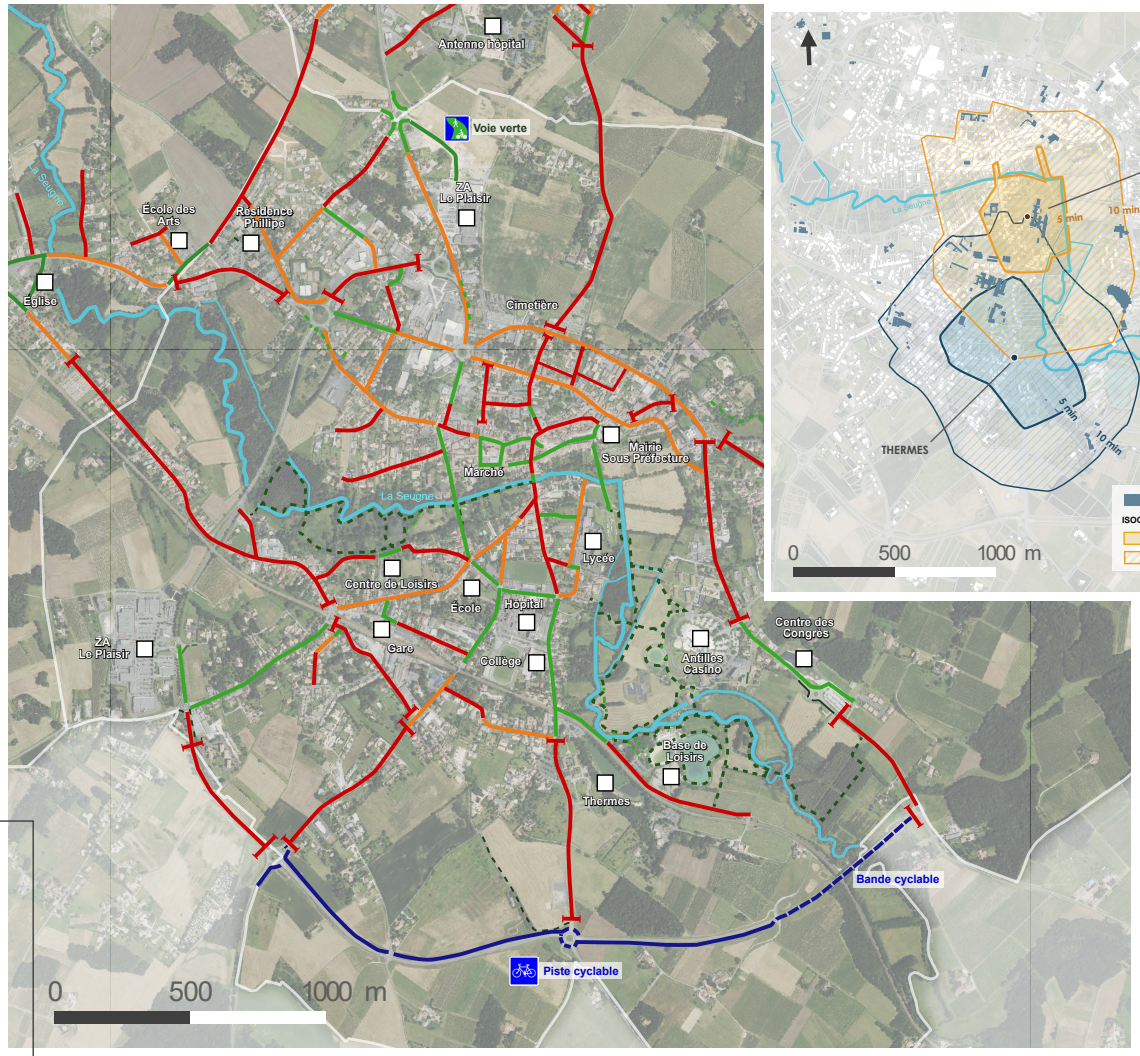
L'amélioration des déplacements piétons et non-motorisés constitue une préoccupation majeure dans l'aménagement de l'espace urbain. Ce mode de déplacement, qui nécessite un aménagement spécifique des voiries, est une alternative aux liaisons routières entre les différents espaces résidentiels, les équipements, les lieux d'emplois. Surtout sur la commune de Jonzac, les curistes ont vocation à beaucoup se déplacer à pied pour accéder aux thermes.

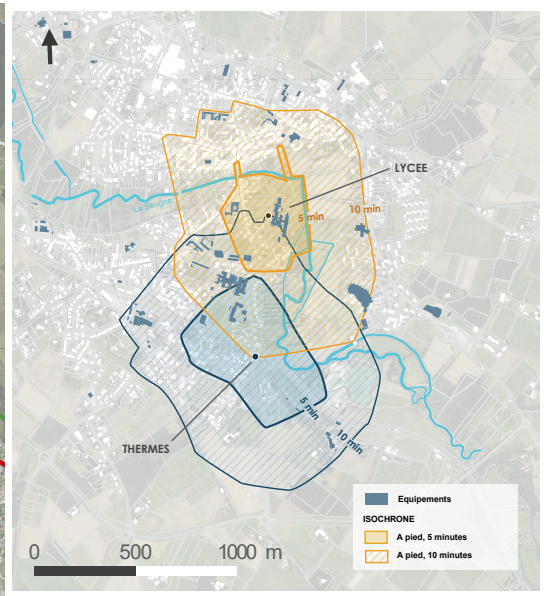
Les déplacements piétons au sein du centre de Jonzac ont été fortement améliorés suite aux aménagements réalisés durant la période de 2007 à 2011, entre la place du marché et la rue Saint-Gervais.

Cependant, quelques limites subsistent encore en termes de déplacements doux au Nord du bourg, en dehors de la partie historique. Des difficultés d'aménagement sont relevées en raison de l'étroitesse des rues, qui ne permet pas de concilier l'usage de la voiture et les déplacement piétons. Deux secteurs sont aujourd'hui difficilement praticables : la rue Sadi-Carnot ainsi que la voie permettant d'accéder au centre culturel.

Au travers son plan de mobilité, la commune de Jonzac compte bien proposer de nouvelles liaisons sécurisées pour promouvoir les déplacements doux. Le PLU est l'occasion ainsi d'afficher des emplacements réservés à cet effet si besoin.

Etude de marchabilité à l'échelle de l'agglomération de Jonzac





- Voie prévue pour les déplacements piétons
- Voie favorable à moyennement praticable (trottoirs serrés ou absents), enjeu moyen à faible compte-tenu d'un faible trafic routier
- Voie peu ou non-praticable pour le piéton, avec un fort enjeu suscité par la circulation routière
- Ensemble d'équipements structurants à fort enjeu de connectivité piétonne
- Le chemin du Bois, un itinéraire de substitution à la RD 128 à mettre en valeur

Les déplacements « doux » sur Saint-Germain-de-Lusignan

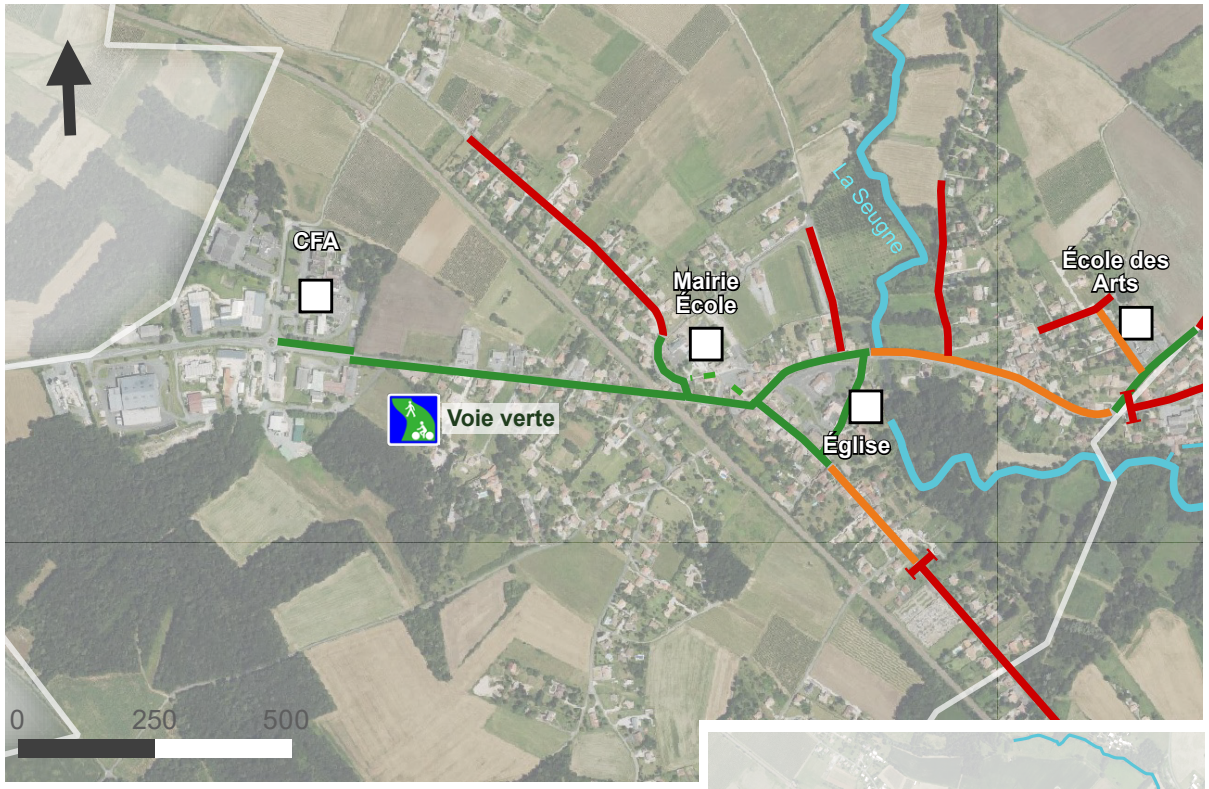
Globalement, **le bourg de Saint-Germain-de-Lusignan** favorise les déplacements doux à travers plusieurs aménagements. Une première opération a été réalisée sur le secteur du bourg ancien courant 2010, une seconde plus récente a permis la jonction par une voie verte entre le bourg et le CFA.

La rue de la Grave et l'avenue de la Libération (RD252E1, RD252) sont toutefois perçues comme des secteurs particulièrement sensibles pour les déplacements doux. Ces routes subissent un trafic routier quotidien important, alors même qu'elles traversent des zones résidentielles.

Malgré les efforts entrepris par la commune, il conviendrait de traiter ces espaces afin de concourir à l'amélioration des déplacements doux à l'avenir.

Là encore, les réflexions conduites cette fois-ci à l'échelle du département de la Charente-Maritime sur les liaisons intercommunales pourrait être l'occasion d'améliorer les déplacements sur cette entrée d'agglomération ou de proposer des alternatives à cette entrée.

Etude de marchabilité à l'échelle de Saint-Germain-de-Lusignan



- Voie prévue pour les déplacements piétons
- Voie favorable à moyennement praticable (trottoirs serrés ou absents), enjeu moyen à faible compte-tenu d'un faible trafic routier
- Voie peu ou non-praticable pour le piéton, avec un fort enjeu suscité par la circulation routière
- Ensemble d'équipements structurants

Les déplacements « doux » sur Saint-Martial-de-Vitaterne

Malgré des aménagements réalisés en 2015 dans **le bourg de Saint-Martial-de-Vitaterne**, le partage de la voirie entre piétons et automobilistes reste difficile en raison de l'exiguité de la rue.

En dehors du bourg, sont aménagées par un cheminement piéton, les rues:

- Maine Forget

- Du Souvenir

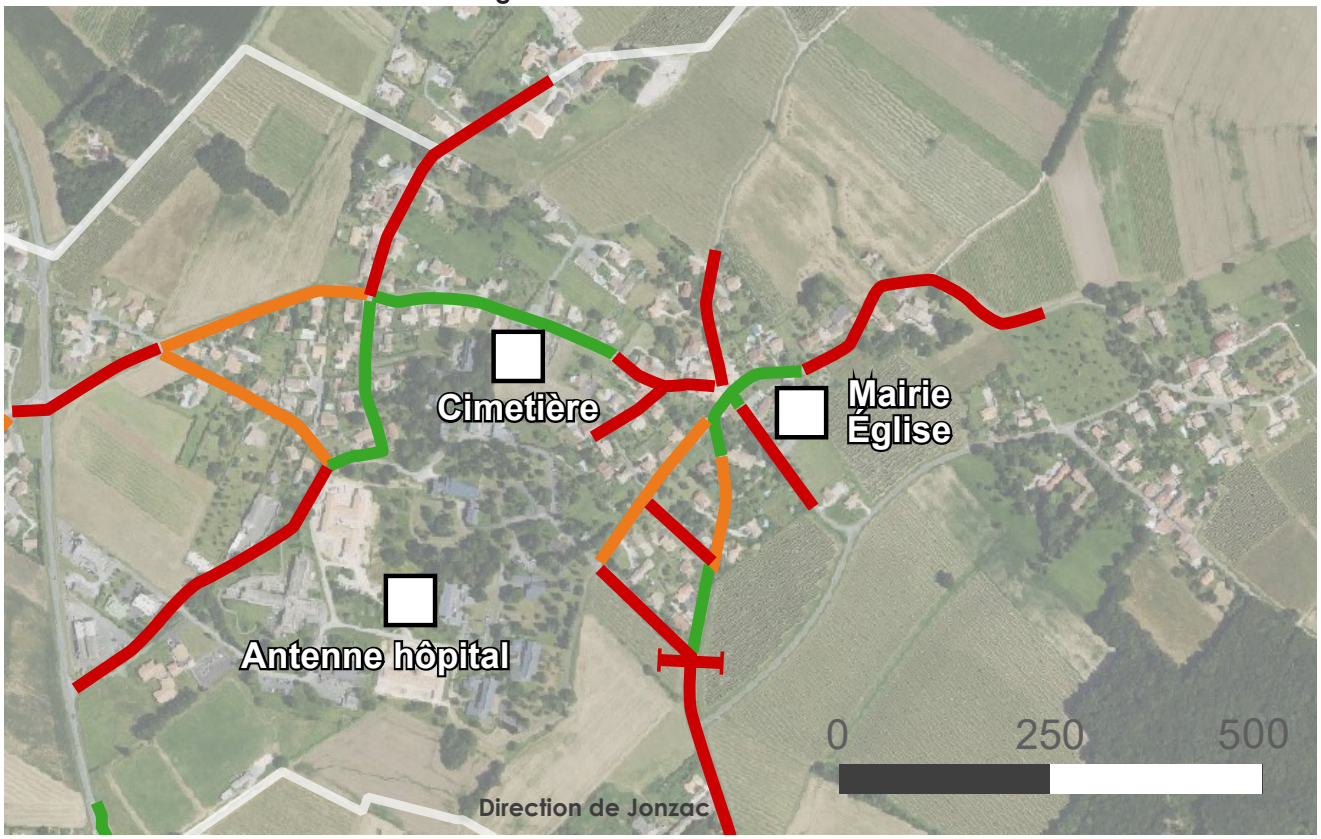
- Angenaud, située en plein coeur d'un espace résidentiel

- Du Chêne Vert, imbriquée dans un hameau ancien.

Pour autant, plusieurs portions de voies restent fragiles pour les déplacements piétons, telles que la rue Sénéchal au sud du bourg, la rue Pré aux Cailles et le carrefour de la RD252. Il serait dès lors pertinent d'engager une réflexion sur l'aménagement de ces voies pour améliorer les continuités piétonnes.

En outre, il n'existe pas de liaison douce sécurisée pour connecter le bourg à l'entrée de Jonzac, pourtant située à moins de 2 kilomètres de la zone commerciale.

Etude de marchabilité à l'échelle du bourg de Saint-Martial-de-Vitaterne



- Voie prévue pour les déplacements piétons
- Voie favorable à moyennement praticable (trottoirs serrés ou absents), enjeu moyen à faible compte-tenu d'un faible trafic routier
- Voie peu ou non-praticable pour le piéton, avec un fort enjeu suscité par la circulation routière
- Ensemble d'équipements structurants à fort enjeu de connectivité piétonne

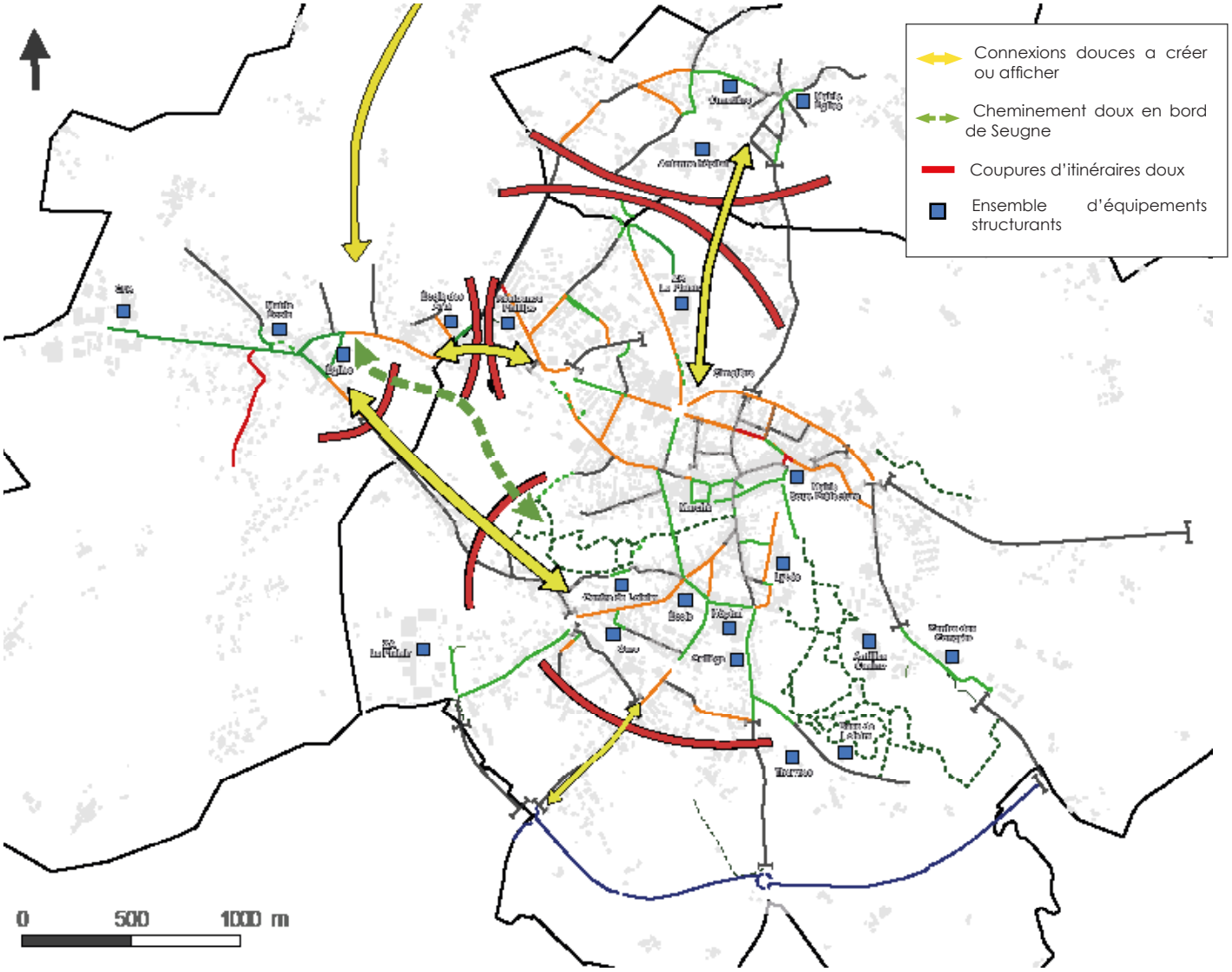
Les grands enjeux des déplacements «doux»

En synthèse, les connections intercommunales dans **l'agglomération de Jonzac** ont fortement été négligées durant les dernières décennies. Beaucoup d'aménagements ont été réalisés mais ils ne portent que sur certaines sections, ils sont trop ponctuels et ne permettent pas de créer des liaisons sécurisées intercommunales.

En outre, il existe plusiuers pôle d'équipements mais ces derniers sont parfois très en retrait des centralités à l'image du CFA ou encore du Lycée Le Renaudin.

Une réflexion à grande échelle mérite d'être conduite, sur les communes de la centralité et même au delà. Une commune comme Clam très résidentielle et desservie par un grand axe de transit pourrait être raccordée aux autres communes par d'autres liaisons plus sécurisées pour les piétons et surtout pour les cyclistes.

Enjeux des déplacements doux à l'échelle de l'agglomération de Jonzac



4.3.4 Le stationnement

Les aires de stationnement de Jonzac

L'analyse des capacités de stationnement sur la commune permet d'identifier rapidement les principaux pôles de vie fréquentés par la population au quotidien, mais également par les touristes. Mieux les recenser 'est aussi éviter de les démultiplier pour les optimiser (logique de mutualisation). Les principales aires de stationnement se localisent au sein du centre, autour de la mairie et de l'église, au niveau du pôle d'équipements rive droite et des équipements culturels et de loisir au sud.

Tout d'abord, le **bourg médiéval de Jonzac** comporte trois zones de stationnement situées à proximité de la place de la République, de la place du Château, et de la place Fillaudeau. Chacune de ces places a une capacité de stationnement d'environ 30 véhicules. Deux points de charges pour les véhicules électriques sont disponibles sur la place du château. Au total 15 stationnements vélo sont mis à disposition.

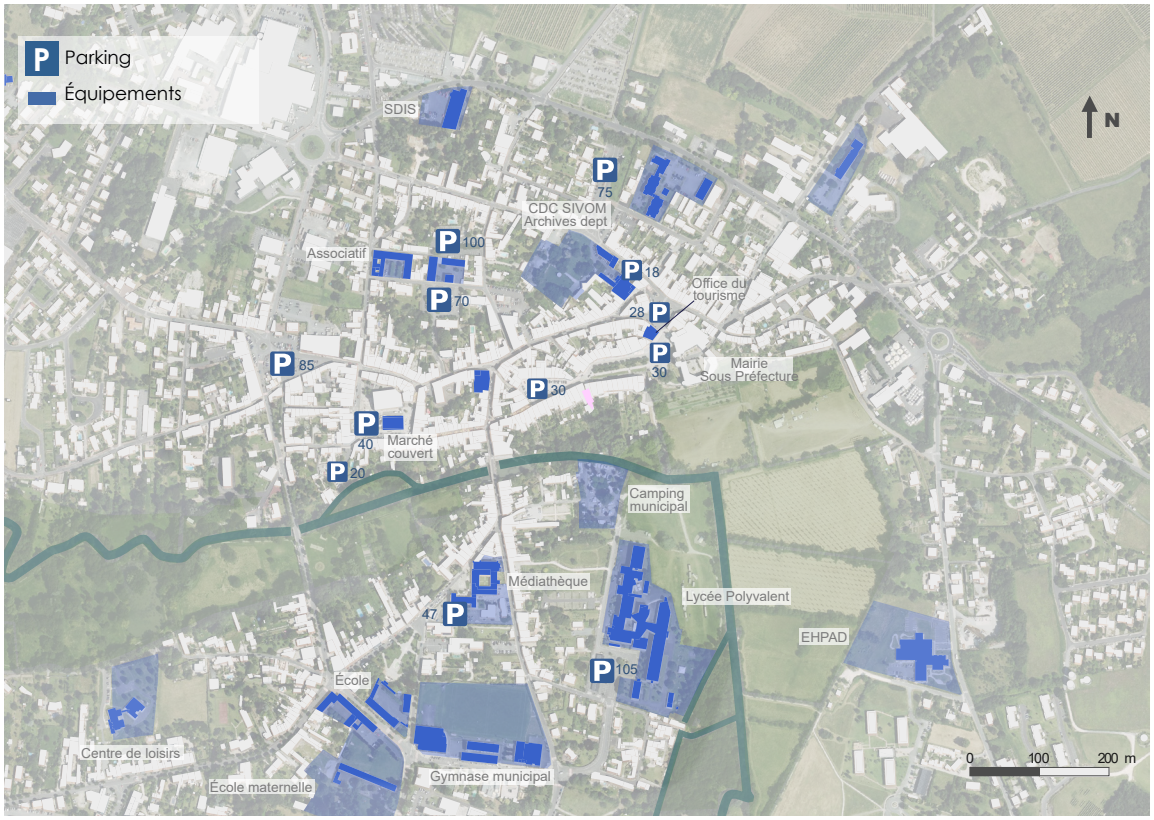
Dans le bourg également, deux espaces de stationnement, d'une capacité de 40 places, sont localisés à proximité immédiate du marché couvert et de l'église. Une autre zone de stationnement, plus petite, s'intercale entre le bâti aux abords de la Seugne. Celle-ci possède 20 places. On dénombre 12 stationnements vélo sur le secteur.

Une offre de stationnement en périphérie du bourg s'est également déjà développée. Ainsi, le champ de Foire, à l'ouest, comporte 85 places de stationnement. Deux autres aires de stationnement, implantées de part et d'autre des locaux des associations, cumulent une capacité 170 places. Enfin, une autre zone de stationnement de 75 places, accueillant également une aire pour camping-car, est située à proximité du bourg, aux abords de la gendarmerie et des locaux de la communauté de communes.

L'offre en matière de borne rechargeable et de stationnement vélos pourrait être complétée à l'avenir, afin de répondre à l'augmentation du nombre de véhicule électrique.

Globalement l'offre en stationnements dans le centre est satisfaisante, mais il pourrait être intéressant de la réguler. Ces points sont d'ailleurs abordés dans le plan de mobilité. Le PLU s'appliquera à participer à la mise en application de ce plan.

Localisation des aires de stationnement a l'échelle de la commune de Jonzac



Les aires de stationnement au sud de la commune (secteur gare et thermes)

Le secteur sud de la commune comprend un ensemble d'équipements associé à un nombre d'aires de stationnement important (environ une par équipement).

Une première zone de stationnement se situe à proximité directe de la médiathèque et du centre culturel, avec une capacité de 47 places. 6 stationnements vélos sont disponibles.

En face du lycée polyvalent, l'aire offre une capacité de 105 places. Le stade municipal à proximité compte 65 places, avec 2 places réservées à la recharge des véhicules électriques.

La zone de stationnement entre l'hôpital et le collège est mutualisée pour finalement obtenir 128 places. Aucune borne de recharge ni d'accroche vélos sont mises à disposition des usagers sur cet espace.

Du côté de la gare ferroviaire, 74 places sont disponibles, dont 2 places sont dédiées à la recharge des véhicules électriques. La zone a récemment fait l'objet d'une opération d'aménagement qui a permis de végétaliser et d'installer deux panneaux photovoltaïques sur cette aire. Enfin, des «arrêts-minute» sont mis à disposition, afin de décanter le flux des véhicules sur ce secteur.

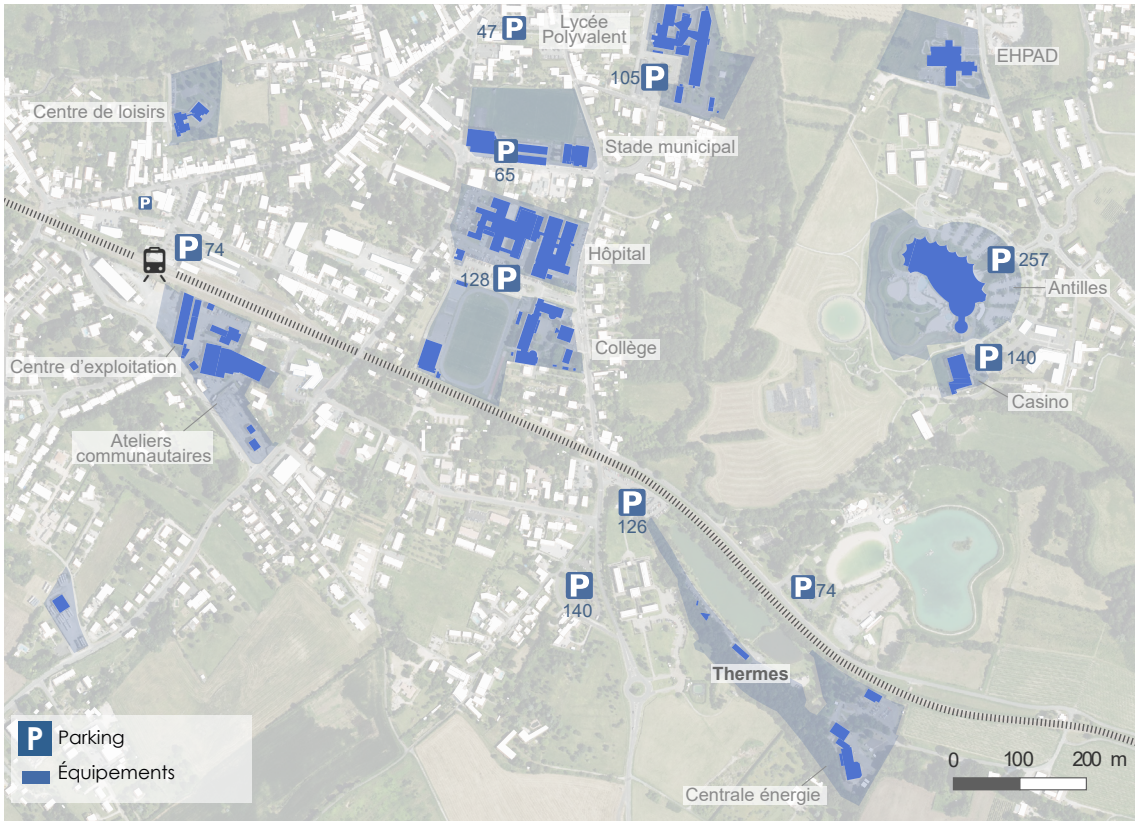
Dans le secteur des thermes, 266 places sont disponibles. Un aménagement réalisé courant 2010 a permis de générer 140 places supplémentaires pour répondre à la demande des curistes. Aucun système de recharge n'a encore été mis en place pour le moment.

À proximité, la base de loisirs de Heurtebise est constituée de 74 places de stationnement. Aucune borne de recharge pour véhicules électriques ni de stationnement vélos n'est disponible sur ce secteur.

Deux autres aires de stationnement, situées à proximité du centre aqualudique et du casino comptent 257 et 140 places dont 4 places sont dédiées aux véhicules électriques pour leur recharge. La zone comprend 37 places pour vélo.

Enfin, l'aire de stationnement du centre des congrès de la Haute Saintonge présente une capacité totale de 190 places, avec 8 stationnements pour vélos. Aucune borne de recharge n'a été mise en place.

Localisation des aires de stationnement autour de la gare, des thermes et du centre aqualudique



Les aires de stationnement de Saint-Germain-de-Lusignan

Les principales aires de stationnement de **la commune de Saint-Germain-de-Lusignan** sont situées à proximité de la salle des fêtes, de la mairie et de l'école et enfin de l'école des arts.

L'aire de stationnement la plus importante reste la salle des fêtes avec une capacité de 126 places, accessibles depuis l'avenue de la libération. Elle se situe en plein cœur du bourg et profite, en dehors de l'usage de la salle des fêtes, à d'autres lieux (Imagerie médicale, église).

Deux autres zones sont localisées dans le bourg à proximité de l'école et de la mairie. Une première aire de stationnement compte 31 places et une seconde en propose 15.

La dernière aire de stationnement se situe à l'école des arts et comprend 35 places.

La commune va prochainement offrir deux bornes de recharges électriques.

Si l'offre en stationnements semble adapté aux besoins des usagers, celle-ci pourrait être mieux signalée.

Localisation des aires de stationnement du bourg

Les aires de stationnement de Saint-Martial-de-Vitaterne

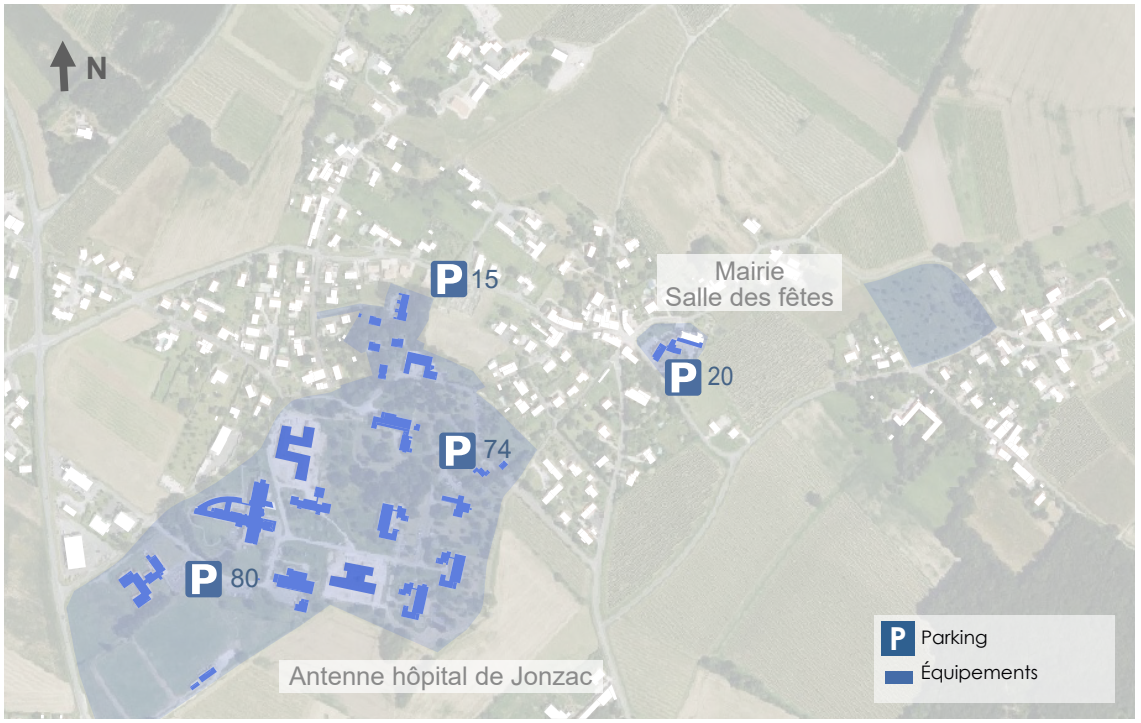
Pour **la commune de Saint-Martial-de-Vitaterne**, les aires de stationnement sont principalement localisées dans le périmètre de l'antenne de l'hôpital ainsi qu'à proximité de la mairie et de la salle des fêtes.

L'antenne de l'hôpital de Jonzac est le secteur qui compte le plus de places de stationnement sur la commune avec plusieurs zones associée à chaque service. Au cumul, 154 places de stationnement sont disponibles

Dans le bourg, 30 places permettent d'accéder à la salle des fêtes et à la mairie.

Notons aussi la présence d'une petite aire de stationnement de 15 places située à l'entrée du cimetière.

Ainsi, force est de constater que la commune ne propose ni bornes de recharges pour les véhicules électriques, ni arceaux pour le stationnement des vélos.



Les aires de stationnement d'Ozillac et Clam

Les communes rurales d'**Ozillac et de Clam** présentent toutes deux plusieurs aires de stationnement.

Sur la commune de Clam, la zone de stationnement la plus importante se situe à côté de la salle des fêtes et en face du terrain de sport. Sa capacité de stationnement est estimée a 35 places, le sol ne présentant aucun marquage.

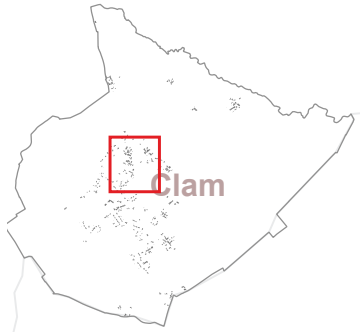
La seconde aire de stationnement se trouve à proximité de la mairie, de l'école et de l'auberge, et comptabilise 20 places.

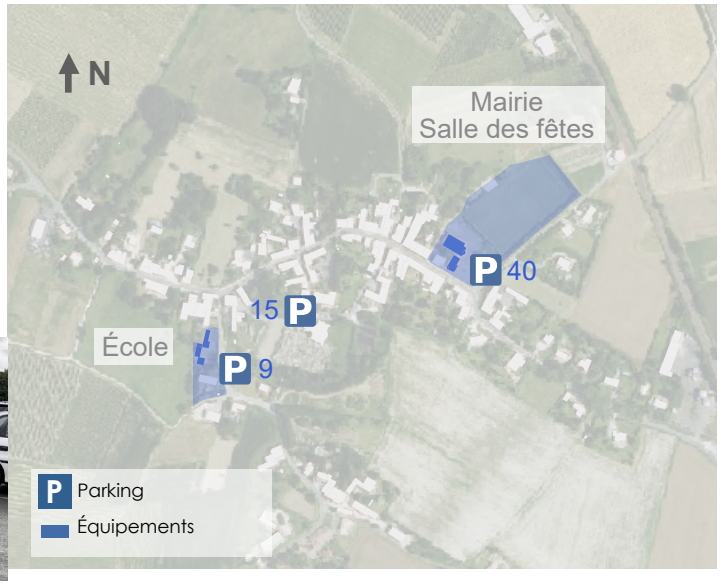
Quant au territoire d'Ozillac, la zone de stationnement la plus importante compte 40 places. Le stationnement est mutualisé avec la mairie, la salle des fêtes et le stade municipal.

Une seconde aire de stationnement, plus réduite et morcelée se situe aux abords de l'église et offre 15 places.

Aussi, e n face de l'école primaire, 9 places sont recensées.

Ainsi, force est de constater que la commune ne propose ni bornes de recharges pour les véhicules électriques, ni arceaux pour le stationnement des vélos.





4.3.5 Les équipements collectifs

Les équipements de Jonzac

Les équipements de **la commune de Jonzac** sont répartis à la fois dans le bourg et en périphérie. Cette offre d'équipements riche et diversifiée fait de Jonzac, la centralité principale du territoire de la CDCHS.

Le bourg accueille les services administratifs de la commune et du département tels que la mairie, la gendarmerie et la sous préfecture. En outre, il compte aussi des équipements culturels et de loisirs (Eglise, marché couvert, locaux associatifs, etc.).

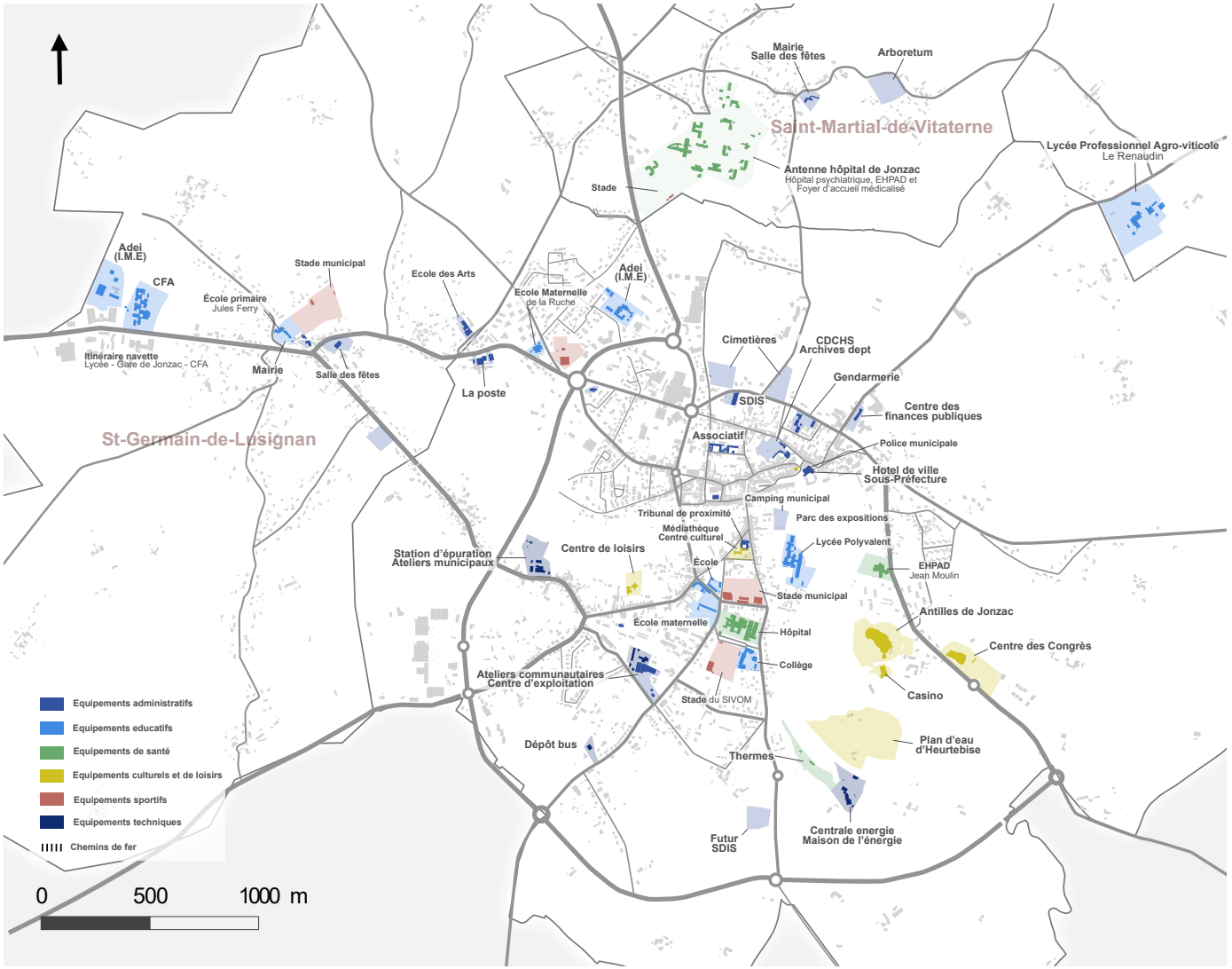
La commune dispose d'un **grand pôle d'équipements regroupés sur la rive droite, en retrait du bourg ancien**. Celui-ci comprend **le centre hospitalier et la majorité des équipements éducatifs et sportifs** : collège, lycée polyvalent et stade municipal. Il est aussi constitué d'équipements culturels et de loisirs tels que le centre culturel, la médiathèque et le centre de loisirs (légèrement plus isolé).

Au sud de la commune, se trouve les thermes de Jonzac, un équipement névralgique pour le rayonnement touristique et le dynamisme économique de l'agglomération. Le quartier résidentiel à proximité tire aujourd'hui profit de l'activité thermale en proposant une offre de locations saisonnières.

L'entrée Sud Ouest de l'agglomération, est aussi concernée par un ensemble de grands équipements culturels et de loisirs. On y retrouve notamment **le centre des congrès de la communauté de communes,** inauguré en 2017.

La zone comprenant le centre aqualudique et la base de loisirs de Heurtebise a été complétée en 2018, par la construction d'un nouvel EHPAD (anciennement dans le bourg ancien de Jonzac). Sur cette partie, la vallée de la Seugne a été aménagée pour devenir un parcours de santé qui fait la jonction entre le bourg, et les différents pôles d'équipements.

Localisation des équipements publics et/ou d'intérêt collectif sur l'agglomération de Jonzac(source : municipalité de Jonzac, St-Germain-de-Lusignan et St-Martial-de-Vitaterne)



L'offre en équipements sur la centralité est particulièrement dense mais aussi dispersée dans l'espace.

Le PLU est l'occasion de consacrer les pôles d'équipements au travers un zonage spécifique ou encore de réserver des espaces pour l'adaptation de cette offre.

Il doit aussi participer à assurer l'accessibilité aux équipements.

Les équipements de Saint-Germain-de-Lusignan

Les équipements de **la commune de Saint-Germain-de-Lusignan** sont répartis sur deux lieux distincts : le bourg ancien et la zone d'activités industrielles.

L'école, la Mairie, et le stade municipal sont localisés Route de Clion, dans le bourg ancien. La salle des fêtes, l'église et la salle communale sont quant à elles situées quelques parcelles plus loin, entre l'avenue de la Libération (RD252) et l'avenue de l'Europe (RD2).

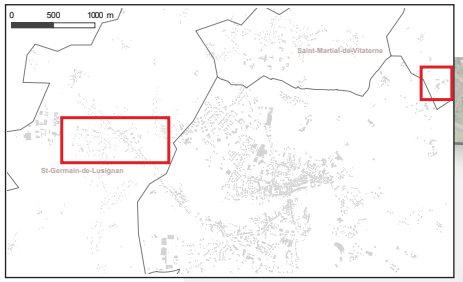
A noter que la commune accueille le **centre de formation des apprentis** (CFA de 600 élèves) et **l'institut médico-éducatif,** intégrés au nord de la zone d'activités industrielles, à l'entrée de la commune et de l'agglomération.

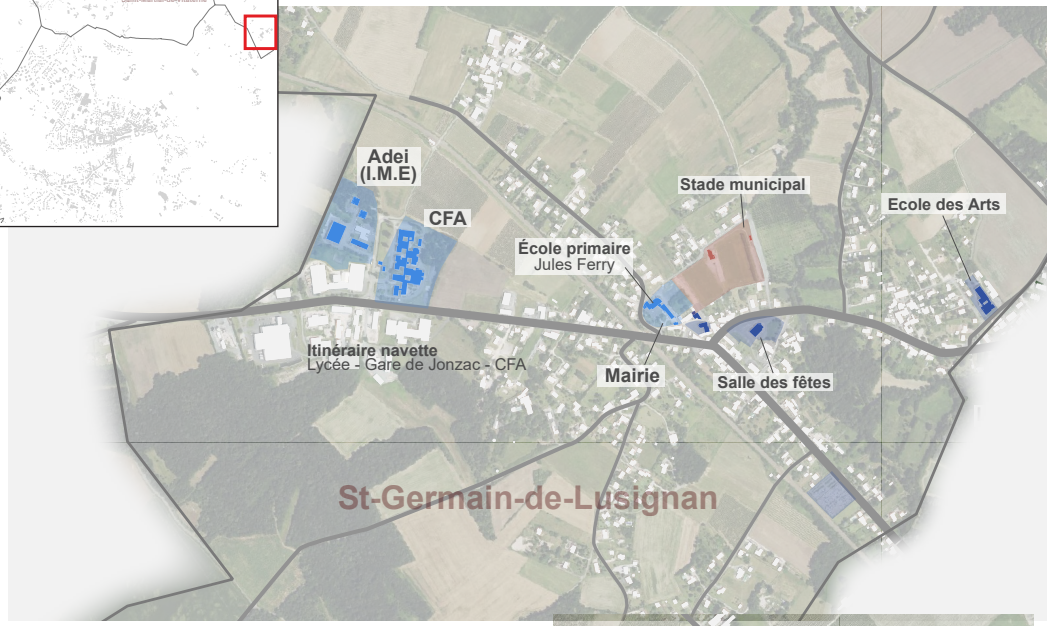
Deux autres équipements sont davantage isolés:

- L'école des Arts de la Haute Saintonge est située en limite de commune, au bord de la RD252. A noter à ses cotés, l'ancienne école de musique, **aujourd'hui désaffectée, il convient d'étudier son potentiel de réinvestissement.**

- Le lycée professionnel agro-viticole Le Renaudin situé en bordure de la RD699 à l'extrême Est de la commune.

Localisation des équipements publics et/ou d'intérêt collectif (source : municipalité)

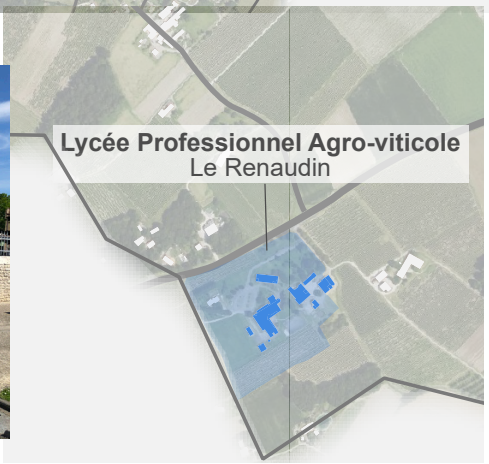




Centre de Formation des Apprentis

Ecole des Arts de Haute Saintonge

Mairie et école publique

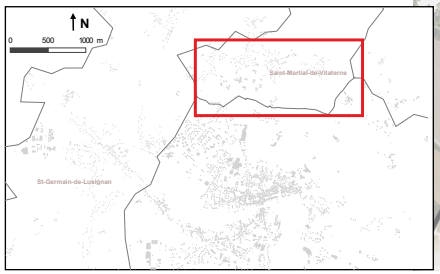


Les équipements en place sur la commune notamment le CFA et le Lycée, génèrent des flux, et nécessitent d'être correctement accessibles.

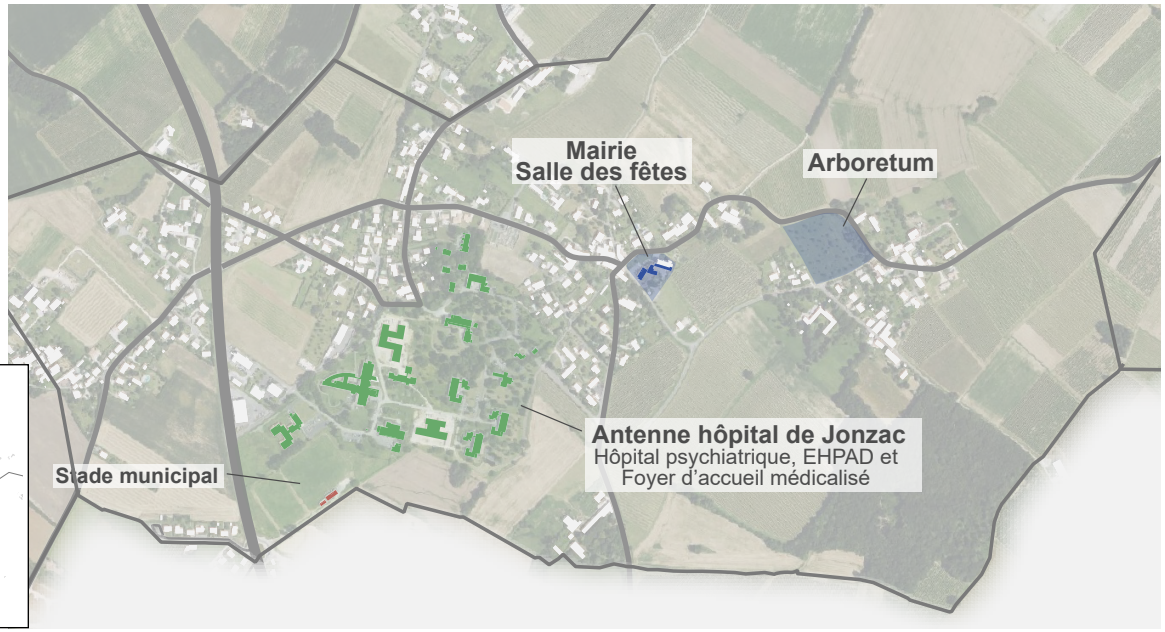
Les équipements de Saint-Martial-de-Vitaterne

La commune de Saint-Martial-de-Vitaterne est dotée de quelques équipements, tels que la **Mairie, l'Eglise et la salle des fêtes**, regroupés à proximité du bourg ancien.

Plus en retrait, **l'antenne de l'hôpital de Jonzac**, équipement comprenant différents services et bâtiments, couvre une large emprise. Située entre le bourg et la RD142, deux accès permettent de s'y rendre, l'un à l'ouest par la zone d'activité du Chemin Vert et l'autre à l'est depuis la rue de la Cheminaderie (RD28E1). Le stade est un équipement appartenant à l'antenne de l'hôpital mais qui est mis à disposition de la commune.



Localisation des équipements publics et/ou d'intérêt collectif (source : municipalité de Les Gonds)



Un des batiments de l'antenne de l'hôpital

Stade de l'antenne de l'hôpital

Salle des fêtes

Les équipements d'Ozillac et de Clam

Le territoire de Clam, comprend plusieurs équipements dans son maillage ancien: **l'église, la salle des fêtes, l'atelier municipal et un premier terrain de sport**, tous sont situés rue du 8 mai 1945. En retrait, à proximité de la RD142, à l'angle entre la rue de l'Église et la rue Henri Vion, se trouve l**a mairie et l'école primaire**. Derrière ces deux équipements, **deux terrains de tennis** ont été aménagés.

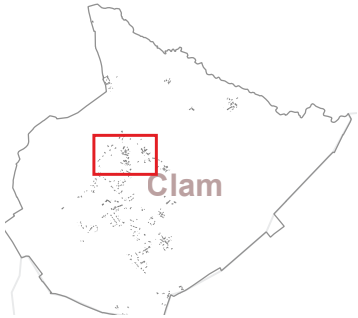
A noter, la commune offre également un complexe de loisirs

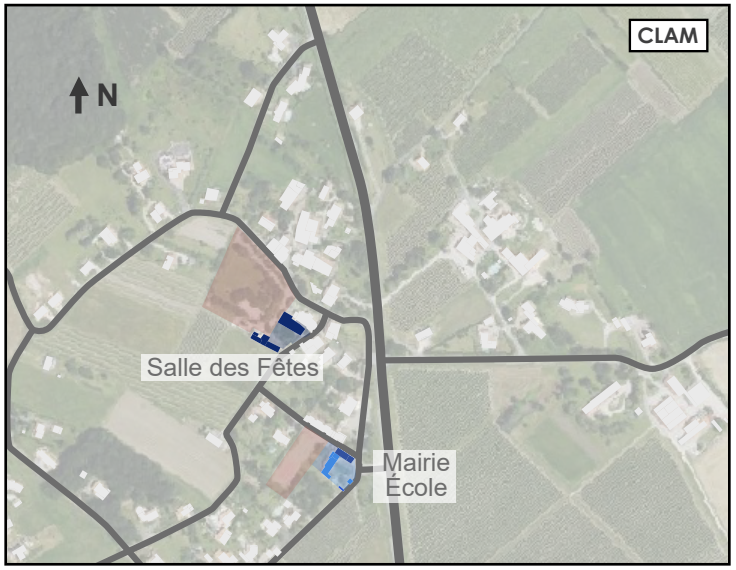
Sur **le territoire d'Ozillac**, les différents équipements se situent en limite de bourg. **La mairie, la salle des fêtes, le stade municipal et l'école privée Sainte-Eustle** sont situés à l'entrée Est du bourg. Au sud du bourg se trouve l'église, le cimetière ainsi qu'un espace vert et un court de tennis. Enfin, l'école primaire de la commune, est localisée sur la route du château d'eau (RD149), à l'ouest du bourg.

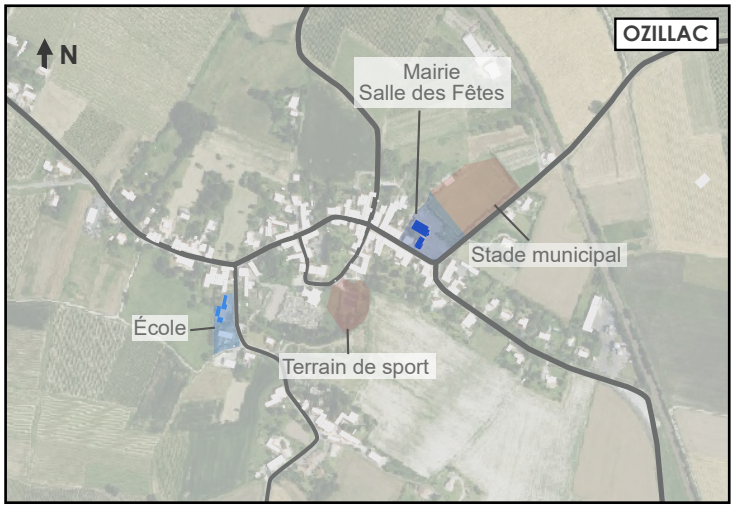
Mairie de Clam

Marie et salle des fêtes d'Ozillac

Localisation des équipements publics et/ou d'intérêt collectif dans les bourgs







Espaces verts et parcs publics

La commune de Jonzac propose une offre d'espaces verts publics importante. Ces derniers sont surtout situés aux abords du lit de la Seugne. À l'ouest du bourg, le parcours sportif «Mail de Seugne» a été réalisé à proximité du centre de loisirs. Il permet de relier, par plusieurs cheminements, la rive droite et la rive gauche. Le GR360 emprunte d'ailleurs une partie de son parcours. Aussi, une aire de jeux a été aménagée dans le parc jouxtant l'avenue Gambetta (RD142).

Sur la rive droite, est localisé un premier jardin dans les environs immédiats de l'école André Malraux. Un autre jardin pédagogique, plus intimiste, a aussi été aménagé en face du lycée polyvalent.

Au cœur du bourg, un grand parc borde les locaux de la CDCHS et l'annexe des archives départementales. Toutefois, cet espace ne semble pas accessible au grand public.

Enfin, une grande partie de la Seugne à l'est de bourg, a été adaptée pour accueillir le parcours « Forme et santé ». Ce parcours longe la Seugne et permet de relier le bourg ancien et son château aux différents équipements de loisirs (base de loisirs, centre aqualudique, caisno) tout en suivant un cadre naturel préservé.

Ces espaces verts associés à la vallée de la Seugne mais également à de nombreux jardins, forment une trame verte au sein de l'enveloppe urbaine. Ils ont un rôle paysager, de loisirs mais au delà forment des îlots de fraicheur, de biodiversité ou encore participent à la gesiton des eaux pluviales... Ils sont essentiels à la qualité du cadre de vie et méritent d'être protégés.

Repérage des espaces verts de Jonzac

Aire de jeux

Aire de loisirs au « Gua »

Abords de l'église

Pacours «Forme et Santé»

Les espaces verts de Saint-Germain-de-Lusignan et Saint-Martial-de-Vitaterne

Le territoire de Saint-Germain-de-Lusignan comprend un espace vert s'agissant d'une aire de jeux située à proximité de l'église et de la salle communale. Il est regrettable que les rives de la Seugne ne soient pas accessibles (uniquement à hauteur du pont) et ne puissent être ouverts au public. Il existe pourtant un véritable enjeu de continuité écologique et fonctionnelle (liaison douce) avec la commune voisine de Jonzac.

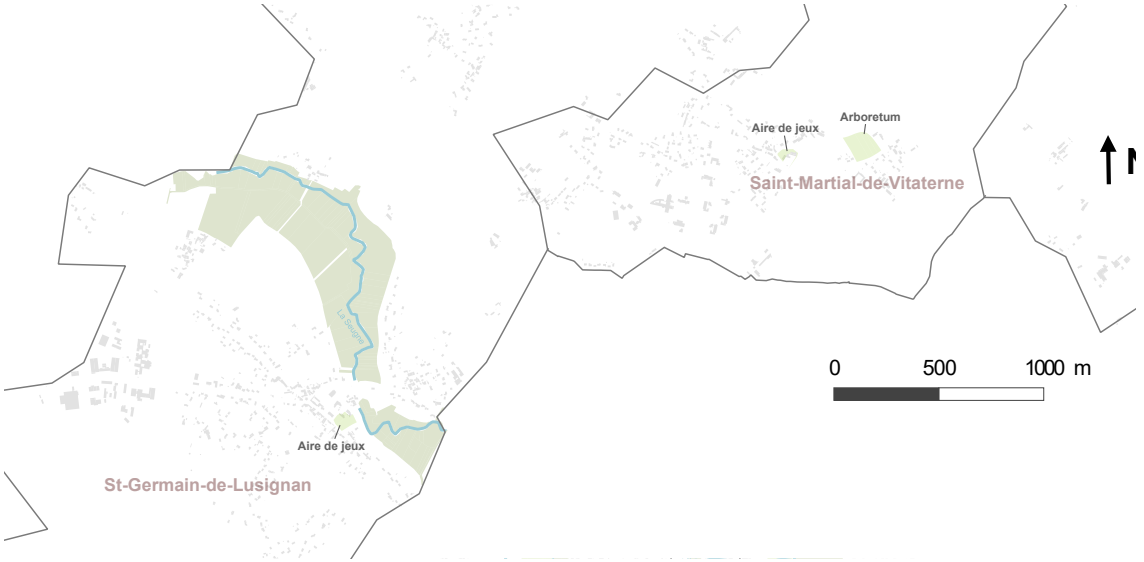
La commune de Saint-Martial-de-Vitaterne dispose de deux espaces verts au sein du bourg :

- une aire de jeux située face à l'église et à proximité de la mairie

- un arboretum situé à proximité des hameaux «Chez Batard» et «Le Chêne Vert».

Les communes de Saint-Germain de Lusignan et de Jonzac travaillent aujourd'hui à la mise en place d'une connexion depuis les rives de la Seugne.

Repérage des espaces verts de Saint-Germain de Lusignan et de Saint-Martial de Vitaterne



Aire de jeux du bourg de St-Martial

Arboretum de St-Martial-de-Vitaterne

Aire de jeux du bourg de St-Germain

Les espaces verts sur Clam et Ozillac

A Clam, deux espaces verts on été aménagés,

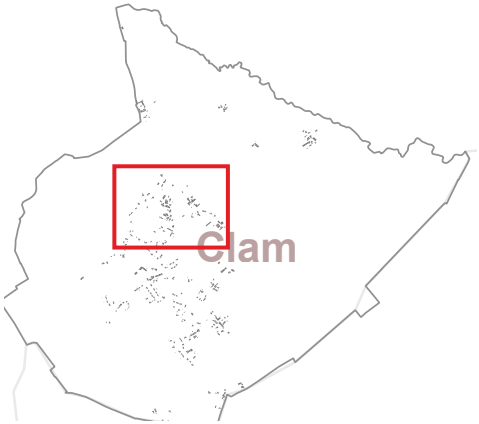
- Un premier, peu qualifié, derrière l'église.

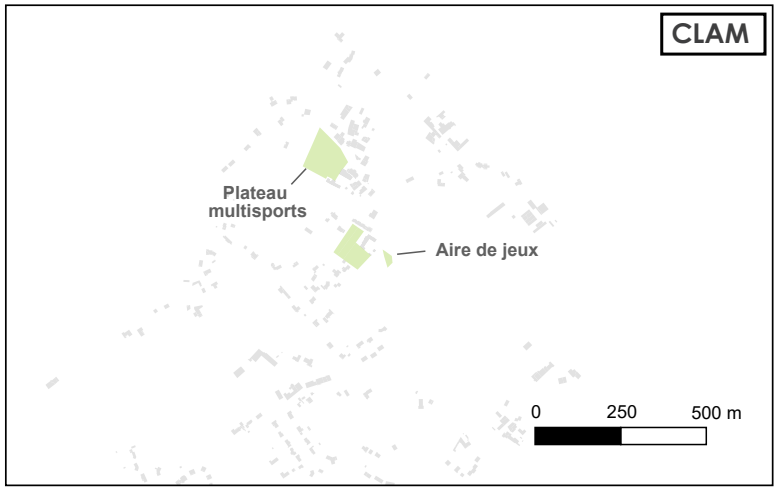
- Un second, en face de l'école primaire et de la mairie, occupé par une aire de jeux.

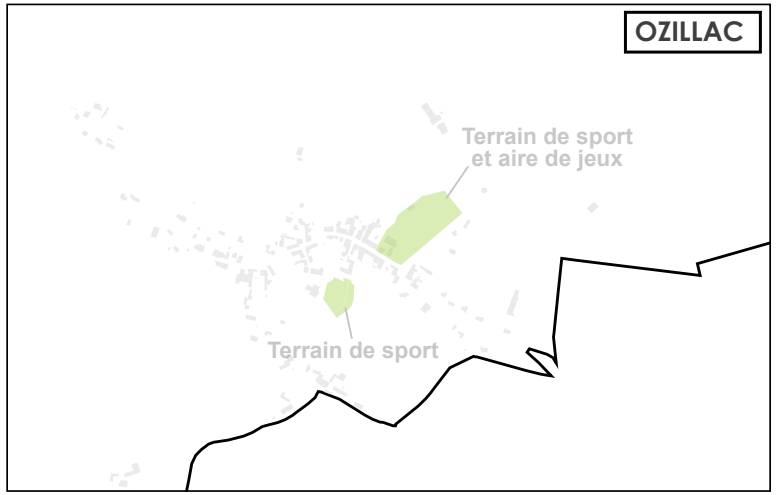
Du côté du territoire d'**Ozillac**,

- Une aire de jeux a été aménagée à proximité du parking de la salle des fêtes et du stade municipal

- Un autre espace, assez étroit, se situe à proximité de l'église, entre le cimetière et le court de tennis.







A l'image des communes plus rurales de l'espace de vie, les espaces verts sont plus réduits et ont surtout une vocation de loisirs (aire de jeux). Les associer à d'autres fonctionnalités (espaces de rencontre inter-généraionnel, espace nourricier, espace pédagigque sur la biodiversité...) pourrait être intéressant.

4.4 LES TELECOMMUNICATIONS

Le réseau de télécommunication

La couverture numérique

En Charente-Maritime, le déploiement de la fibre est assuré par deux opérateurs:

- L'opérateur privé Orange/SFR qui réalise le déploiement pour 65 communes du Département.

- La Charente-Maritime, qui porte le projet de couverture en Très Haut Débit pour tout le Département, réalise le déploiement de la fibre des 401 autres communes du territoire. La mission de service publique a été déléguée à Charente-Maritime Très Haut Débit (filiale d'Orange).

Depuis le 15 juin 2023, 98% des communes sont desservies par la fibre (396 communes). Au total, 270 000 foyers ont été raccordés, représentant plus de 20 000 km de fibres optiques déployés.

Dans son DOO, le SCOT de la CDCHS prévoit d'ailleurs pour objectif « d'offrir une couverture numérique pour l'ensemble des communes du territoire ». Pour ce faire, il encourage « les collectivités à prendre en compte dans leur documents d'urbanisme, les objectifs liés à l'installation du très haut débit et de la fibre optique » (conditionner la réalisation d'opérations d'aménagement à la desserte en réseau THD et 4G ou autre technologie nouvelle par exemple).

La couverture téléphonique

Après le feu vert donné par le CDCHS, l'entreprise Géoptis, filiale du groupe de la poste a mené une étude visant à déterminer les zones blanches ou les zones mal couvertes par la téléphonie mobile sur le territoire intercommunal en avril 2022.

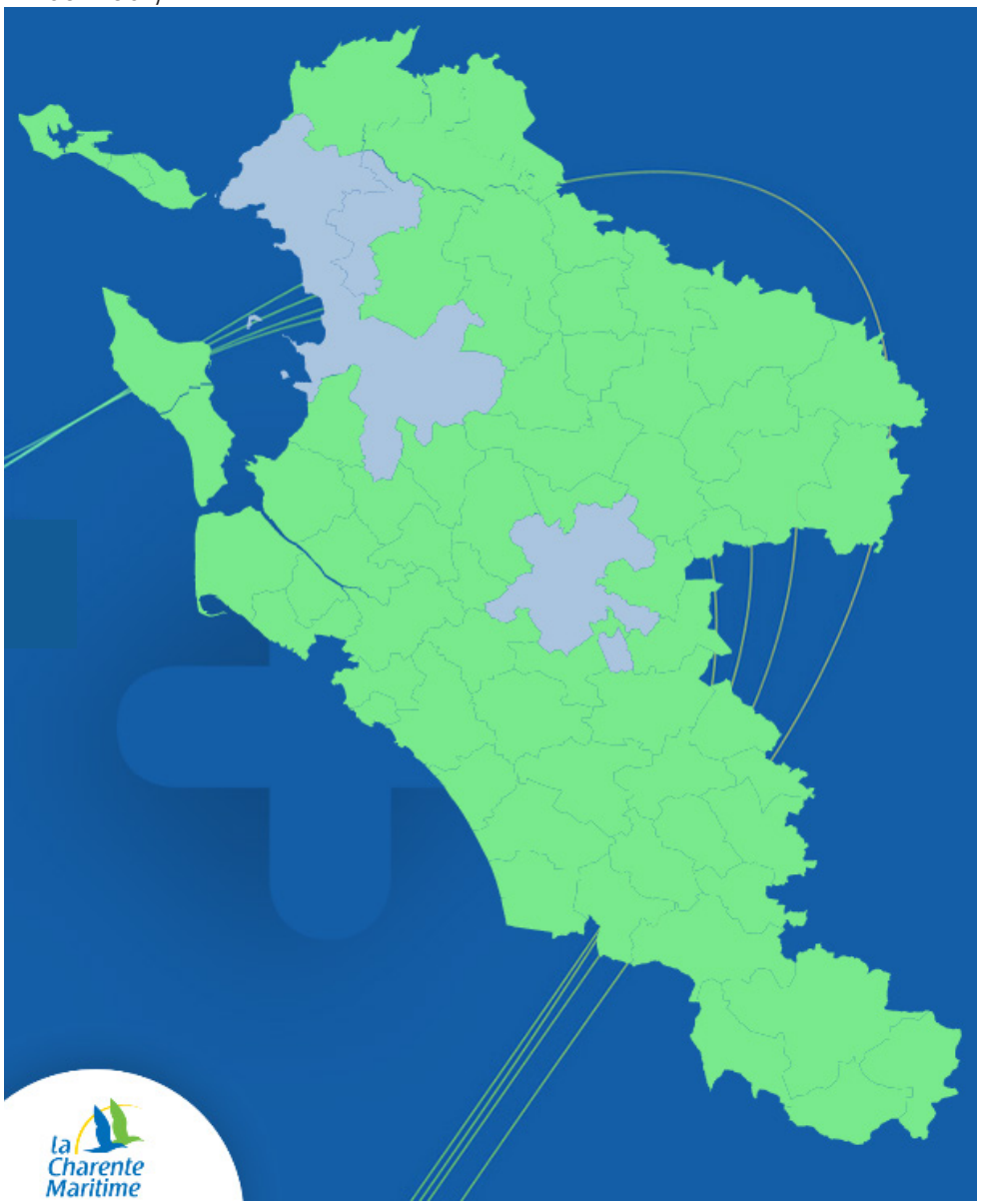
D'après cette étude, le territoire de la Haute Saintonge se situe en débit moyen et en pourcentage de communication réussi (plutôt haute) par rapport à la moyenne nationale. Le secteur est également bien couvert. Le débit reste problématique sur 8 communes de la CDCHS: **Sainte-Lheurine,** Villexavier, Consac, Baignes-Sainte-Radegonde, Saint-Fort-sur-Gironde, La Genétouze, Boscamnant, Saint-Pierre-du-Palais, La Clotte et Vibrac.

ACCES ETUDE GEOPTIS

401 communes - Déploiement réalisé par le Département et Charente-Maritime THD (filiale d'Orange)

65 communes - Déploiement réalisé par Orange ou SFR

Déploiement de la fibre en Charente-Maritime (source: Charente-Maritime Très Haut Débit)



4.5 ANALYSE DES CAPACITÉS DE DENSIFICATION ET DE MUTATION

4.5.1 Préalable à l'analyse

Contexte légal et méthodologie

Selon les termes du Code de l'Urbanisme consécutifs à la loi du 24 mars 2014, les documents d'urbanisme doivent analyser la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales les caractérisant.

Cette analyse vise à identifier les capacités des parties urbanisées à évoluer dans une logique **d'intensification urbaine et de renouvellement**, au bénéfice de la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers.

Il s'agit donc de repérer dans un premier temps les « parties urbanisées » en référence à l'article L111-3 du Code de l'Urbanisme et qui relèvent donc de la zone « U ». C'est au sein de ces parties urbanisées que le tissu pourra effectivement se densifier via de nouvelles constructions. Or il n'existe pas de définition précise des parties urbanisées, plusieurs facteurs sont à prendre en compte. Il est ainsi proposé de procéder par étage :

1 - Le dessin de la tâche urbaine ou de l'enveloppe urbaine ; Pour ce faire, il est proposé de partir de l'enveloppe urbaine du CEREMA, réalisée à l'issue du SCOT, elle propose une première hiérarchisation en retirant notamment les écarts et micro hameaux de moins de 10 constructions et de moins de 3ha de la définition des espaces urbanisés

2 - La capacité des réseaux ; Pour intégrer la zone «U», un terrain doit être immédiatement desservi par les réseaux ; eaux, électricité, sécurité incendie, et si possible assainissement collectif. Lorsqu'un réseau d'assainissement collectif existe, les terrains desservis seront privilégiés en vue d'optimiser les réseaux en présence et de limiter les risques de pollution diffuse.

3 - L'identification des contraintes pouvant justifier un classement de principe en zone Naturelle (Risque PPR ou périmètre ICPE, relief, périmètre de protection immédiat d'un captage d'eau, NATURA 2000, zone humide...) ou Agricole (Site d'exploitation agricole, parcelles e AOP ou parcelle de vigne récemment plantée...) ou encore justifiant de maintenir un secteur spécialisé (zone d'équipements ou économiques) incompatible avec du développement résidentiel.

A l'issue de cette analyse, les premiers périmètres des parties urbanisées vont se profiler. Il convient alors d'étudier dans le détail, les terrains qui pourront accueillir de nouvelles construction que l'on qualifie de « dent creuse ». Une dent creuse est un terrain entre 500 et 1000m² au cœur d'autres constructions qui forment une enclave ou un délaissé.

Mais il existe aussi des gisements complexes et tous les terrains des parties urbanisées n'ont pas vocation à être bâtis. Il est alors proposé de distinguer :

- le potentiel fort, immédiatement disponible, s'agissant de parcelle artificialisées (enherbées ou délaissées) en attente d'être bâti qui correspondent aux « dents creuses » classiques,

- le potentiel médian, disponible sous réserve de division ou regroupement parcellaire, qui correspond au gisement complexe dont une partie pourrait nécessiter un aménagement d'ensemble (OAP)

- **le potentiel nul** au regard de la forme de la parcelle, de son occupation (ex : fond de parcelle inaccessible, aire de stationnement, chemin d'accès, piscine...)

- Les parcs et jardins à protéger au titre des articles L151-23 ou 19 du code de l'urbanisme, il s'agit de préserver des espaces de nature car ils participent au fonctionnement écologique (habitat, trame verte ou bleue, îlot de fraicheur), hydrographique (terrain de pleine terre perméable, passage d'eau...) ou encore à la valorisation paysagère des zones urbanisées (parc d'agrément)

Quant à l'analyse des capacités de mutation, il s'agit de s'intéresser aux friches bâties et d'évaluer leur potentiel de réinvestissement pour du résidentiel ou encore la transformation d'un logement individuel en plusieurs logements intermédiaires ou petits collectifs. Mais toutes les communes ne présentent pas forcément de friches à potentiel.

Rappel des orientations du SCOT de Haute Saintonge

Le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT détermine les orientations s'imposant au PLU en matière de densification urbaine et constitue donc l'un des préalables à l'analyse du présent sous-chapitre.

En l'occurrence, le SCOT encourage les collectivités à exploiter les opportunités foncières existantes dans les parties actuellement urbanisées et à optimiser leur occupation. Il fixe ainsi des objectifs chiffrés (cf tableau page suivante).

Pour la centralité principale, il s'agit ainsi de produire 65% des futurs logements en densification et seulement 35% maximum en extension.

Extrait du DOO du SCOT de Haute Saintonge

Objectif 4.3.3. Limiter la consommation d'espace

PRESCRIPTION : Privilégier une urbanisation dans l'enveloppe

- Le SCoT encourage les collectivités locales à réinvestir le parc existant (Cf. Objectif 3.3.2) et par conséquent à minorer la consommation d'espace de foncier agricole et naturel à vocation résidentielle.
- **Délimiter l'enveloppe urbaine plus finement** dans les documents d'urbanisme locaux.
- Déterminer dans les documents d'urbanisme locaux les capacités de mutation et les perspectives de densification au sein de l'enveloppe urbaine dans le temps à court, moyen et long termes, en fonction de la dureté foncière, l'état du marché, les perspectives paysagères, gestion des risques…
- **Créer 50 % des nouveaux logements dans l'enveloppe urbaine** en moyenne à l'échelle de la CdC de la Haute-Saintonge.

Les objectifs de densification

ARMATURE URBAINE	objectif logements supplémentaires 2020- 2040	Besoins logements* /an	part au sein de l'enveloppe	Logements au sein de l'enveloppe	Part en extension	Logements hors l'enveloppe
CENTRALITE PRINCIPALE	800	40	65%	520	35%	280
CENTRALITES SECONDAIRES	428	21	65%	278	35%	150
CENTRALITE D' EQUILIBRE	1 074	49	65%	698	35%	376
CENTRALITE RELAIS	70	8	55%	39	45%	32
COMMUNES RELAIS	1 085	54	45%	488	55%	597
communes rurales	6 042	302	45%	2 719	55%	3 323
Total	**9 499**	**475**	**50%**	**4 742**	**50%**	**4 757**

ATTENTION comme précisé dans l'étude du CEREMA, **il ne faut pas confondre 'analyse des capacités de densification et la consommation d'espace.** Cette dernière donne lieu à une analyse spécifique dans le cadre des incidences du projet au regard de l'objectif de modération de consommation d'espace.

4.5.2 Définition des parties actuellement urbanisées

L'enveloppe urbaine de référence

La première étape de cette analyse vise donc à définir l'emprise bâtie ou l'enveloppe urbaine. Il est proposé de recourir aux travaux du CEREMA;

Rappel de la méthode CEREMA pour définir une première enveloppe urbaine;

« La méthode utilisée pour bâtir les enveloppes urbaines telles qu'elles ont été mises sur Arcopole est la suivante :

1. Sélection des parcelles bâties.

2. Sélection des bâtiments de plus de 25 m2.

3. Sélection de tous les éléments dits anthropisés (zones d'activités, cimetières, réservoirs, aérodromes, terrains de sport, postes de transformation, équipements de transport, …).

4. Union de tous ces éléments avec une majoration des espaces autour des bâtiments (dilatation de 40 m et érosion de -25 m).

5. Suppression des trous de moins de 1 hectare à l'intérieur de l'enveloppe.

6. Suppression des hameaux de moins de 2 ha et contenant moins de 10 bâtiments groupés.

Les enveloppes urbaines ne sont pas une prévisualisation des zonages des futurs documents d'urbanismes communaux, elles permettent surtout de distinguer le potentiel en densification du potentiel en extension.»

Elles correspondent au T «0» du SCOT (point de départ).

Il convient de souligner que l'étude de l'enveloppe urbaine implique d'analyser la composition du bâti puisqu'il faut qu'il soit «groupé» au profit d'une organisation que l'on peut opposer à une urbanisation diffuse, qui ne fonctionnent pas ensemble et ne présente qu'une très faible densité...

Les contraintes naturelles

Les risques :

Certains risques peuvent faire obstacle à des projets de densification. Les plans de prévention des risques (PPR) peuvent définir des secteurs où les constructions nouvelles sont interdites. Or en tant que servitude d'utilité publique, ces zonages s'imposent au PLU.

Les zones d'expansion des crues sont ainsi en principe des espaces qui relèvent de la zone naturelle «N» à préserver de toute imperméabilisation.

Dans le même sens, certains périmètres de protection de captage d'eau peuvent interdire la construction. Il s'agit généralement des périmètres de protection immédiat ou rapproché.

Les risques technologiques sont également à prendre en compte, notamment les installations classées pour la protection de l'environnement qui génère là aussi des périmètres inconstructibles dont l'étendue varie toutefois en fonction de l'activité. Ces dispositions s'imposent au PLU.

Les nuisances :

Il convient par ailleurs de prendre en compte des nuisances qui peuvent là encore contraindre la densification. Les plans d'exposition au bruit par exemple peuvent limiter l'accueil de public sur certains secteurs pour les préserver des nuisances sonores.

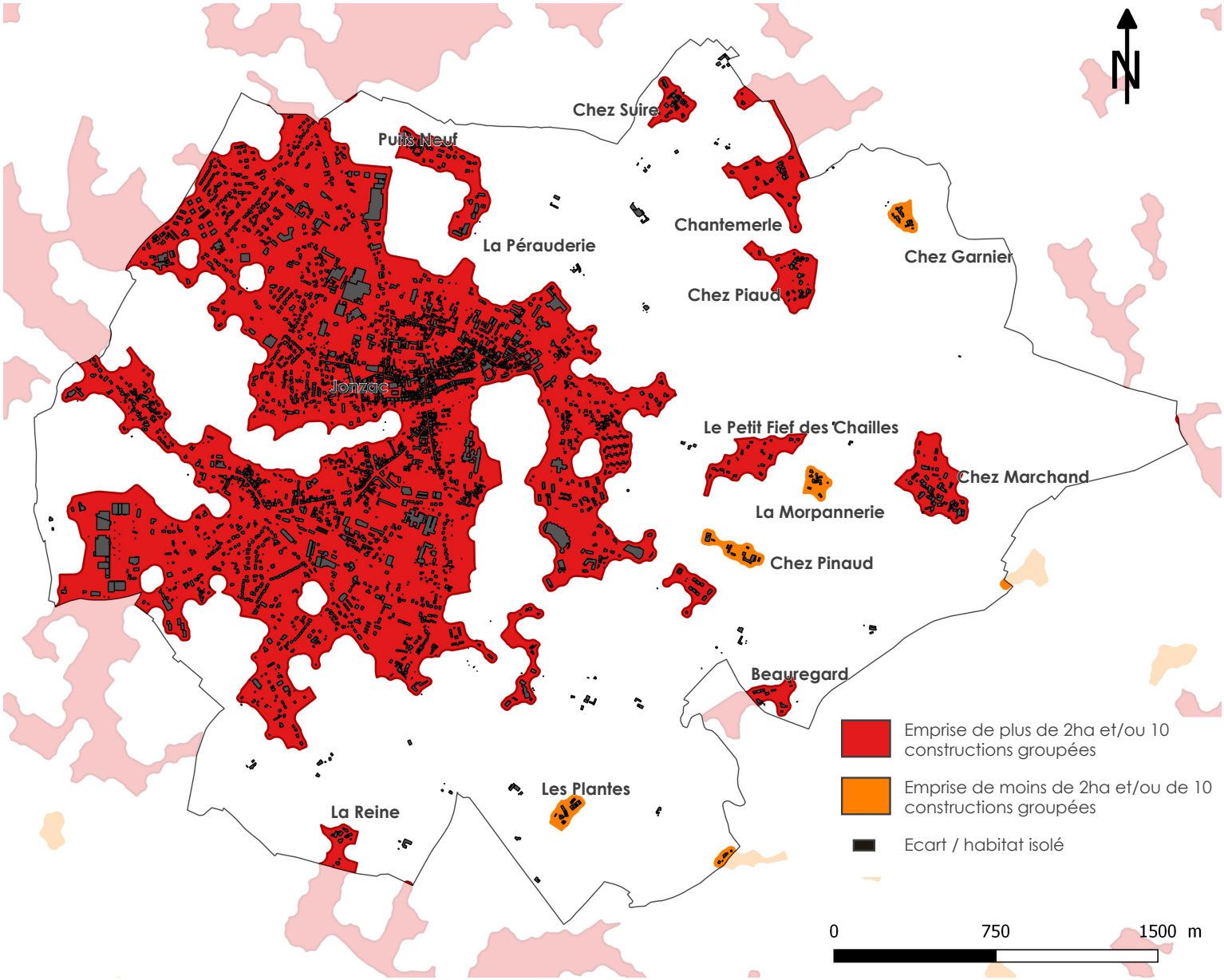
C'est également le cas des abords des voies ferrées ou de certaines grandes infrastructures de transport routières.

Les contraintes liés aux activités en présence

L'agriculture :

Au travers du PLU, les collectivités doivent préserver les terrains agricoles et participer au maintien de l'activité. Pour cela, le principe consiste à ne pas consommer les terrains agricoles et à ne pas enclaver les sites d'exploitation (cf charte agriculture et urbanisme). Il est ainsi proposé de préserver au delà des obligations issues du code de l'environnement pour certaines exploitations ICPE , une distance minimum de 100 mètres inconstructible autour des bâtiments et installations agricoles et de les classer en zone Agricole «A».

L'enveloppe urbaine du CEREMA, 1ère hiérarchisation (agence UH)



Jonzac

Sur la commune de Jonzac, l'agglomération forme un ensemble d'un seul tenant qui s'étend même au delà des limites communales.

La commune ne compte que quelques écarts et un peu d'habitat diffus.

L'habitat est assez regroupé.

Ne peuvent néanmoins revêtir la qualité d'espace urbanisé au regard de leur enveloppe urbaine (peu étendue et nombre de constructions limité) les lieux-dits de :

- Chez Garnier
- La Morpannerie
- Chez Pinaud
- Les Plantes

A noter que Beauregard, ne présente que très peu de constructions dont un garage. L'enveloppe urbaine ne prend pas en compte la RD 142 qui scinde le hameau en deux.

Ces micro-hameaux comme les écarts et l'habitat isolé intégreront la zone Naturelle ou Agricole en fonction de leur environnement immédiat et pour rappel au sein de ces zones, les habitations pourront faire l'objet d'extensions et d'annexes dans une logique de valorisation.

Sur le territoire de Jonzac, la vallée de la Seugne qui scinde le territoire en deux, n'est pas compatible avec de la densification. Cette dernière est tout d'abord synonyme d'inondations qui ont donné lieu à un PPRI. Mais elle est aussi protégée au titre du réseau NATURA 2000 dont le principe est l'inconstructibilité.

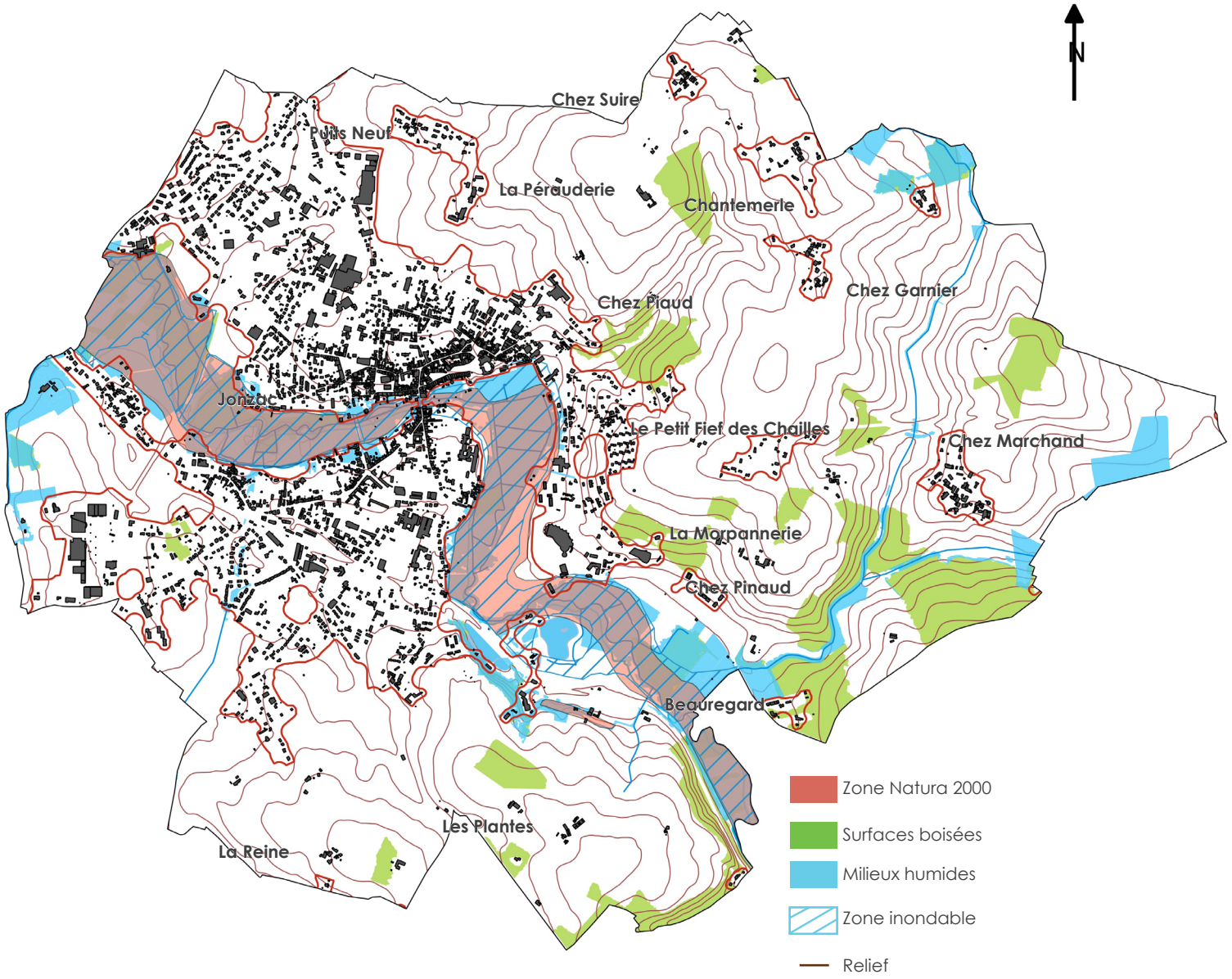
En tant qu'élément structurant de la trame verte et bleue, elle justifie un classement en zone Naturelle et même en secteur Naturel Protégé et conduit à une réduction de l'enveloppe urbaine notamment sur les fonds de jardins exposés au risque inondation.

Il convient toutefois de souligner qu'elle n'impacte qu'une petite partie de l'agglomération.

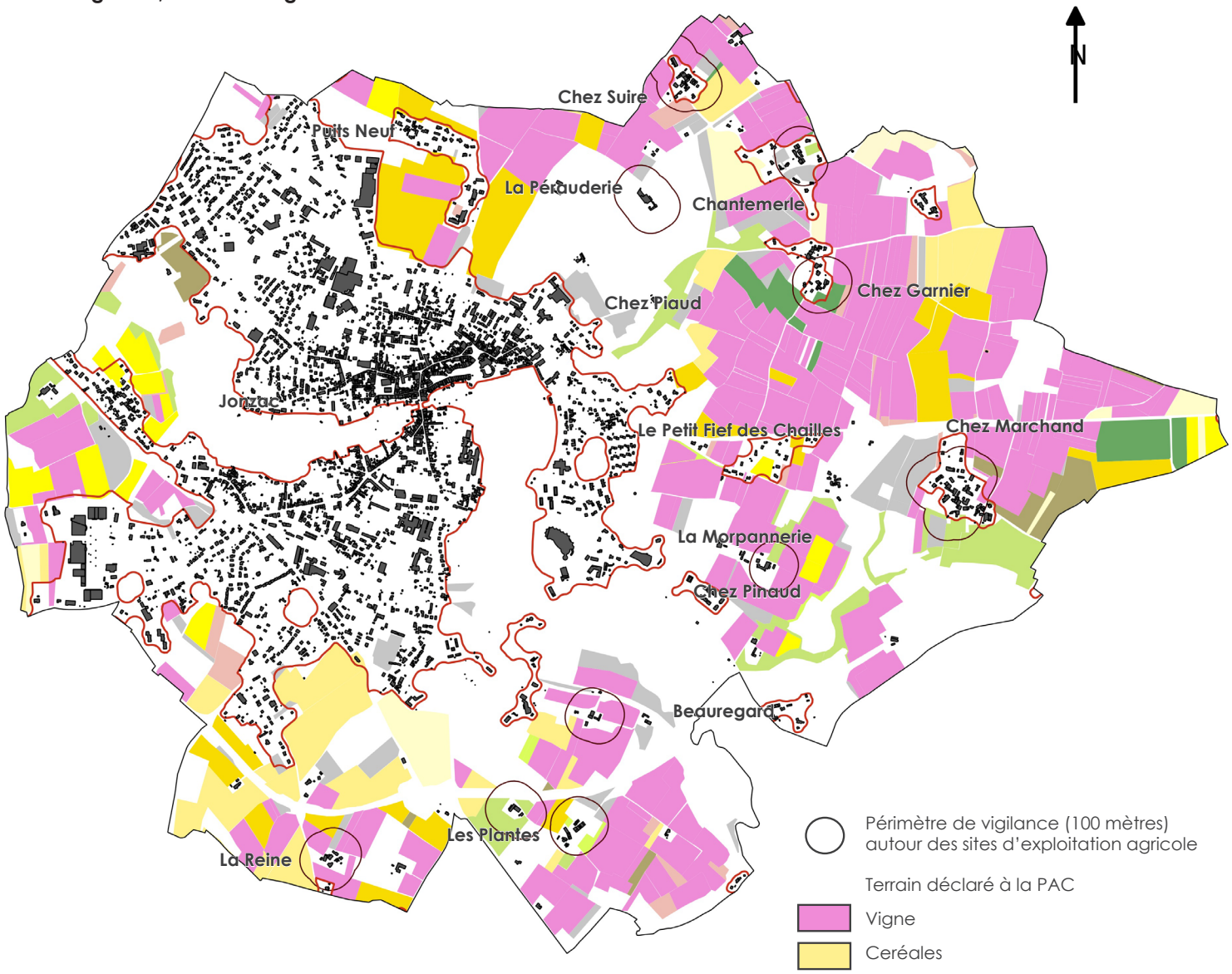
Le relief peut être prononcé par secteur mais il est souvent recouvert de boisements, il n'est pas contraignant pour la densification.

Les hameaux sont finalement préservés de grandes contraintes naturelles à l'exception de Chez Piaud

Le contexte naturel et physique



L'activité agricole, bâtiments agricole et terrains du RPG 2022



Il convient ensuite de porter attention aux exploitations agricoles.

Si ces dernières ne sont pas présentes dans le bourg, il en existe plusieurs dans les hameaux.

Il ressort que plusieurs d'entre eux accueillent de belles exploitations avec de nombreux bâtiments agricoles (cf diagnostic agricole) qui justifient pour tout ou partie un classement en zone Agricole.

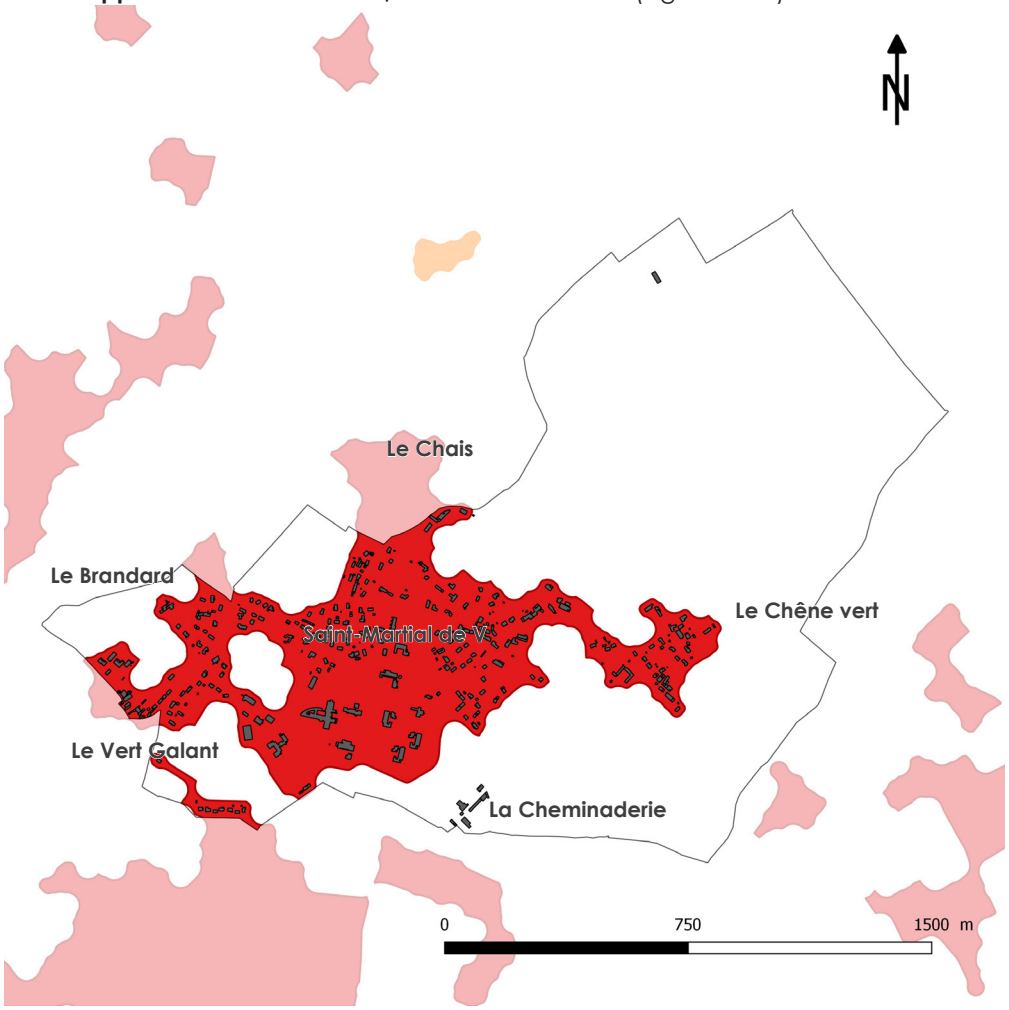
Sont concernés les lieux dits de :

- Chez Suire
- Chantemerle
- Chez Garnier
- La Reine

En outre, la présence de grandes parcelles agricoles cultivées au coeur du hameau du Petit Fief des Chailles peut conduire à un classement en zone Agricole.

Le Petit Fief des Chailles

L'enveloppe urbaine du CEREMA, 1ère hiérarchisation (agence UH)



Emprise de plus de 2ha et/ou 10 constructions groupées

Emprise de moins de 2ha et/ou de 10 constructions groupées

Ecart / habitat isolé

Saint-Martial de Vitaterne

Sur la commune de Saint-Martial de Vitaterne, l'étude du CEREMA profile une enveloppe urbaine très étendue d'un seul tenant recouvrant tout le bourg englobant tout le complexe hospitalier.

L'enveloppe s'étend du chêne vert à Chez Brandard au delà de la RD 142.

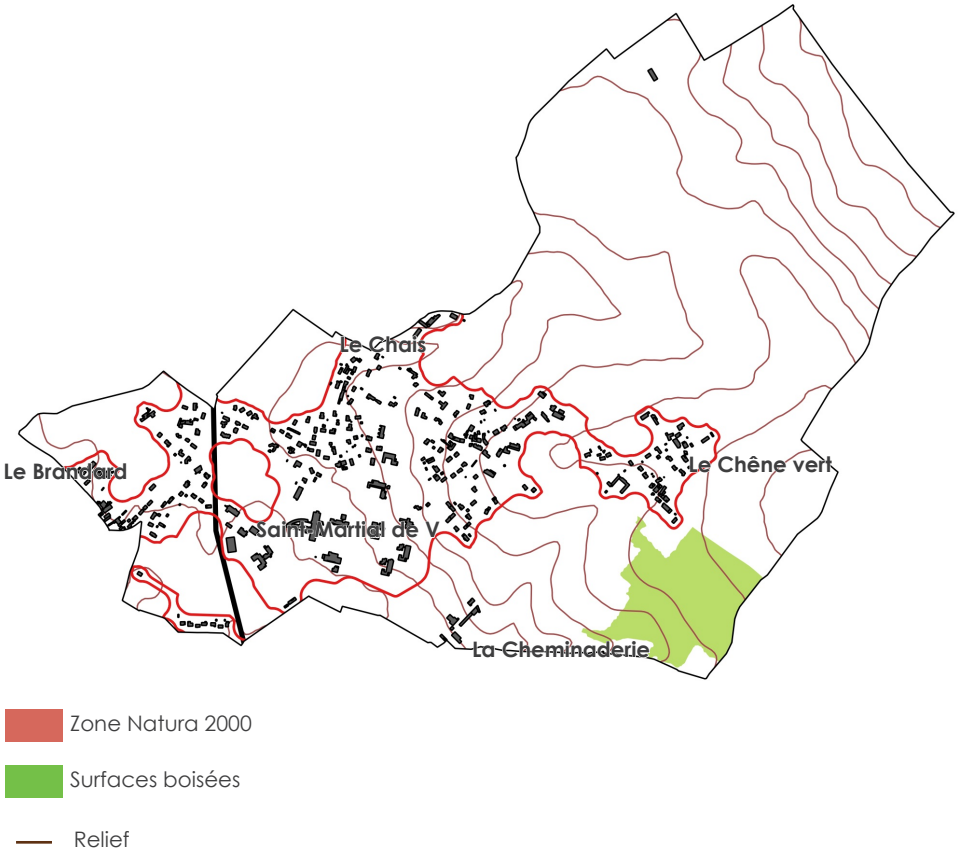
Il n'existe pas d'habitat isolé ni de micro hameau sur le territoire à l'exception de la Cheminaderie.

A noter que le quartier du Vert Galant dans le prolongement de la Maison Rouge sur la commune de Jonzac incarne la limite communale.

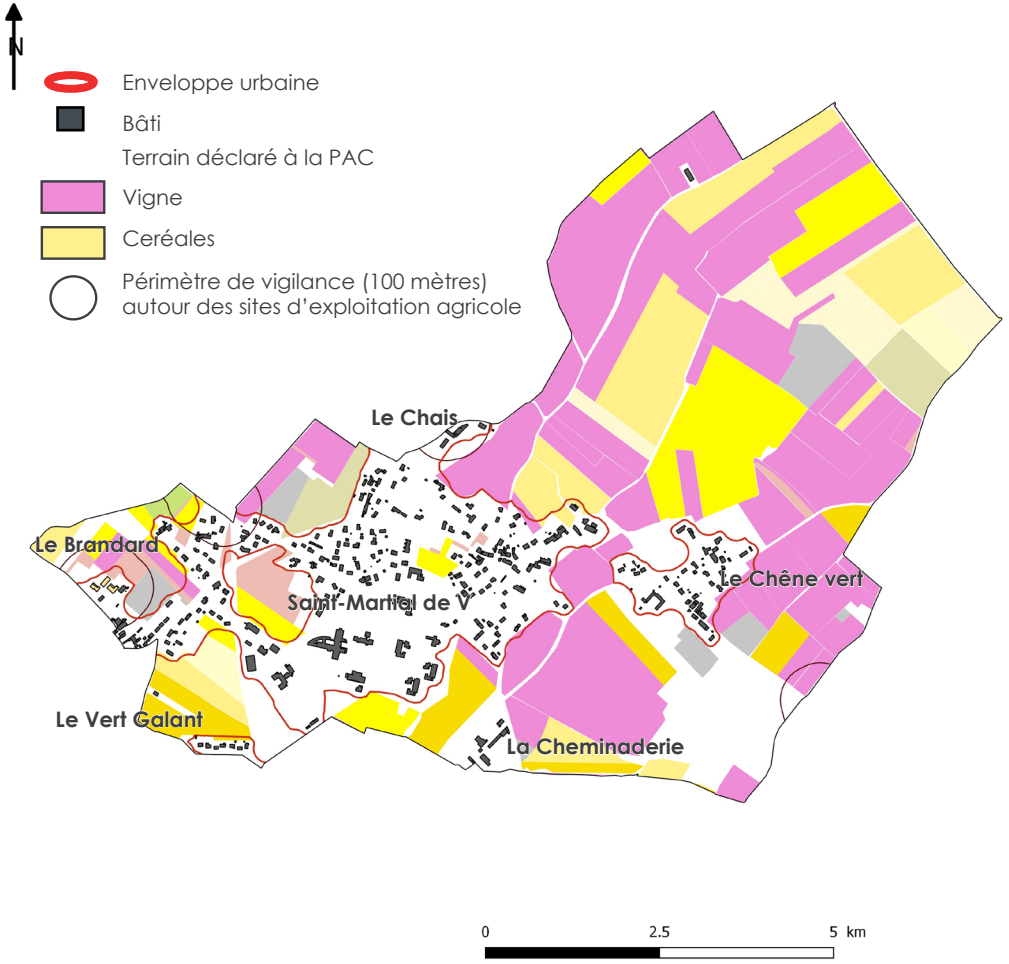
Sur ce secteur, l'enveloppe urbaine doit être revue à la baisse puisqu'elle intègre une parcelle d'une seule maison d'habitation en plein coeur de l'espace agricole. Celle-ci ne peut intégrer l'enveloppe de par son caractère isolée et son contexte agricole.

Le Vert Galant

Le contexte naturel et physique



L'activité agricole, bâtiments agricole et terrains du RPG 2022 (agence UH)



Du point de vue environnemental, la commune présente moins de sensibilités (pas de ZNIEFF, pas de NATURA 2000). Les surfaces boisées sont toutefois limitée et méritent donc une attention particulière.

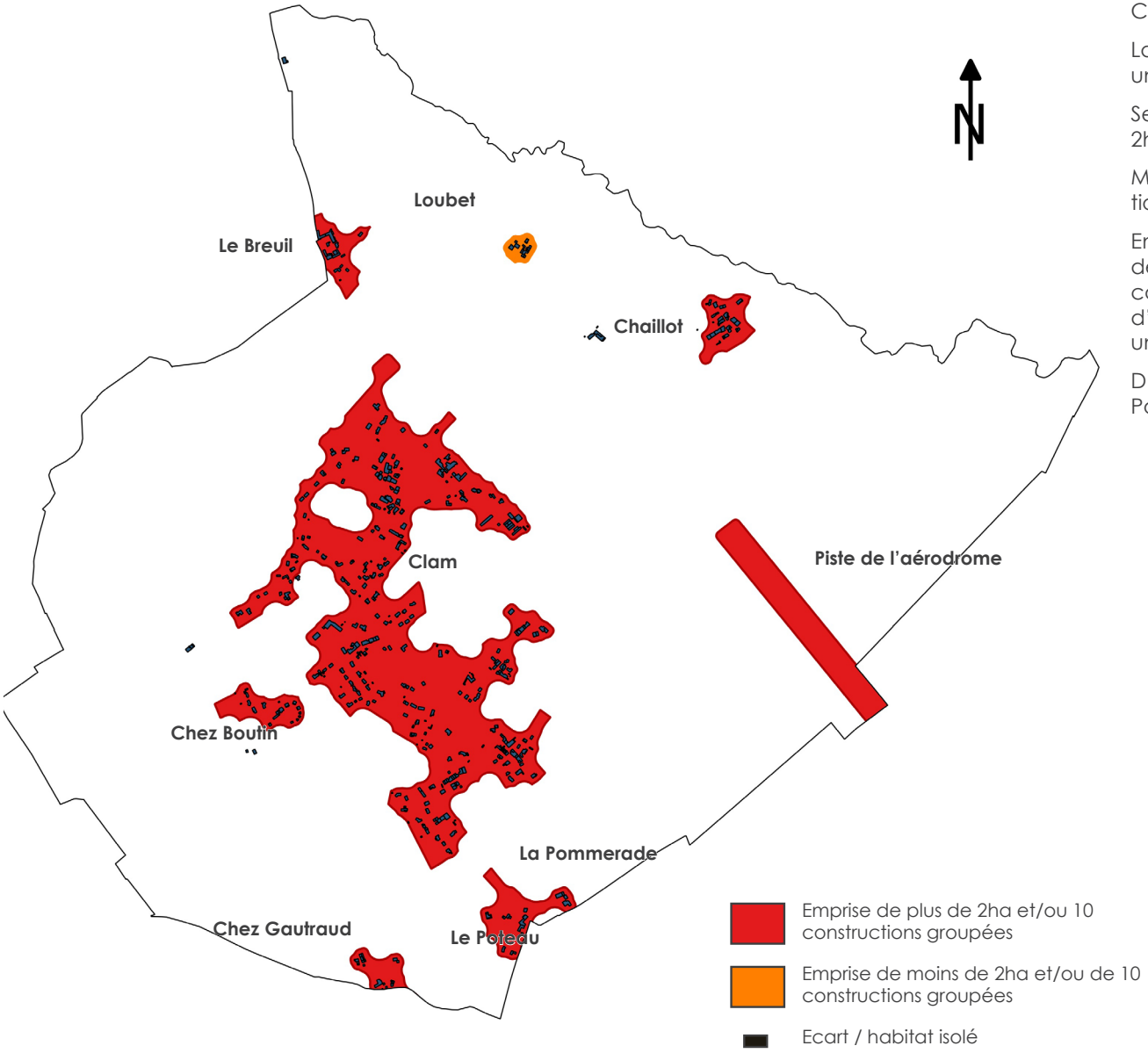
La RD 142 constitue une nuisance de par le trafic qu'elle génère.

Il n'existe que 3 sites d'exploitations sur la commune, et toutes se situent à la périphérie du bourg.

Force est de constater que des terrains agricoles marquent une coupure entre le Chêne vert/Chez Batard et le bourg de Saint-Martial de Vitaterne.

Là encore, il conviendra de porter attention aux franges au contact des vignes...

L'enveloppe urbaine du CEREMA, 1ère hiérarchisation (agence UH)



Clam

Clam ne présente que peu d'habitat isolé et d'écarts.

La commune se caractérise par un bourg très dilaté mais formant un ensemble d'un seul tenant à hauteur du bourg.

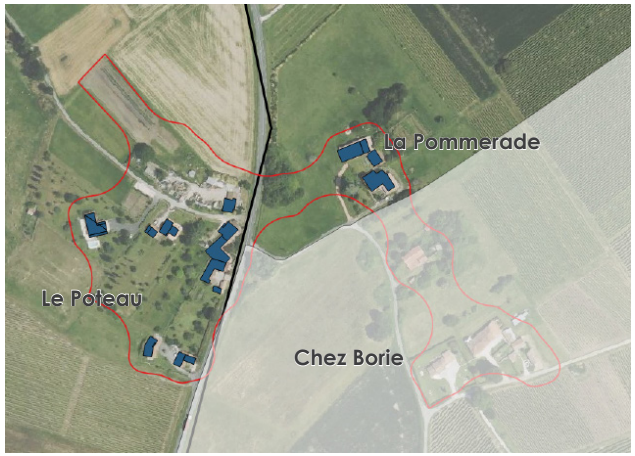
Seul le lieu-dit de Chez Loubet ne présente pas une emprise de 2ha et compte moins de 10 constructions.

Mais il ne s'agit pas du seul lieu-dit qui peut échapper à la définition d'espace urbanisé au regard de sa composition.

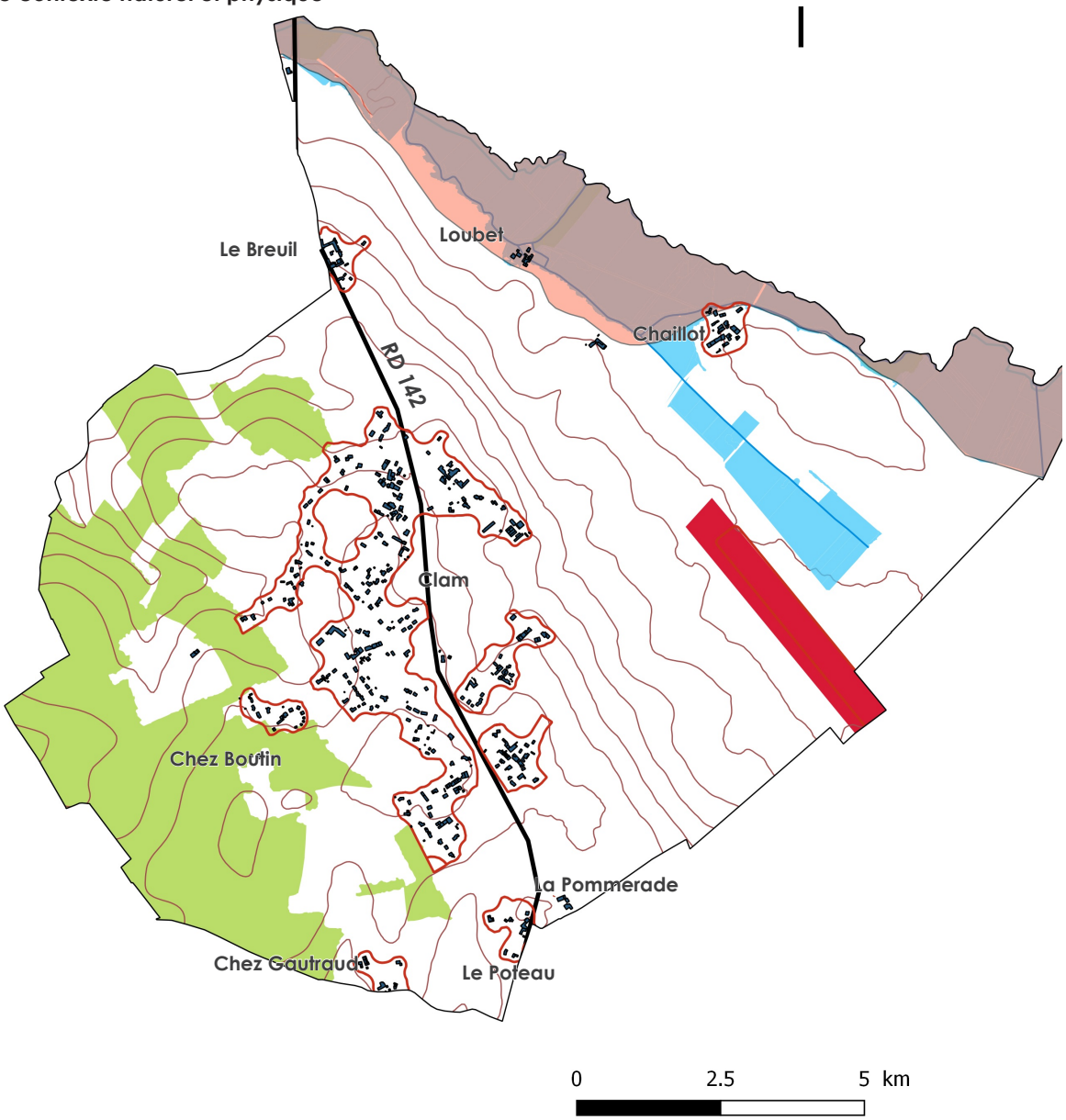
En effet, il ressort que le secteur de la Pommerade est très peu dense et traversée par la RD 142 qui marque une coupure entre les constructions. Ces dernières ne fonctionnent pas ensemble (pas d'espace commun...). En outre, les constructions sont écartées les unes des autres, ne générant qu'une densité très faible.

D'ailleurs, il s'agit à l'origine de trois lieux-dits, La Pommerade, Le Poteau et Chez Borie.

Zoom secteur de La Pommerade



Le contexte naturel et physique



Toute la frange nord est du territoire appartient au réseau NATURA 2000. Le site de la vallée de la Seugne englobe ainsi le lieu-dit de Loubet et jouxte le Chaillot.

Le coeur de la commune est quant à lui agricole.

A noter que la commune accueille une partie de la piste de l'aérodrome Jonzac-Neulles.

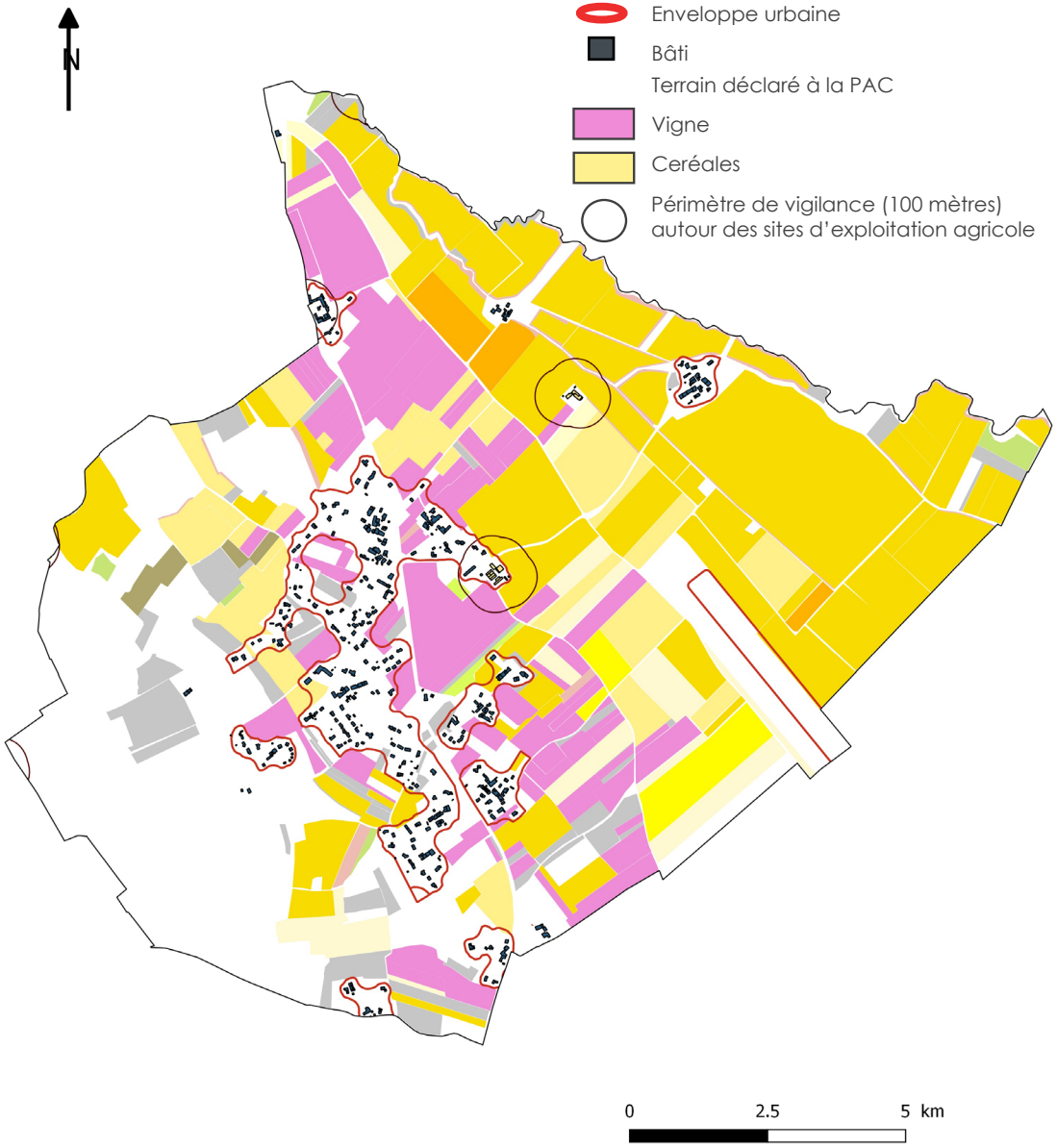
La RD 142 qui traverse le territoire est une voie de transit importante entre Pons et Jonzac et génère des nuisances et pollutions, ses abords sont donc des secteurs moins propice au développement résidentiel.

Le reste du territoire au delà de la RD 142 est surtout marqué par sa couverture boisée qui a fait l'objet d'un peu de grignotage.

Il convient donc de prêter attention aux franges urbaines au contact des bois pour éviter une nouvelle consommation d'espace forestier. Cela concerne la rue de la Forêt dans le bourg et le lieu-dit Chez Boutin (impasse de la forêt).

- Zone Natura 2000
- Surfaces boisées
- Milieux humides
- Zone inondable
- Relief

L'activité agricole, bâtiments agricole et terrains du RPG 2022 (agence UH)



Clam est une commune où la vigne s'est récemment étendue allant jusqu'à ceinturer les constructions en présence comme au lieu-dit Le Breuil.

Ce dernier comporte aussi un site d'exploitation implanté sur la commune voisine de Saint-Georges d'Antignac.

Le tout justifie son maintient en zone Agricole d'autant que le bâti en présence est compact et ne présente pas de capacité de densification.

S'agissant des autres secteurs, il faut surtout éviter de construire au contact des parcelles cultivées notamment de la vigne au profit du maintien d'espace de jardins en transition jouant le rôle d'espace «tampon».

Dans ce cas de figure l'enveloppe urbaine mérite de contenir l'existant en évitant les constructions en double rideau au contact immédiat des champs de culture.

Ozillac

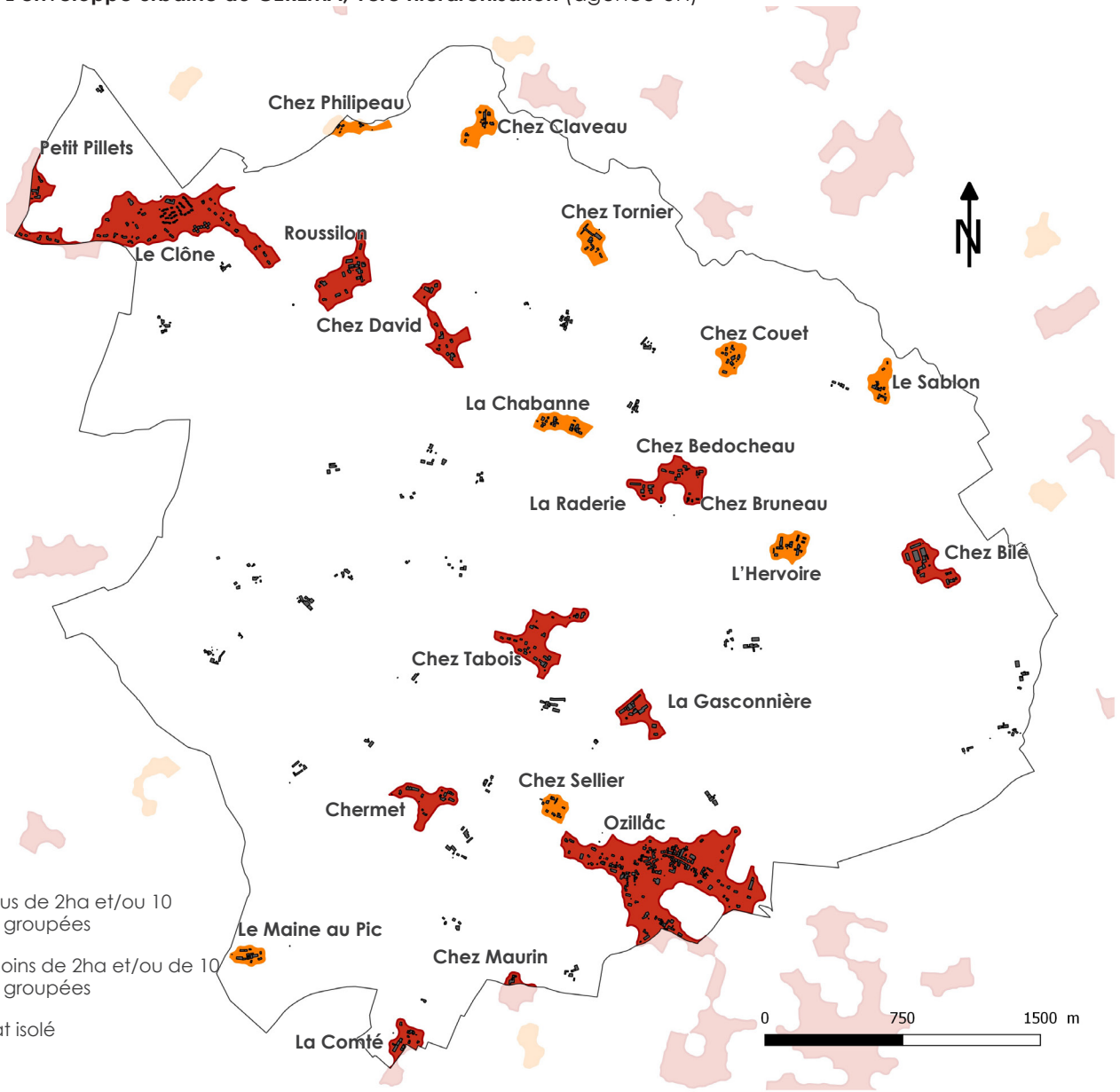
Ozillac est une grande commune qui contient de nombreux hameaux, micro-hameaux et écarts et selon les critères retenus, ne peuvent revêtir la qualité d'espace urbanisé au regard de leur enveloppe urbaine (peu étendue et nombre de constructions limité) les lieux-dits de :

- Chez Philpeau
- Chez Claveau
- Chez Tornier
- Chez Couet
- Le Sablon
- Chez Chabanne
- L'Hervoire
- Chez Sellier
- Le Maine au Pic

A noter, que Chez Nedocheau, La Raderie et Chez Bruneau sont trois lieux-dits, se situant de part et d'autre de la voie ferrée. Ils ne forment donc pas un ensemble d'un seul tenant et ne fonctionnent pas ensemble (pas de voie commune). A ce titre, ils ne présentent pas les qualités d'un espace urbanisé.

Chez Bedocheau

L'enveloppe urbaine du CEREMA, 1ère hiérarchisation (agence UH)

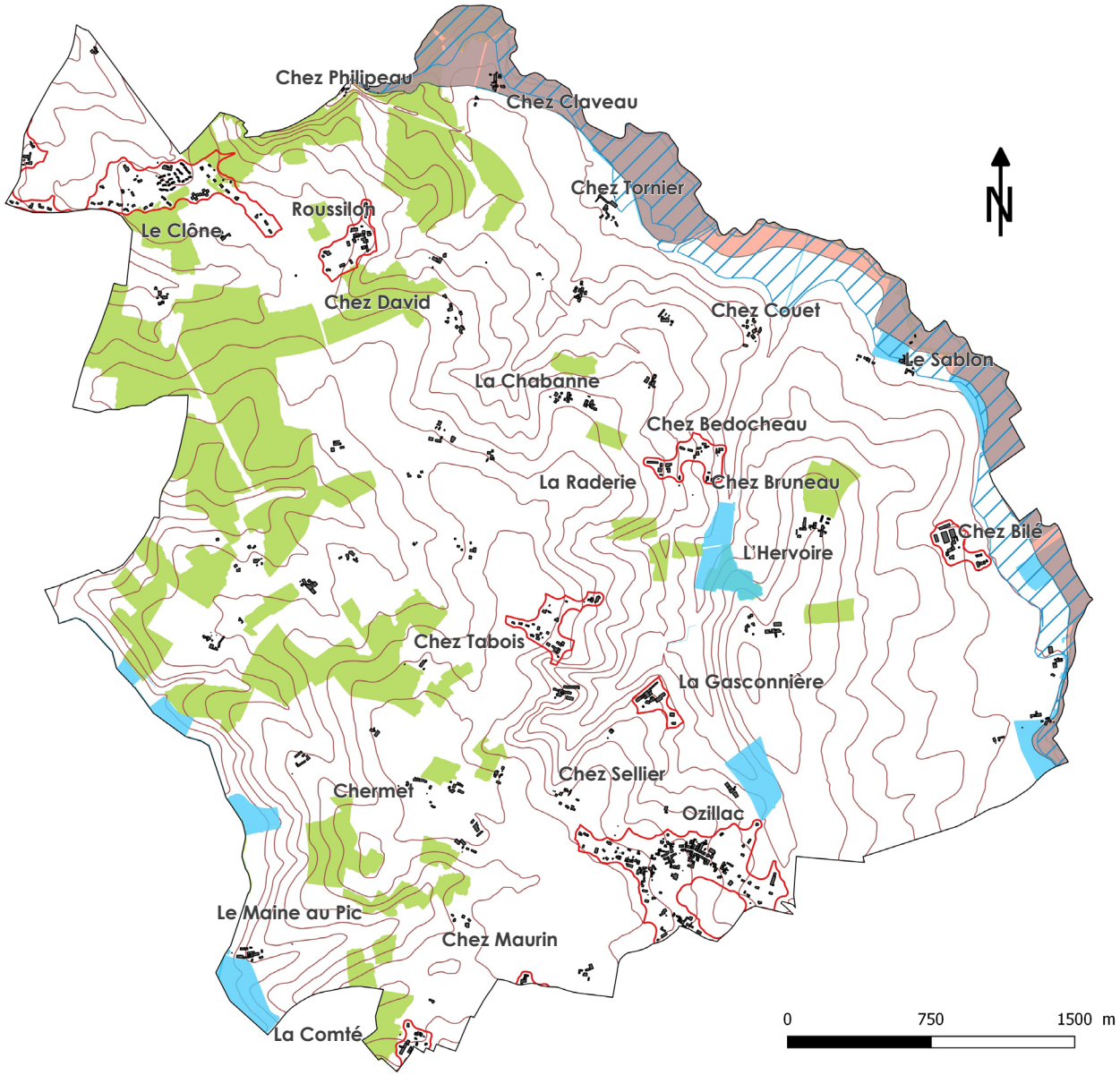


Emprise de plus de 2ha et/ou 10 constructions groupées

Emprise de moins de 2ha et/ou de 10 constructions groupées

Ecart / habitat isolé

Le contexte naturel et physique



Sur la frange Est, tous les hameaux qui longent la Seugne présentent une sensibilité plus forte sur le plan écologique notamment au regard du risque d'incidence indirect, de pollution diffuse (en l'absence d'assainissement collectif) d'autant qu'ils peuvent aussi être exposés pour partie au risque d'inondation.

Sur la frange Ouest, certains hameaux jouxtent des zones boisées.

Enfin au coeur de la commune, c'est le relief qui est source d'enjeux.

- Zone Natura 2000
- Surfaces boisées
- Milieux humides
- Zone inondable
- Relief

La commune compte encore plus d'une dizaine d'exploitations agricoles implantées de manière éparse sur le territoire.

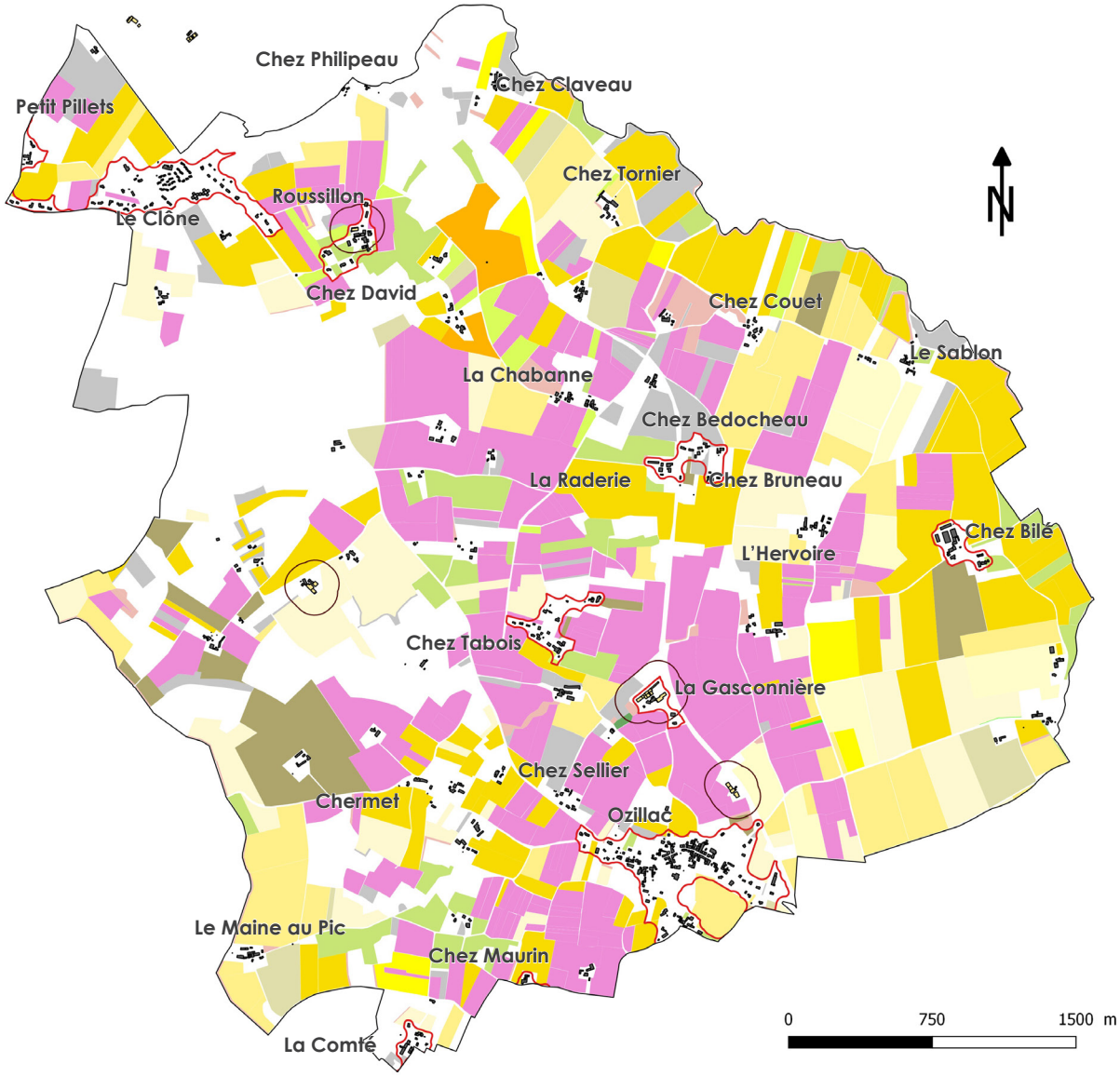
Certaines sont même particulièrement grandes.

Une attention particulière doit donc être apportée aux lieux-dits suivants :

- La Gasconnière
- Roussillon

A COMPLETER

L'activité agricole, bâtiments agricole et terrains du RPG 2022 (agence UH)



Enveloppe urbaine

Bâti

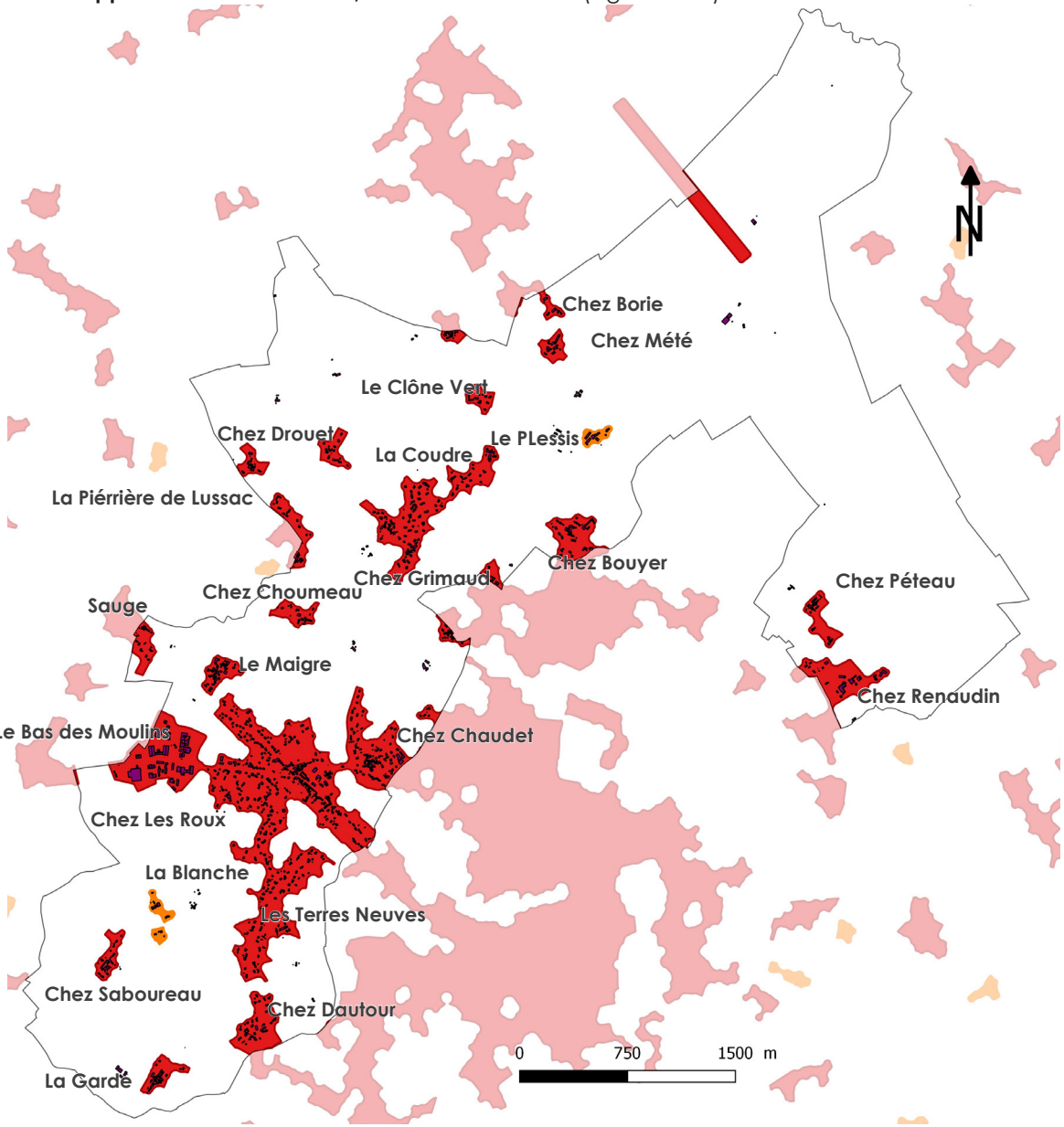
Terrain déclaré à la PAC

Vigne

Ceréales

Périmètre de vigilance (100 mètres) autour des sites d'exploitation agricole

L'enveloppe urbaine du CEREMA, 1ère hiérarchisation (agence UH)



Saint-Germain de Lusignan

Saint-Germain de Lusignan est une très grande commune avec un grand nombre de lieux-dits dispersés sur tout le territoire à l'exception de la frange Est.

L'enveloppe urbaine s'inscrit en grande partie dans la continuité de celle de Jonzac formant un espace d'agglomération d'envergure de composition linéaire avec des enclaves dont une correspondant à la vallée de la Seugne.

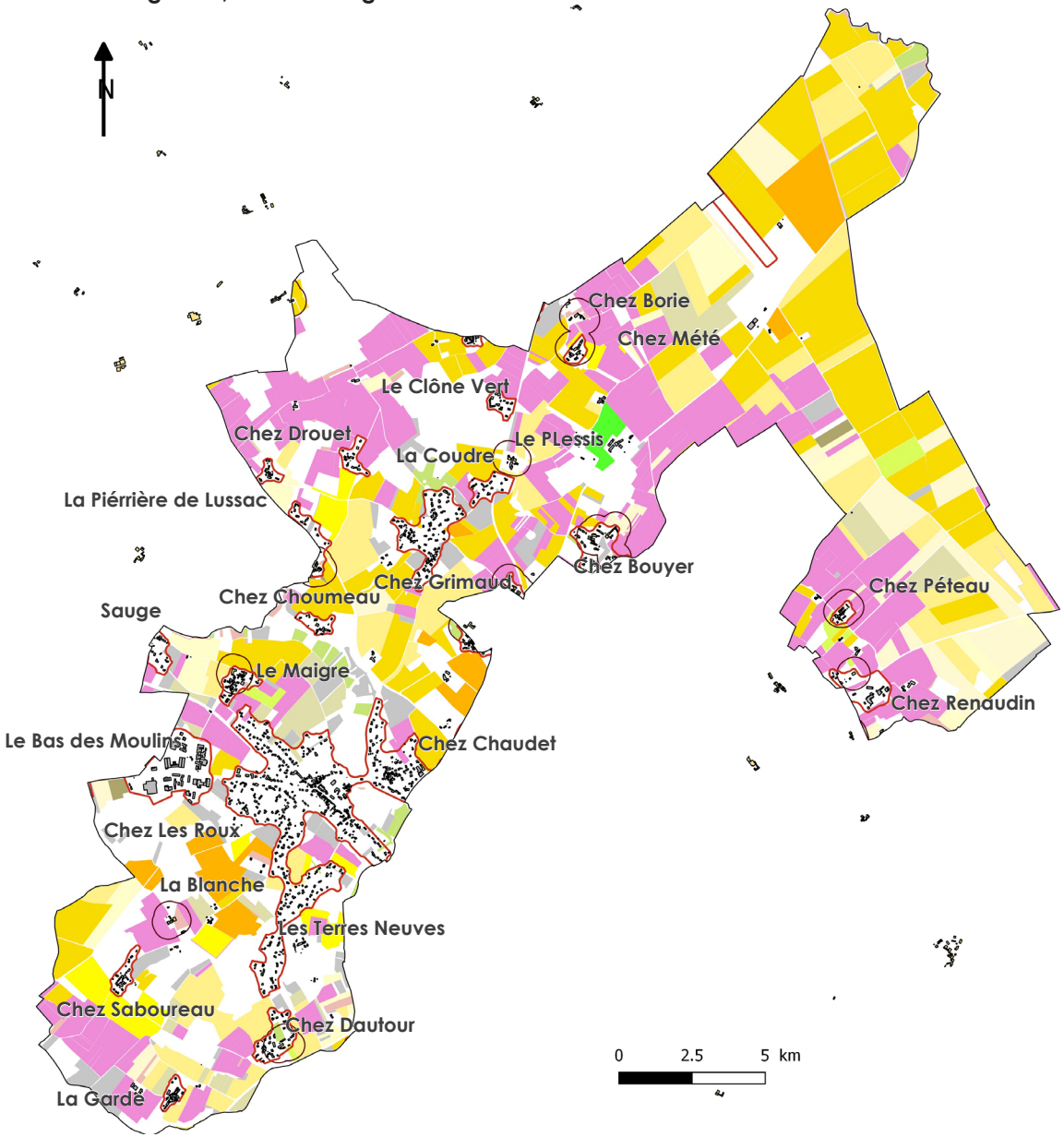
La commune compte finalement peu d'écarts ou d'habitat isolé. Parmi les micro - hameaux de moins de 2ha et de 10 constructions selon l'étude du CEREMA on compte uniquement la Blanche et Le Plessis.

Emprise de plus de 2ha et/ou 10 constructions groupées

Emprise de moins de 2ha et/ou de 10 constructions groupées

Ecart / habitat isolé

L'activité agricole, bâtiments agricole et terrains du RPG 2022



Saint-Germain de Lusignan est une encore très agricole. La surface cultivée est l'une des plus importante à l'échelle de l'espace de vie de Jonzac.

Elle présente en outre, une grande diversité de culture et compte encore prés d'une quinzaine d'exploitations agricoles.

Compte tenu de ce contexte, certains hameaux ont vocation à être classés pour tout ou partie en zone Agricole :

- Chez Peteau
- Chez Borie
- Chez Mété
- Le Maigre
- Chez Dautour
- Chez Bouyer

En outre, il conviendra d'éviter de construire au contact des parcelles cultivées notamment de la vigne au profit du maintien d'espace de jardins en transition jouant le rôle d'espace «tampon».

Enveloppe urbaine
Bâti
Terrain déclaré à la PAC
Vigne
Ceréales
Périmètre de vigilance (100 mètres) autour des sites d'exploitation agricole