

ANNEXE 8 – DIAGNOSTIC – ETUDE POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT SUR LE PORT OLONA

Source : LSO, juillet 2021

PORT OLONA 2040



PHASE DIAGNOSTIC

ÉTUDE POUR LA MISE EN OEUVRE D'UNE
STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT SUR
LE PORT OLONA

ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE

SOMMAIRE

00. PRÉAMBULE // OLONA 2040, UN FLEURON PORTUAIRE DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	4
00.1. CONTEXTE	4
00.2. OBJECTIFS / UN PROJET AMBITIEUX ET ÉCHELONNÉ	4
00.3. PÉRIMÈTRES DE L'ÉTUDE	5
00.4. CONCERTATION / UN PROJET D'ENSEMBLE, ENSEMBLE	5
01. UN TERRITOIRE MORCELÉ DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION	6
01.1. LA CH'NOUE, UN SYSTÈME NATUREL REMARQUABLE MAIS RÉSIDUEL ET NON VALORISÉ	10
01.2. LE CHENAL, UN ESPACE EMBLÉMATIQUE MAIS DÉCONNECTÉ DU PORT ET DE LA CH'NOUE	10
01.3. LA CHAUME ET LES SABLES, 2 VILLES HISTORIQUEMENT SÉPARÉES DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION	12
01.4. DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES STRUCTURANTES MAIS ENCORE TROP CLIVANTES	14
02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT	16
02.1. UN TERRITOIRE PATRIMONIAL, PROTÉGÉ	18
02.2. DES FONCTIONS MULTIPLES DANS UN ESPACE RESTREINT	20
02.3. DES ITINÉRAIRES PEU LISIBLES ET DISCONTINUS	22
02.4. DES LIEUX DE VIE VIEILLISSANTS, SANS IDENTITÉ FORTE	26
02.5. DES SÉQUENCES HÉTÉROGÈNES EN MANQUE DE LIEN	30
02.6.1. PORT OLONA 1	34
02.6.2. PORT OLONA 2	36
02.6.3. LES SAUNIER	38
03. UN PÔLE NAUTIQUE RENOMMÉ MAIS PAS AU NIVEAU DE SON IMAGE	40
03.1. UNE IDENTITE INTERNATIONALE MARQUEE PRINCIPALEMENT PAR LE VENDEE GLOBE	42
03.2. UN PÔLE NAUTIQUE EN DEVENIR	46
03.3. UN PÔLE NAUTIQUE PAS AU NIVEAU DE SON IMAGE	50
04. SYNTHÈSE DES ENJEUX	65
04.1. UNE GÉOGRAPHIE ET UN PAYSAGE RÉVÉLÉS	66
04.2. UN SITE INSCRIT DANS SON TERRITOIRE	66
04.3. UN SITE UNIFIÉ ET DES EXTENSIONS STRUCTURÉES	67
04.4. UNE DESTINATION ANIMÉE ET IDENTIFIABLE	67
04.5. UN ÉCOSYSTÈME NAUTIQUE MODERNISÉ	68
04.6. SYNTHÈSE DES PREMIÈRES ORIENTATIONS	68

00. PRÉAMBULE // PORT OLONA 2040, UN FLEURON PORTUAIRE DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

00.1. CONTEXTE

>> **Le plus grand port de plaisance de Vendée** et un des tous premiers de la côte atlantique

>> **Une capacité actuelle de 1 500 places** sur Port Olona et de 145 places au Quai Garnier

>> Un linéaire de quai de 600m

>> **Des entreprises nautiques** (accastillage, voilerie, électronique...) et **des prestataires d'activités de loisirs nautiques** (location de bateaux, jet ski...) en nombre

>> **De nombreuses courses au large** en solitaire et sans escales dont le mythique **Vendée Globe** et la **Golden Globe Race** y sont organisées

>> Un chenal devenu emblématique des Sables d'Olonne et du Sport mondial

Les premières phases de concertation ont mis en évidence plusieurs attentes et besoins en terme de fonctionnement et d'aménagement :

>> **La modernisation/digitalisation du port** et la mise à niveau des services portuaires à destination des usagers et des professionnels

>> **La clarification de la stratégie foncière**

>> **L'embellissement et la végétalisation du site** notamment sur la Place Jean Neau

>> **Le développement de lieux de vie conviviaux** pour faire vivre le port toute l'année

>> **L'amélioration de la synergie entre les acteurs du nautisme**

>> **L'amélioration de l'insertion du port dans la ville**

>> **La prise en compte des enjeux environnementaux**

00.2. OBJECTIFS / UN PROJET AMBITIEUX ET ÉCHELONNÉ

Développer **une stratégie de développement échelonnée dans le temps** pour permettre d'ici 2040 à Port Olona :

>> D'être **un des fleurons de la Ville nouvelle des Sables d'Olonne, et de la façade atlantique** en l'inscrivant dans une dynamique de développement et d'embellissement.

>> Que **les usages et destinations soient clairement définis et fléchés** afin de permettre à chacun de disposer d'une lisibilité suffisante pour entreprendre et développer ses activités.

>> Qu'**un schéma d'orientation soit co-élaboré et validé par tous, balisant la stratégie à court, moyen et long terme**. Celui-ci devra intégrer les usages suivants :

- > Port à sec
- > Port à terre
- > Shipchandlers
- > Un bâtiment signal nautique
- > Un village d'entreprises nautiques
- > Un village associatif
- > Une maison de la mer
- > Une station-service hydrogène
- > Le Vendée Globe

Cette stratégie échelonnée a **une première échéance à la fin de l'année 2021** avec la **nécessité de clarifier les AOT arrivant à expiration**.

00.3. PÉRIMÈTRES



00.4. CONCERTATION / UN PROJET D'ENSEMBLE, ENSEMBLE

1 diagnostic en marchant avec 50 personnes environ

65 acteurs sollicités

45 acteurs institutionnels, associatifs et professionnels auditionnés

22 réponses aux questionnaires envoyés aux particuliers et professionnels

85% des personnes interrogées considèrent que Port Olona **ne fait pas partie intégrante de la ville**

67% des personnes interrogées considèrent que Port Olona **est accessible facilement depuis la gare**

81% des personnes interrogées considèrent que Port Olona **est accessible facilement depuis la Chaume**

95% des personnes interrogées considèrent qu'il n'y a **pas suffisamment d'actions en faveur du développement durable** et de la transition écologique

85% des personnes interrogées considèrent que Port Olona ne propose **pas assez de lieux de rencontre**

78% des personnes interrogées considèrent que Port Olona ne propose **pas assez d'activités pour les enfants et adolescents**

39% des personnes interrogées considèrent qu'il est **peu aisé de se stationner** à Port Olona

80% des personnes interrogées considèrent que **l'espace mis à disposition du monde associatif n'est pas optimisé**

→ *La synthèse de la concertation est versée au diagnostic (cf annexes)*

LE PORT DANS LA VILLE



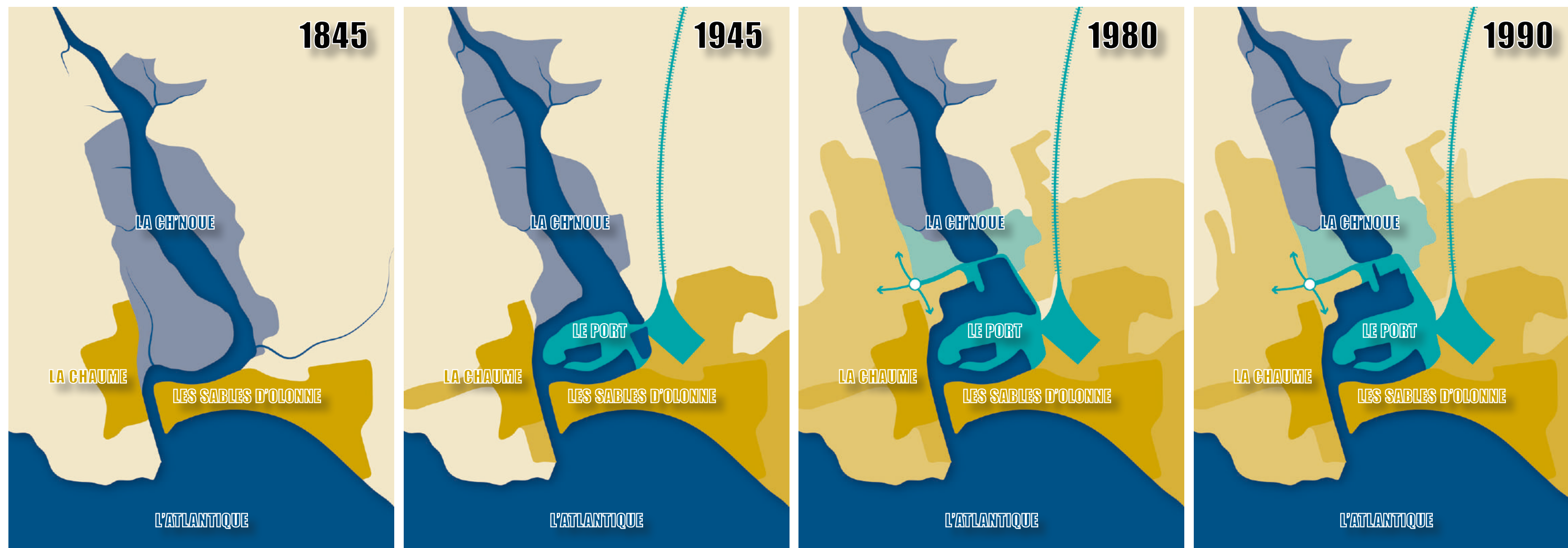
// UN TERRITOIRE MORCELÉ DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION



«C'est le port du Vendée Globe...»

Source: Entretien avec la SA du Port

01. UN TERRITOIRE MORCELÉ DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION



Les Sables d'Olonne en 1845 :

>> La Chaume et les Sables d'Olonne sont réunis en 1753 après quelques siècles de rivalité.

Les Sables d'Olonne en 1945 :

>> Développement des infrastructures portuaires de 1845 à 1963

>> Création d'une voie ferrée en 1866

Les Sables d'Olonne en 1980 :

>> Construction de Port Olona 1 en 1979

>> Création d'une rocade entre la Chaume et les Sables d'Olonne

Les Sables d'Olonne en 1990 :

>> Construction de Port Olona 2 en 1988

→ DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES CRÉÉES SUCCESSIVEMENT SANS PROJET D'ENSEMBLE, GÉNÈRENT DYSFONCTIONNEMENTS ET MANQUE DE LISIBILITÉ

→ DÉVELOPPER UN PROJET DE PORT UNIFIÉ ET AMBITIEUX DANS UN PROJET D'AGGLOMÉRATION NOUVELLE

LES SABLES D’OLONNE EN 2021/

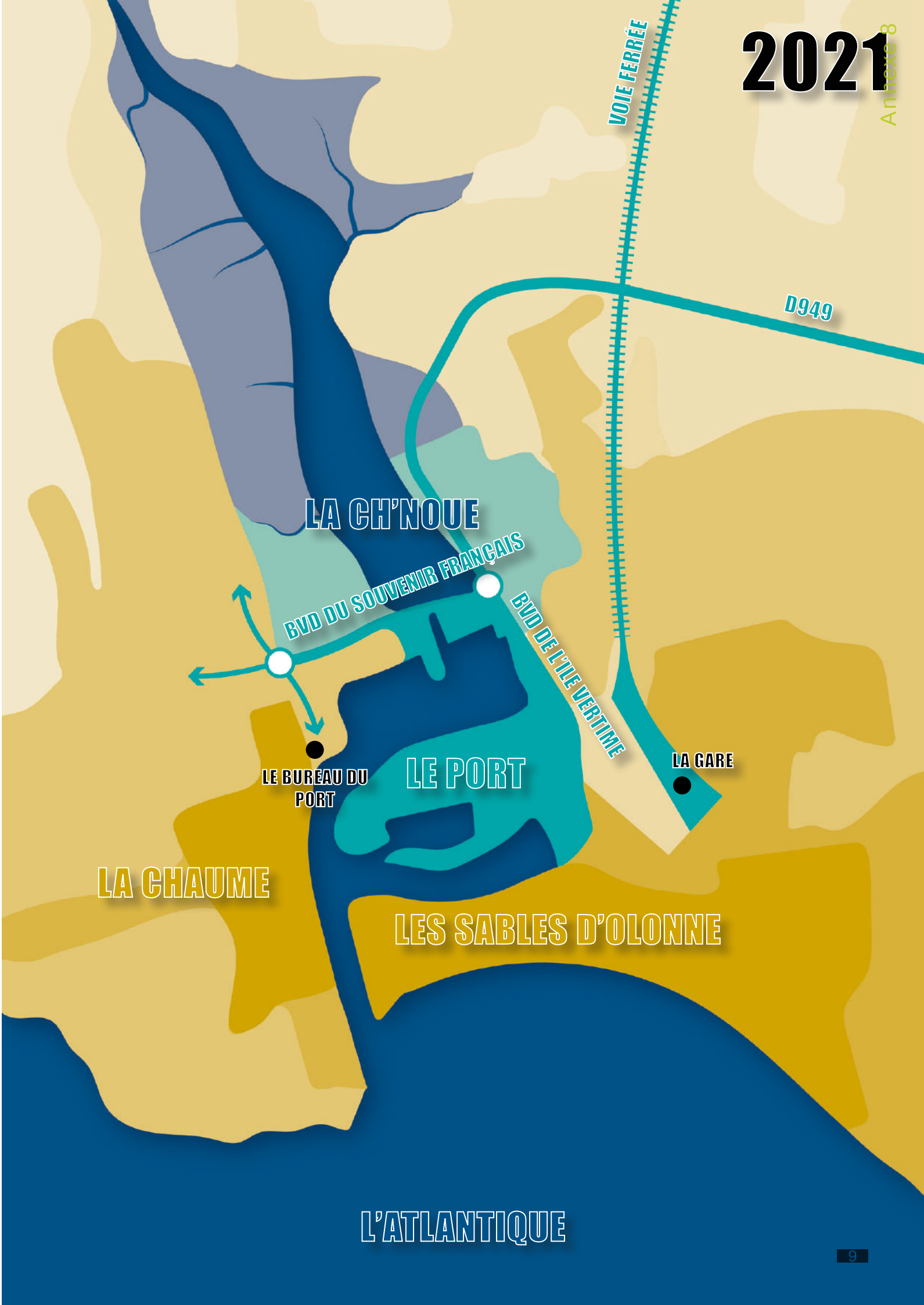
4 CONSTATS PRÉLIMINAIRES

1/ LA CH’NOUE, UN SYSTÈME NATUREL REMARQUABLE MAIS RÉSIDUEL ET NON VALORISÉ

2/ LE CHENAL, UN ESPACE EMBLÉMATIQUE MAIS DÉCONNECTÉ DU PORT ET DE LA CH’NOUE

3/ LA CHAUME ET LES SABLES, 2 VILLES HISTORIQUEMENT SÉPARÉES DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D’UNION

4/ DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES STRUCTURANTES MAIS ENCORE TROP CLIVANTES



01. UN TERRITOIRE MORCELÉ DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION

01.1. LA CH'NOUE, UN SYSTÈME NATUREL REMARQUABLE MAIS RÉSIDUEL ET NON VALORISÉ

- >> UN ESPACE NATUREL REMARQUABLE SUPPORT DE PEU D'USAGES
- >> UN ESPACE NATUREL FRAGILE ET PROTÉGÉ
- >> UN ESPACE DÉCONNECTÉ DU PORT ET DU CHENAL

01.2. LE CHENAL, UN ESPACE EMBLÉMATIQUE MAIS DÉCONNECTÉ DU PORT ET DE LA CH'NOUE

- >> LES QUAIS DE LA CHAUME, UN LIEU DE VIE EMBLÉMATIQUE OFFRANT DES VUES SUR L'ATLANTIQUE
- >> UN ESPACE DÉCONNECTÉ DU PORT ET DE LA CH'NOUE



ENJEUX

RÉDUIRE LES FRACTURES SPATIALES ET MENTALES ENTRE LA CH'NOUE, LE PORT ET LE CHENAL

FAIRE DU PORT, LE TRAIT D'UNION ENTRE CES 2 ESPACES EMBLÉMATIQUES DES SABLES D'OLONNE

ANIMER LA CH'NOUE TOUT EN LA PRÉSERVANT ET LA RESTAURANT



«La Ch'noue comme base arrière quand le temps est mauvais...»

Source: Entretien avec le SNS





1

Un espace de nature remarquable peu valorisé



2

Des itinéraires piétons/cycles qui permettent la découverte de la Ch'noue...



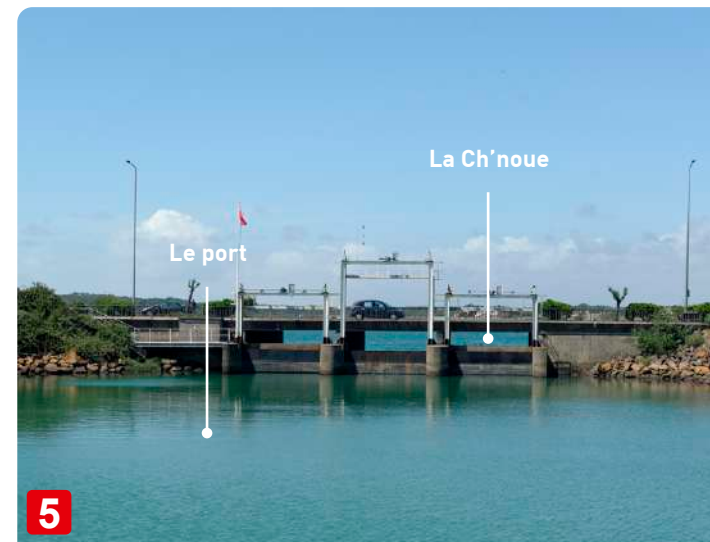
3

... mais qui manquent de continuité et de visibilité



4

Des itinéraires confidentiels



5

L'écluse de la rocade assure le lien maritime entre la Ch'noue et l'océan



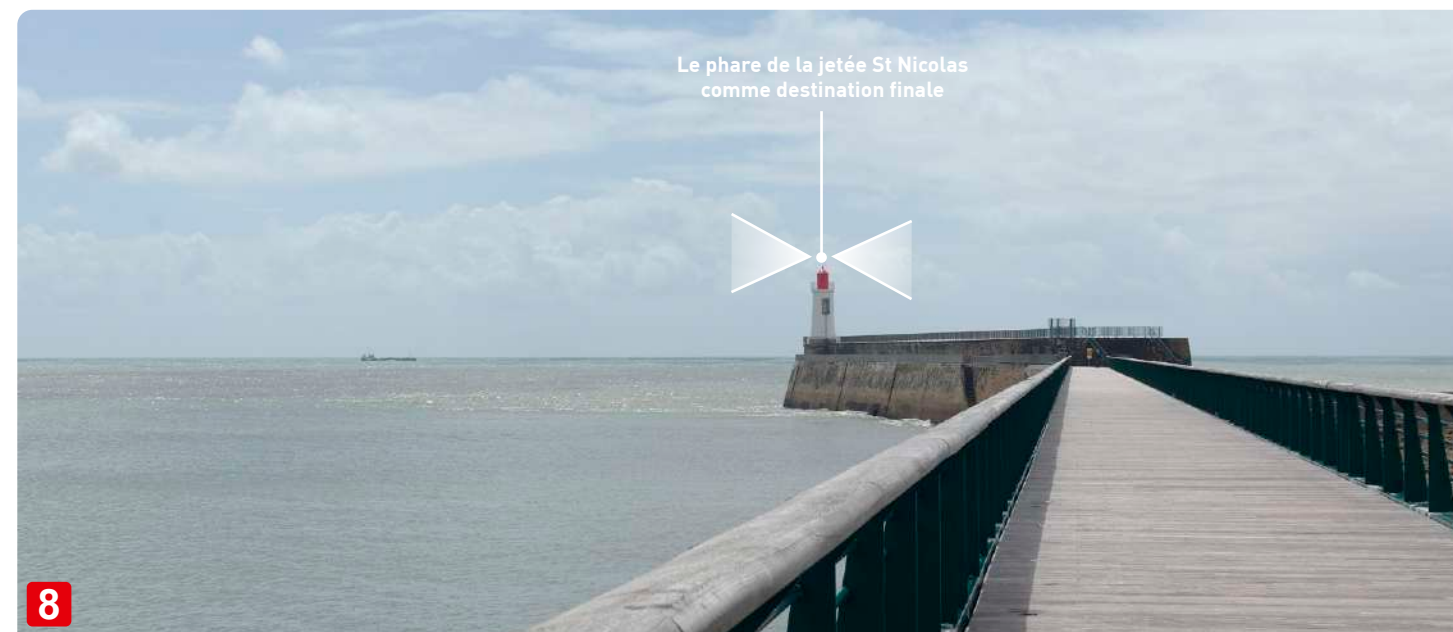
6

Un manque de co-visibilité entre la Ch'noue et le port



7

Porte d'entrée maritime, le chenal offre des vues emblématiques notamment pendant le V.G



8

Un itinéraire touristique mise en scène par un élément identitaire

01. UN TERRITOIRE MORCELÉ DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION

01.3. DEUX VILLES HISTORIQUEMENT SÉPARÉES DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION

>> LA CHAUME ET LES SABLES RATTACHÉS PAR UNE LIAISON UNIQUE ET TRÈS ROUTIÈRE

>> UN DÉFICIT DE LIAISONS TERRESTRES ALTERNATIVES À LA VOITURE ENTRE LA CHAUME ET LES SABLES

>> UNE RUPTURE DANS LA LIAISON GARE/PORT AU DROIT DE L'ENTRÉE DU PORT DE COMMERCE

>> DES ITINÉRAIRES ACTIFS GARE/PORT PEU LISIBLES JUSQU'AU BOULEVARD DE L'ILE VERTIME

ENJEUX

RÉDUIRE LES FRACTURES ROUTIÈRE ENTRE LES SABLES D'OLONNE ET LA CHAUME

FAIRE DU PORT, LE TRAIT D'UNION ENTRE CES 2 CENTRALITÉS URBAINES

DÉVELOPPER LES LIAISONS ACTIVES DE LA GARE JUSQU'AU PHARE EN PASSANT PAR LE PORT, LE FUTUR MUSÉE DE LA MER ET LA VILLA CHARLOTTE



«Il faut prolonger la promenade jusqu'au passeur...»

Source: Entretien avec la SA du Port





Une liaison maritime efficace et ludique qui réunit la Chaume et les Sables



Une liaison piétonne vers le port peu qualitative.



Une liaison piétonne et cyclable confortable et sécurisée mais peu qualifiée



Principale liaison routière efficace entre la Chaume et les Sables. Large emprise et aspect très routier



Un cheminement sur quai confidentiel



Une liaison multimodale source de conflits d'usages

01. UN TERRITOIRE MORCELÉ DONT LE PORT EST LE POSSIBLE TRAIT D'UNION

01.4. DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS CLIVANTES, EN HÉRITAGE

>> UN PORT EN CŒUR DE VILLE VÉCU COMME UN IMPACT NÉGATIF (PAYSAGE, POUSSIÈRES...)

>> UN PORT DE COMMERCE PEU PERMÉABLE, VÉCU COMME UNE ENCLAVE

>> UNE ENTRÉE DE VILLE IMPACTÉE PAR L'IMPORTANCE DU TRAFIC ROUTIER

>> DES OPPORTUNITÉS D'EXTENSION EXCENTRÉES AU NORD, AU RISQUE DE NOUVELLES COUPURES

>> DES PARKINGS ET DES ÉQUIPEMENTS MAL RELIÉS AU PORT



ENJEUX

RÉDUIRE LES COUPURES URBAINES SANS ENCLAVER LE PORT

IDENTIFIER ET INTÉGRER LES POSSIBILITÉS DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE DANS UN PROJET D'ENSEMBLE



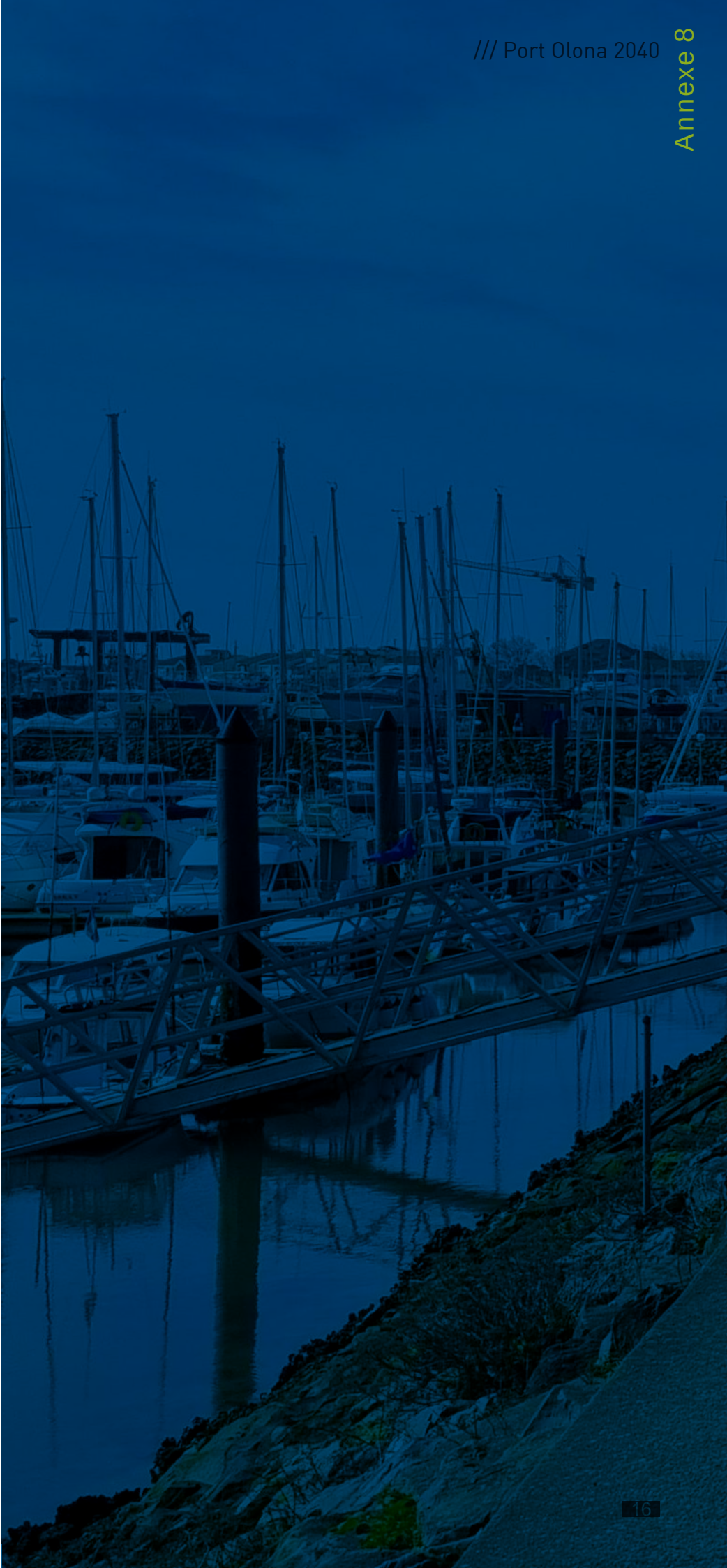
«Agrandir les ports c'est une bêtise. Il faut faire mieux avec ce qu'on a...»

Source: Entretien avec la CCI





LE PORT



// UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT



«Les professionnels font vivre le port toute l'année quand le Vendée Globe le fait tout les 4 ans...»

Source: Entretien avec un acteur d'Armada

02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT

02.1. UN TERRITOIRE PATRIMONIAL, PROTÉGÉ

- >> UN SITE PROTÉGÉ RÉGLEMENTAIRE
- >> UN SITE EMBLÉMATIQUE DONT LE PAYSAGE N'EST PAS À LA HAUTEUR DES ENJEUX D'UNE AVAP
- >> UNE RÉGLEMENTATION AVAP EXCLUANT LA ZAC ET LES POSSIBILITÉS D'UNIFICATION DES PAYSAGES
- >> UN SECTEUR NATURA 2000 QUI LAISSE DES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGEMENT
- >> UNE RÉGLEMENTATION AMENÉE À ÉVOLUER D'ICI 2040



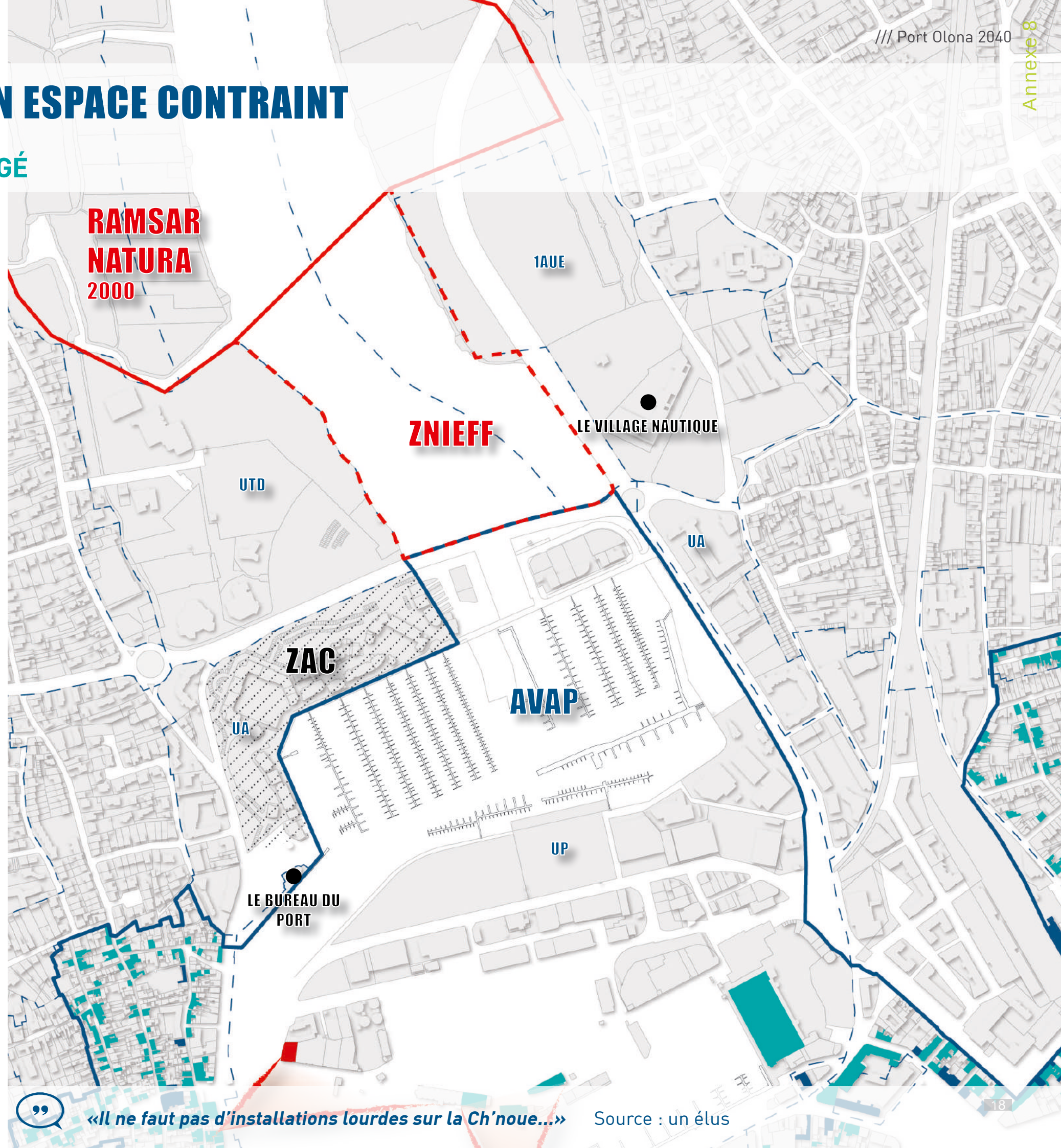
ENJEUX

S'ADAPTER ET ANTICIPER L'ÉVOLUTION DES RÉGLEMENTATIONS

INTÉGRER LES ENJEUX DE GESTION DES HAUTEURS D'EAUX DE LA CH'NOUE

INTÉGRER LES ENJEUX PATRIMONIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

- Ouvrage maritime
- Bâti remarquable
- Bâti d'intérêt et d'accompagnement
- Périmètre AVAP
- Périmètre Natura 2000



PLU

>> UA

UA6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions doivent être implantées totalement ou partiellement à l'alignement des voies privées ou publiques existantes, à modifier ou à créer.

UA9 - Emprise au sol

Pour les terrains de moins de 250m², l'emprise au sol est limitée 200m².

Pour les autres terrains, l'emprise au sol maximum est fixée à 80% de la surface du terrain.

UA10 - hauteur maximale des constructions

Dans les périmètres ZPPAUP (AVAP) la hauteur des constructions reste subordonnée au règlement de la ZPPAUP.

>> UP

UP1 - Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits

Toutes constructions et installations qui n'ont pas un rapport direct avec les activités portuaires ou maritimes et la gestion du domaine public maritime.

UP6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions pourront être implantées soit à l'alignement, soit présenter un retrait minimum d'1m.

>> UTD

UT1 - Types d'occupation et d'utilisation du sol interdits

Tout type de constructions, installations, aménagements et travaux, à l'exception de ceux relevant du caractère et de la vocation du secteur.

UT6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions pourront être implantées soit à l'alignement, soit présenter un retrait minimum d'1m.

>> 1AUE

1AU2 - Occupations et utilisations soumises à conditions

Les règles applicables sont celles de la zone U, affectées du même indice ainsi que des orientations d'aménagement spécifiques éventuelles.

UE2 - Occupations et utilisations soumises à conditions

Les constructions et installations à usage d'activités économiques, de commerce, d'artisanat, d'industrie, de bureaux, de services et d'hébergement hôtelier, ainsi que les dépôts et entrepôts nécessaires à la gestion de ces activités.

AVAP

>> LE SECTEUR PORTUAIRE

Les prescriptions architecturales concernent l'ensemble du bâti ancien et les futures constructions.

Ce secteur est amené à évoluer en terme de bâti mais également en terme d'activité. Tout projet doit faire l'objet d'une réflexion au regard de **la conservation du caractère et de l'identité portuaire du lieu.**

Tout aménagement ou construction doit **ménager les diverses perspectives visuelles** sur les bassins, sur le quai de la Chaume et sur le quai des Sables.

Au niveau des couleurs, le blanc doit être majoritairement utilisé avec un camaïeu de gris.

La restauration des silos, visibles depuis les quais du port de pêche, devra leur permettre de s'intégrer harmonieusement dans cette ambiance claire et neutre.

La hauteur d'égout des bâtiments futurs ou à modifier sera proche de celle des bâtiments contigus ou les plus proches.

NATURA 2000

Le site « **Dunes, forêt et marais d'Olonne** », du fait de sa richesse patrimoniale et de sa diversité biologique, a été désigné espace de préservation au titre des deux directives, **ZPS et ZSC**.

Les acteurs du territoire doivent respecter le document d'objectifs (DOCOB), qui définit les mesures de gestion à mettre en oeuvre pour le site.

Les principaux objectifs du DOCOB sont:

- **La préservation et la restauration des habitats** d'espèces d'intérêt communautaire.
- **La valorisation du site** en favorisant l'accès du site aux visiteurs et en le faisant connaître.

ZNIEFF I ET II

Les ZNIEFF sont des inventaires qui constituent le fondement de la connaissance. **Ils n'ont pas de portée réglementaire directe.** Néanmoins ils indiquent la présence d'un espace à fort enjeu de préservation et de valorisation des milieux naturels.

02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT

02.2. DES FONCTIONS MULTIPLES DANS UN ESPACE RESTREINT

- >> UN PORT SUPPORT DE MULTIPLE USAGES
- >> DES OPPORTUNITÉS FONCIÈRES LIMITÉES ET EXCENTRÉES
- >> UNE DOMANIALITÉ PEU LISIBLE
- >> UNE GOUVERNANCE ÉCLATÉE
- >> DES DROITS D'OCCUPATION PEU CLAIRS ET DÉCORRÉLÉS LES UNS DES AUTRES
- >> DES PROFESSIONNELS À L'ÉTROIT ET EN MANQUE DE VISIBILITÉ

ENJEUX

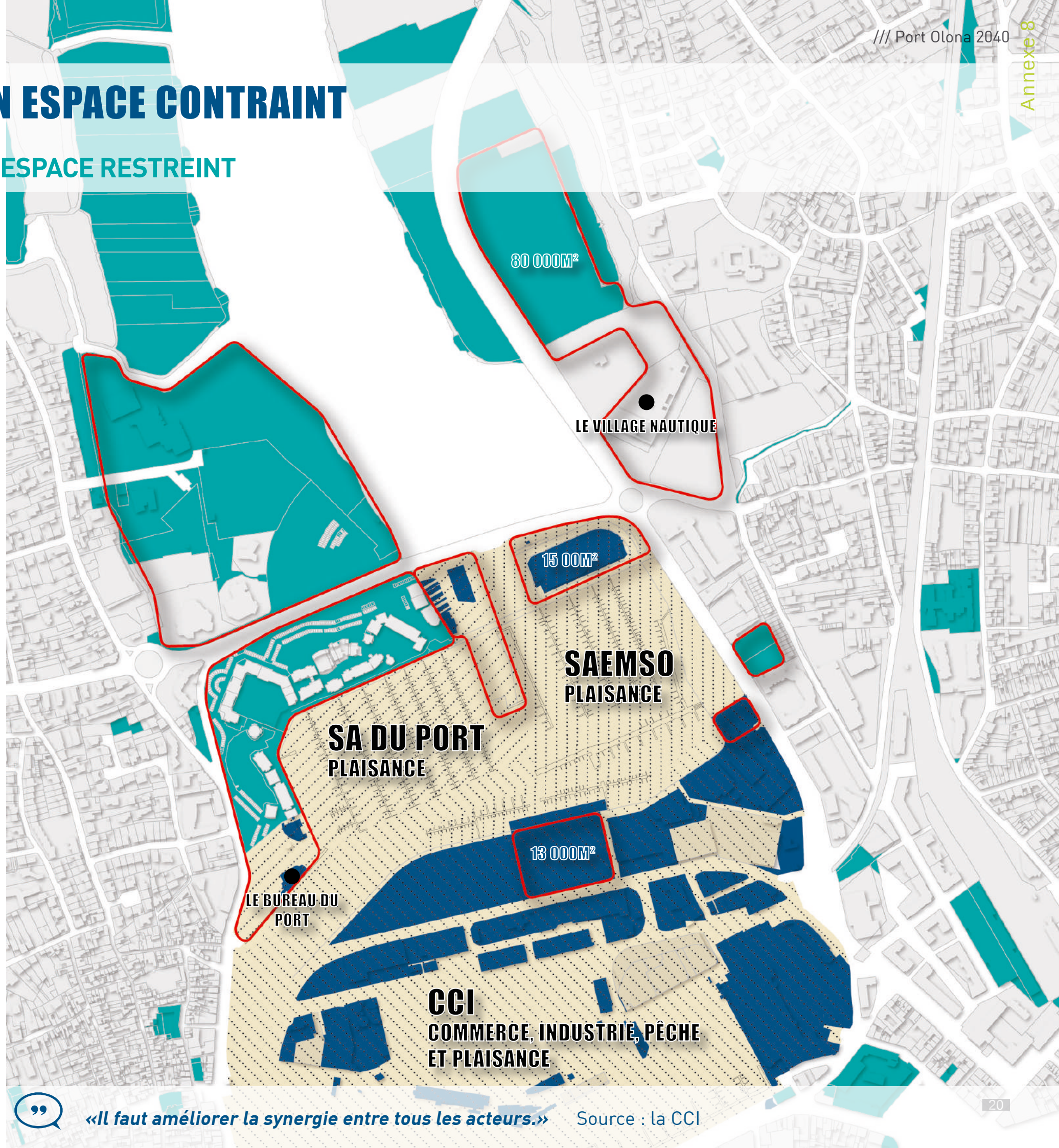
IDENTIFIER LES POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT

METTRE EN COHÉRENCE ET CLARIFIER LES CONCESSIONS/DROITS D'OCCUPATION

ASSOCIER TOUS LES ACTEURS À LA RÉFLEXION (CD, CCI, ASSOCIATIONS...)

AMÉLIORER L'INTÉGRATION DE LA ZAC ET CLARIFIER SES DOMANIALITÉS

- Domaine portuaire 
- Occupation du domaine public 
- Domaine public 
- Domaine privé 
- Zones d'enjeux 



«Il faut améliorer la synergie entre tous les acteurs.»

Source : la CCI



Des usages multiples qui donnent son identité à cet espace portuaire



CCI

SAEMSO

Une gouvernance éclatée par espace et par fonction



Des professionnels du nautique au contact des particuliers et touristes

02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT

02.3. DES ITINÉRAIRES PEU LISIBLES ET DISCONTINUS

>> UNE ENTRÉE PRINCIPALE TRÈS ROUTIÈRE ET DES ENTRÉES SECONDAIRES CONFIDENTIELLES

>> DES ITINÉRAIRES TOUS MODES PEU LISIBLES ET PEU HIÉRARCHISÉS

>> UN ITINÉRAIRE PIÉTONS/CYCLES SUR QUAI DISCONTINU

>> DES ESPACES DE STATIONNEMENT À LA DOMANIALITÉ CONFUSE

>> UNE OFFRE DE STATIONNEMENT RESTREINTE SUR LE PORT ET UNE OFFRE SOUS UTILISÉE À PROXIMITÉ

>> DES QUAIS AVEC DES CONFLITS D'USAGES



ENJEUX

CLARIFIER ET APAISER LES ESPACES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

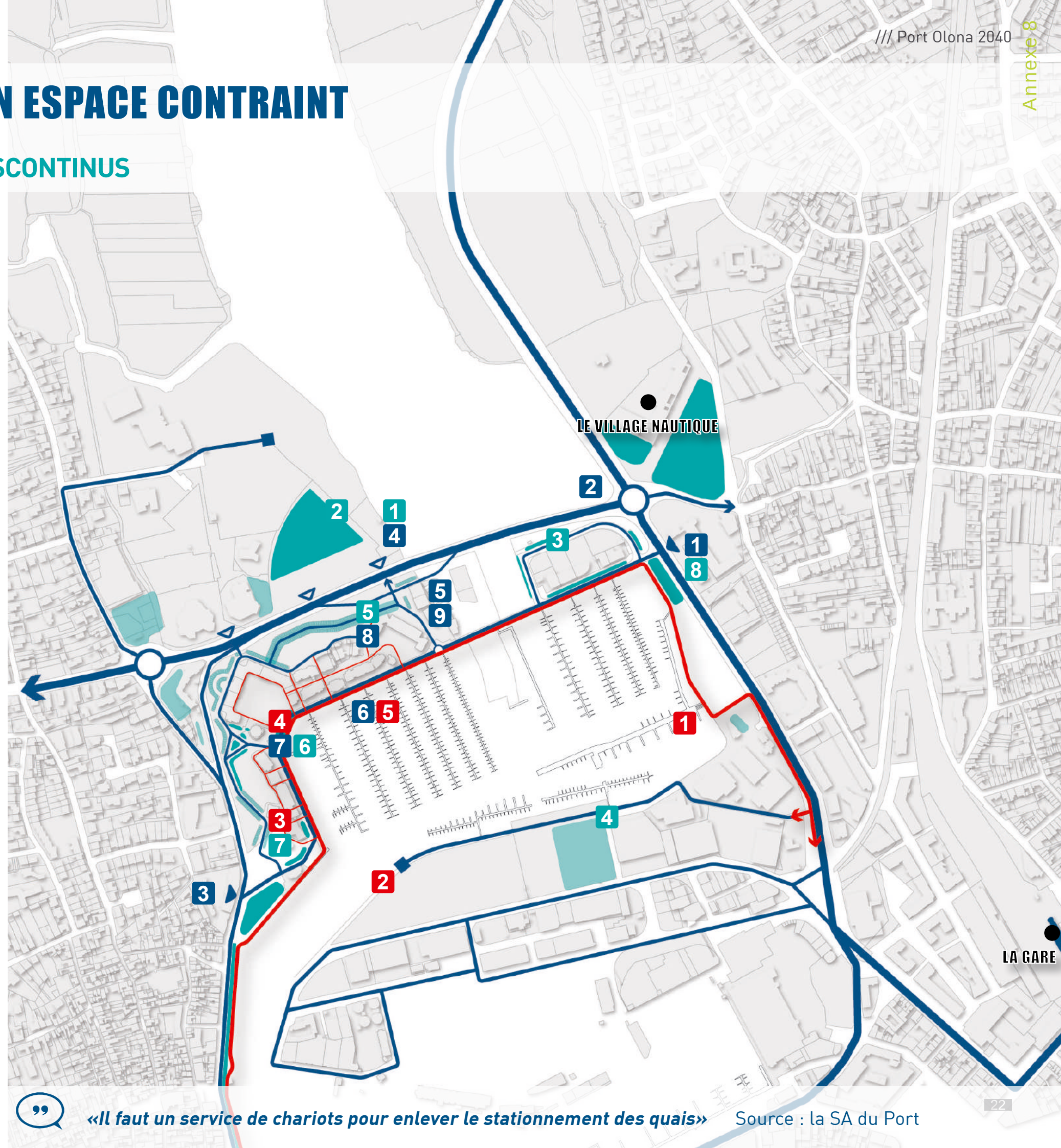
RENFORCER LA SIGNALISATION VERS LES STATIONNEMENTS À PROXIMITÉ

RENFORCER LES LIAISONS TRANSVERSALES ENTRE LA CH'NOUE, LA ROCADÉ ET LES QUAIS

HIÉRARCHISER LES MOBILITÉS SUR LES QUAIS ET SUR LA ROCADÉ

PROLONGER LES ITINÉRAIRES ACTIFS VERS LA GARE ET LE CENTRE VILLE

- Circulations actives —
- Circulations motorisées —
- Entrée principale ▶
- Entrées secondaires ◀
- Stationnement public ■
- Stationnement privé ■

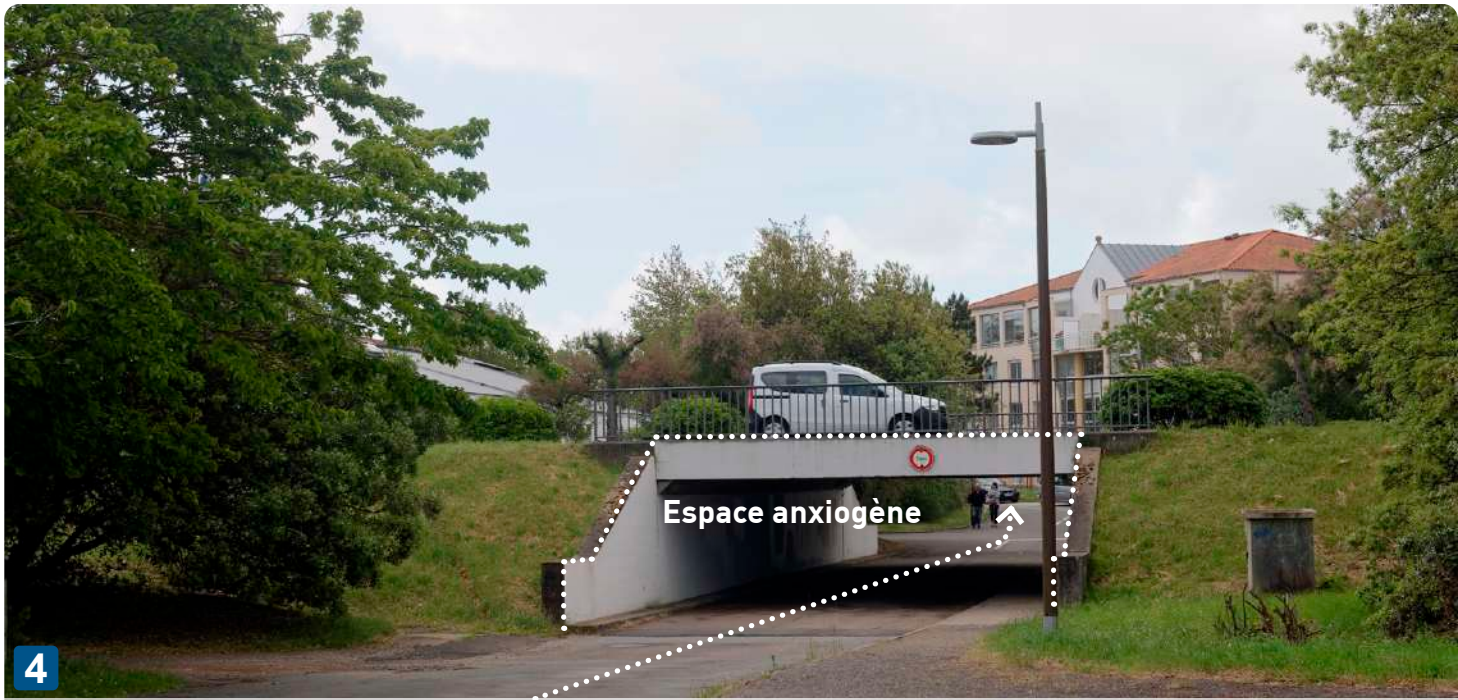




Une entrée principale très routière mutualisée avec la sortie



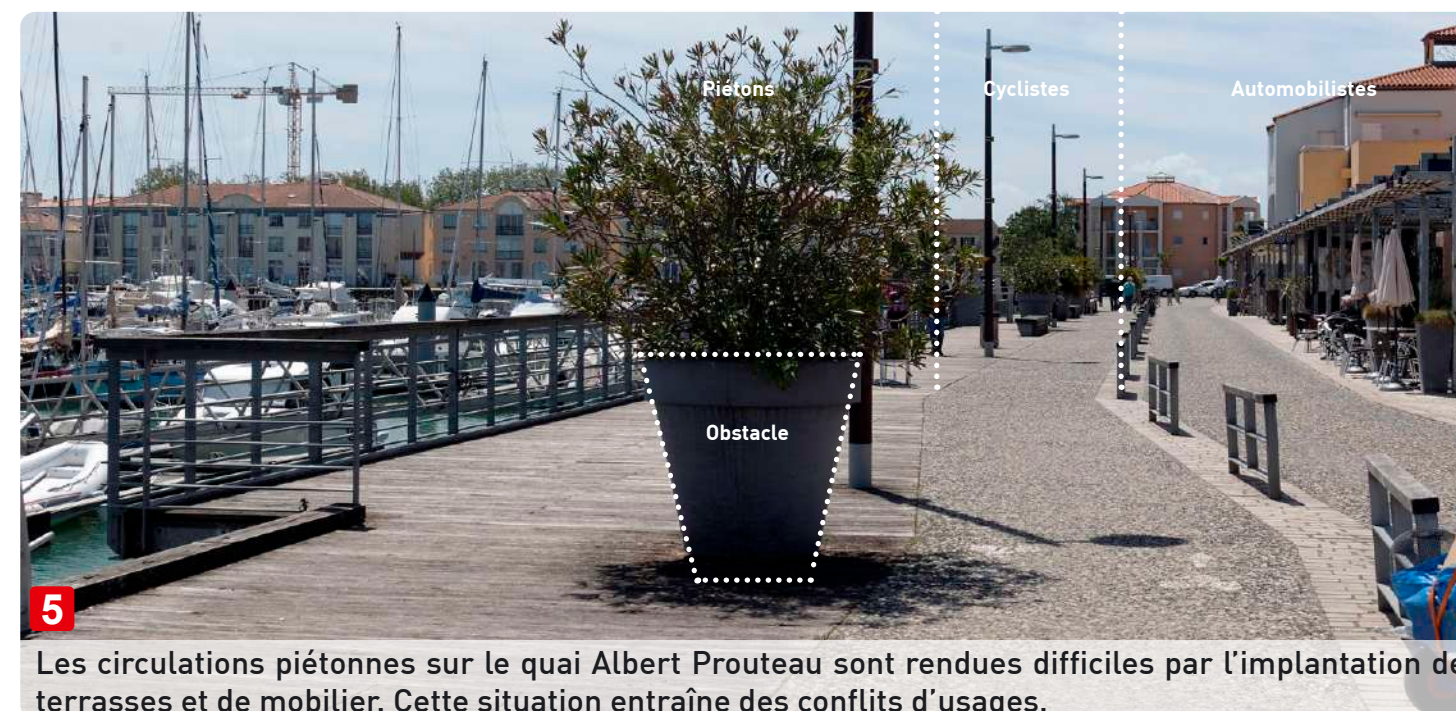
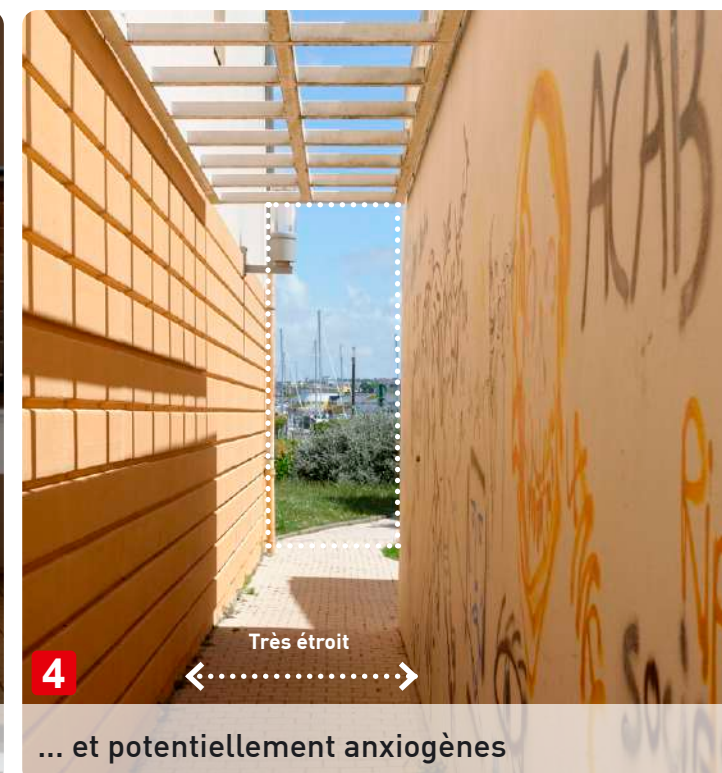
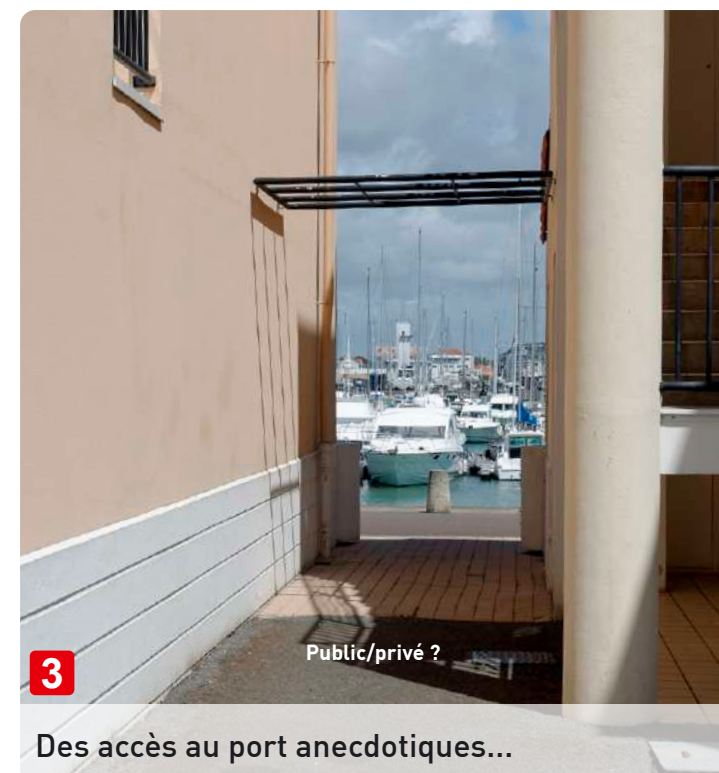
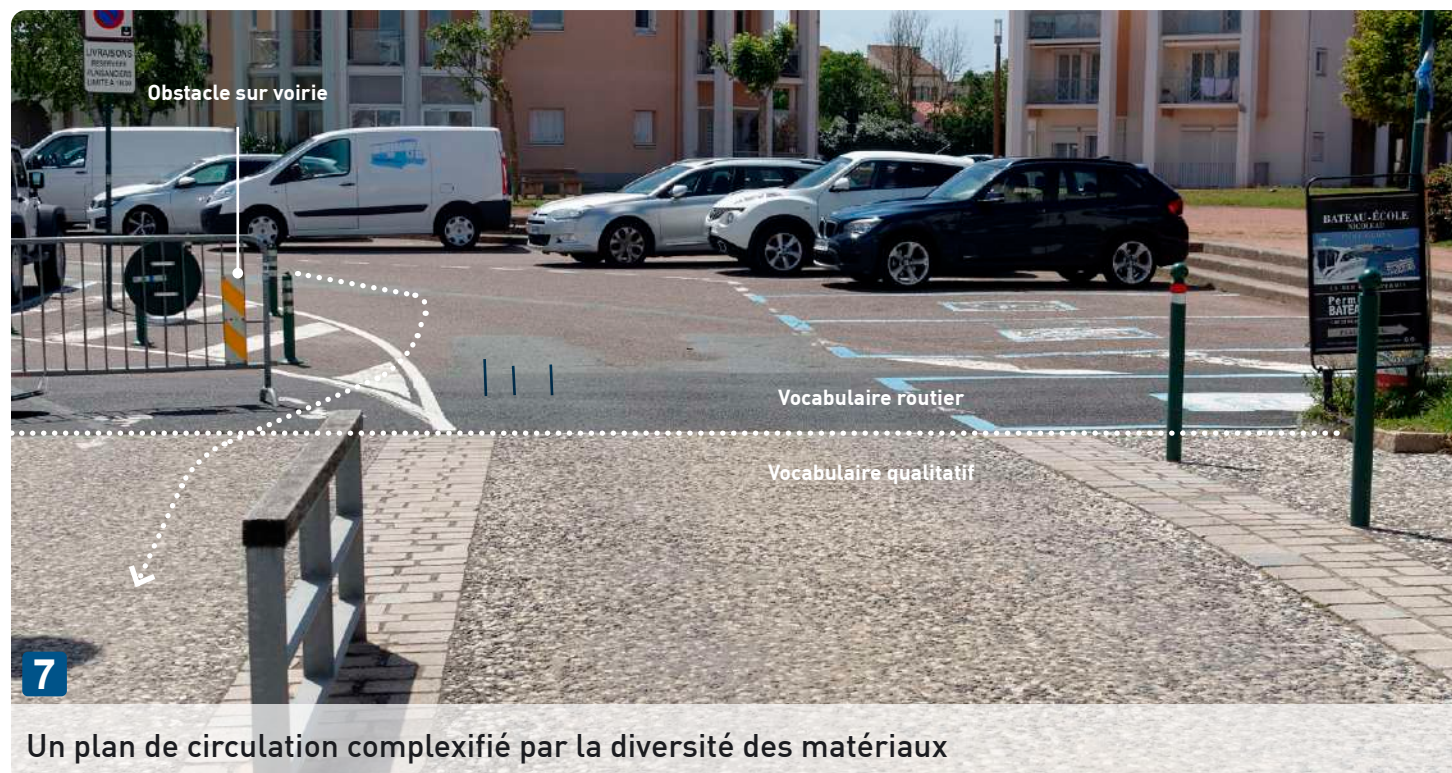
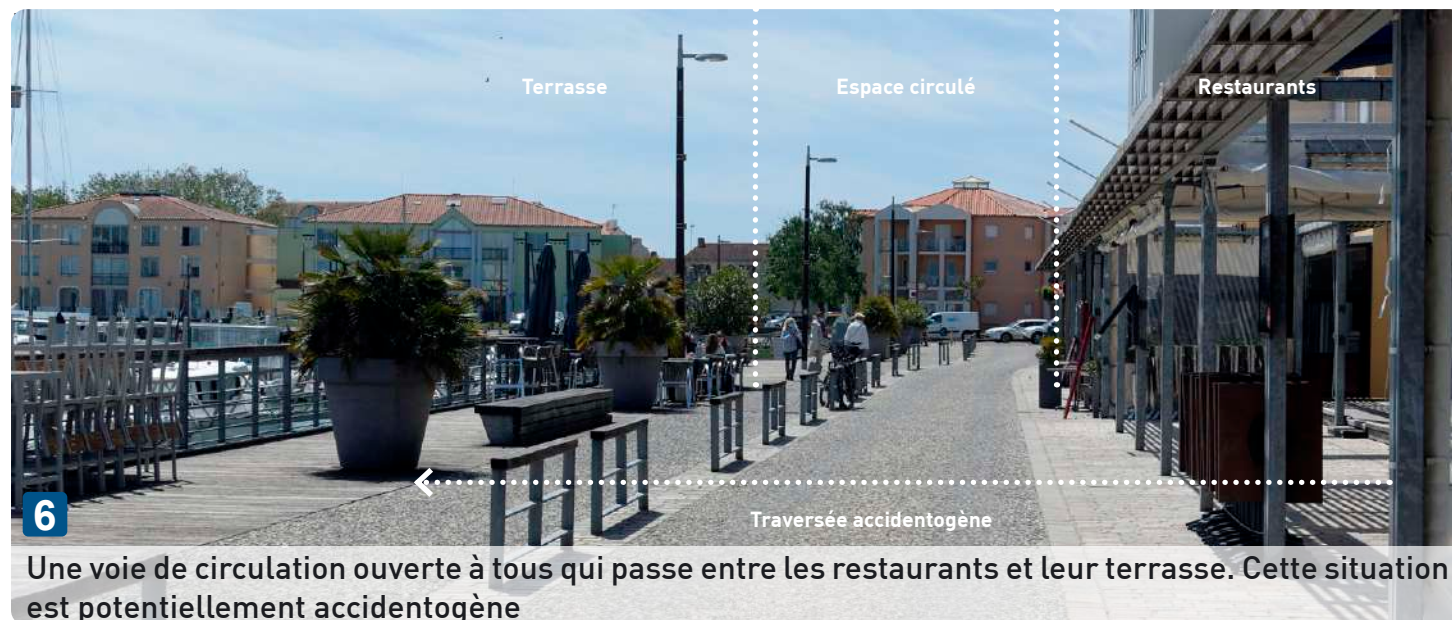
Des espaces de stationnement qui perturbe la lisibilité des entrées



Une entrée confidentielle et potentiellement anxiogène



Une entrée confidentielle. Le port de plaisance est uniquement signalé par un panneau





1 Le parking nord rocade est peu signalé ce qui ne facilite pas sa fréquentation.



2 Le parking nord est sous utilisé et peu qualitatif.



3 Le statut du parking de Port Olona 2 intégré à la zone technique est flou



4 La CCi dispose d'un parking réservé.



5 Une aire de stationnement privée à proximité du port et sous-utilisée hors saison. La domanialité de cet espace est peu lisible.



6 Une offre de stationnement sur quai restreinte mais à fort impact visuel.



7 La SNSM dispose d'une aire de stationnement réservée.



8 Une aire de stationnement au niveau de l'entrée principale permet un accès facile au port de plaisance sans impacter les espaces de déambulation.

02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT

02.4. DES LIEUX DE VIE VIEILLISSANTS, SANS IDENTITÉ FORTE

- >> DES ESPACES PEU IDENTIFIABLES
- >> UN MANQUE D'ANIMATIONS NOTAMMENT HORS SAISON ET HORS VENDÉE GLOBE
- >> DES ESPACES TRÈS MINÉRAUX
- >> DES ESPACES DÉCONNECTÉS LES UNS DES AUTRES
- >> DES ESPACES À DISTANCE DES CENTRES URBAINS

ENJEUX

DÉVELOPPER LES USAGES/ANIMATIONS TOUTE L'ANNÉE

METTRE EN SCÈNE LES ACTIVITÉS NAUTIQUES

METTRE EN RÉSEAU LES LIEUX DE VIE

DÉVELOPPER UN ESPACE PUBLIC COHÉRENT DANS LA CONTINUITÉ DE L'ESPLANADE DU VENDÉE GLOBE

- Commerces et équipements 
- Domaine public 
- Espace public terrestre 
- Espace public maritime 
- Lieux de vie 
- Espaces de déambulation 

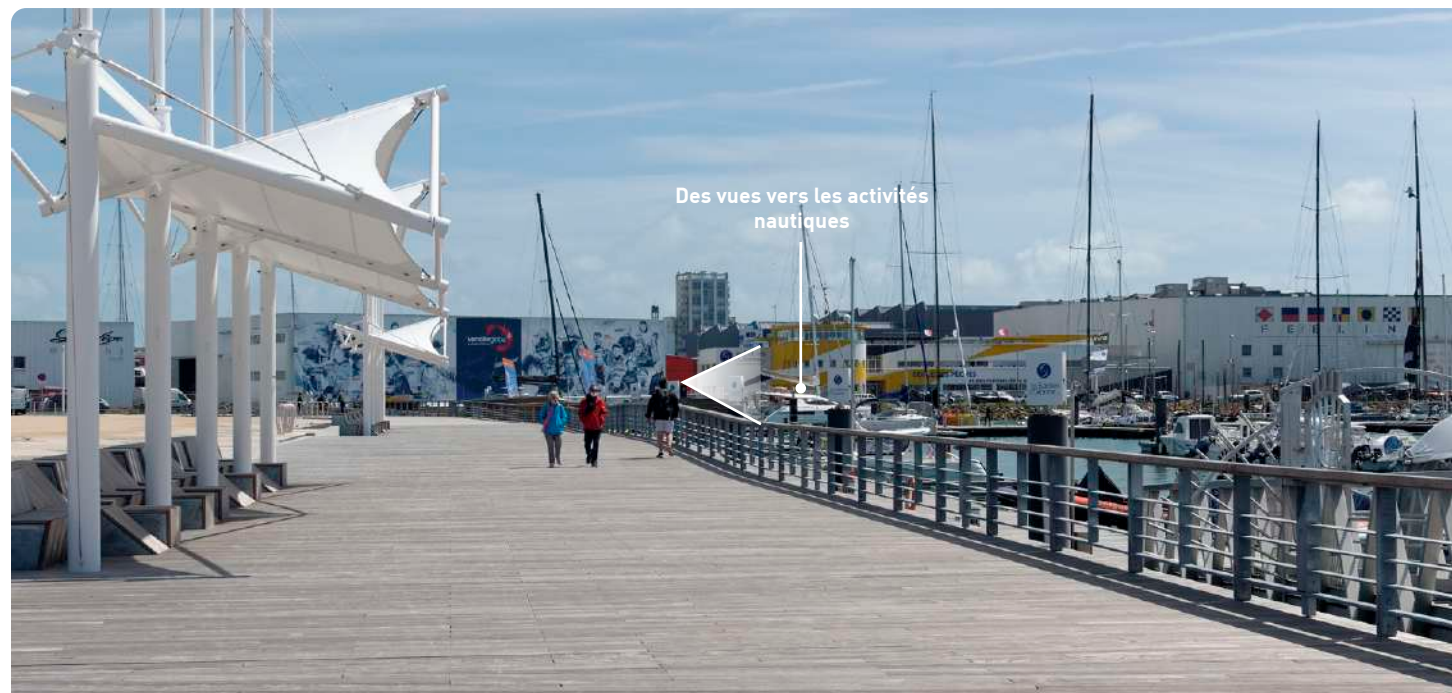


«Il manque des lieux de vie, des espaces de convivialité...»

Source : un acteur d'Armada



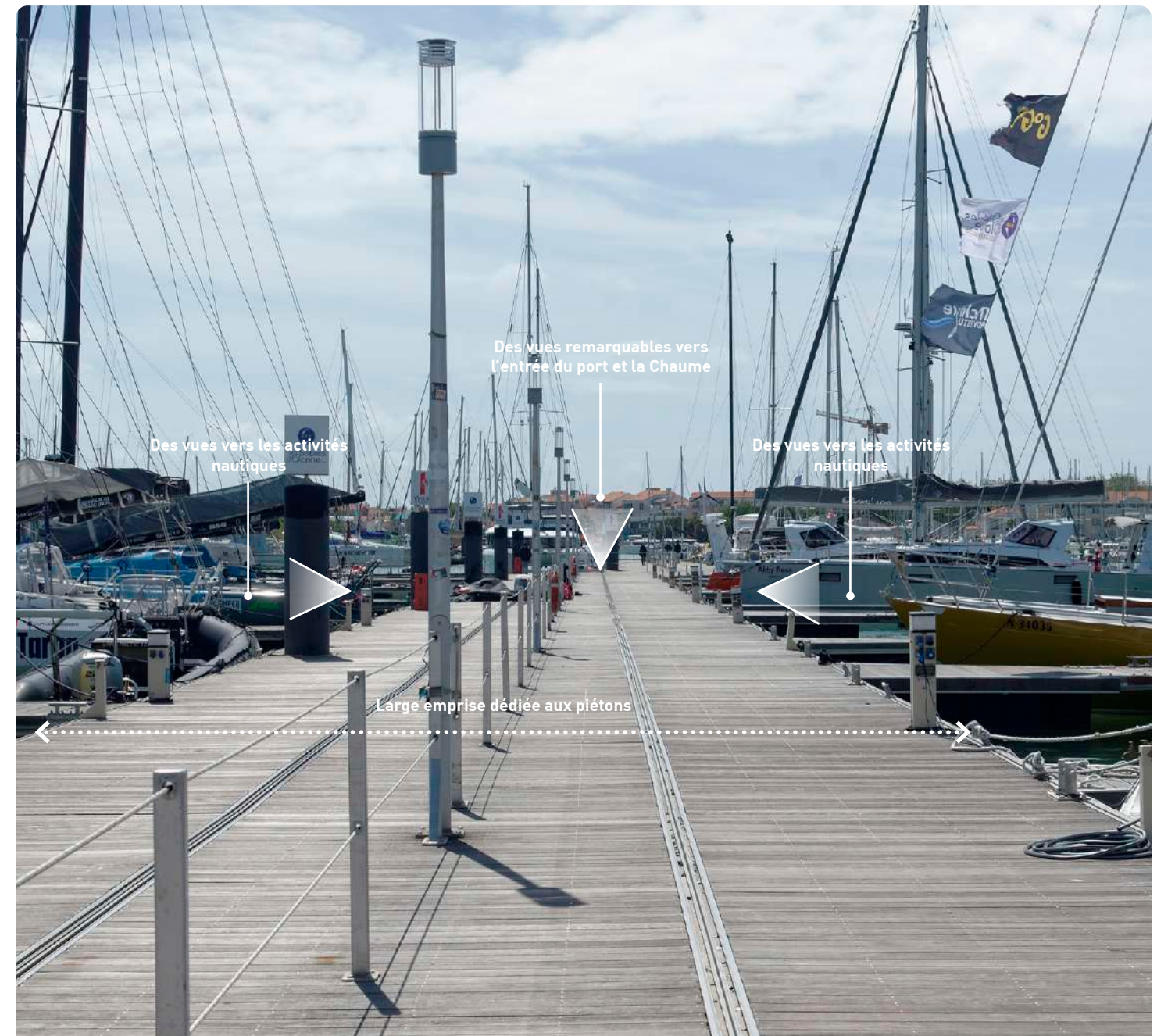
Un espace de stationnement très utilisé toute l'année



Un quai-tribune qui met en scène les vues sur le port de plaisance



Un espace support de peu d'usages en hors événements ponctuels. Espace très minéral.



Seul ponton accessible au grand public. Un espace au plus près des bateaux...



Une proximité avec les bateaux du Vendée Globe et leur équipe



Un espace qualitatif



Des espaces de dilatation qui offrent des vues sur le port de plaisance



Le secteur des commerces et restaurants



Un lieu de vie qui réunit touristes, plaisanciers, professionnels et badauds



Un large espace sous utilisé et sans identité



Un espace potentiellement anxiogène



Des commerces en RDC peu visibles et peu dynamiques



Un espace confidentiel et vieillissant en arrière du port de plaisance



Un lieu historique et dynamique

02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT

02.5. DES SÉQUENCES HÉTÉROGÈNES EN MANQUE DE LIENS

>> DES VUES VERS LE PORT MASQUÉES PAR LE BÂTI ET LA VÉGÉTATION QUI ENCLAVE LE PORT

>> UN PORT "CONFIDENTIEL"

>> DES SÉQUENCES ET DES AMBIANCES HÉTÉROGÈNES

>> PEU DE POINTS DE REPÈRE IDENTIFIABLES SUR LE PORT NOTAMMENT AUX ENTRÉES

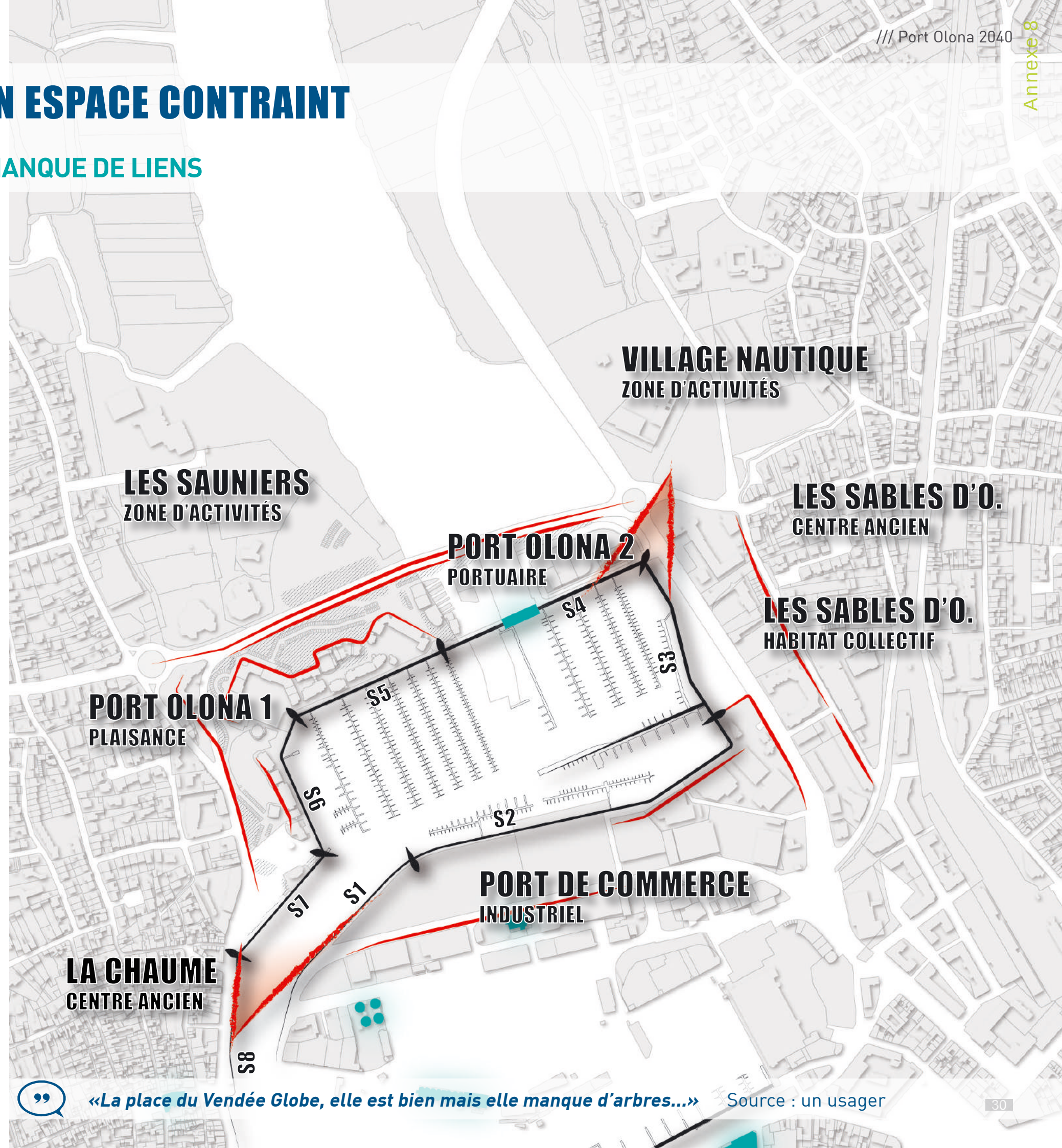
ENJEUX

INTÉGRER DANS UN PROJET D'ENSEMBLE LES MULTIPLES SÉQUENCES ET AMBIANCES

FAIRE DU PORT UNE DESTINATION IDENTIFIABLE

HIÉRARCHISER LE STATUT DES QUAIS PAR RAPPORT À LA ROCADÉ

Le quai et ses séquences 
 Les points de repère 
 Les ruptures visuelles et physiques 
 Les vues 

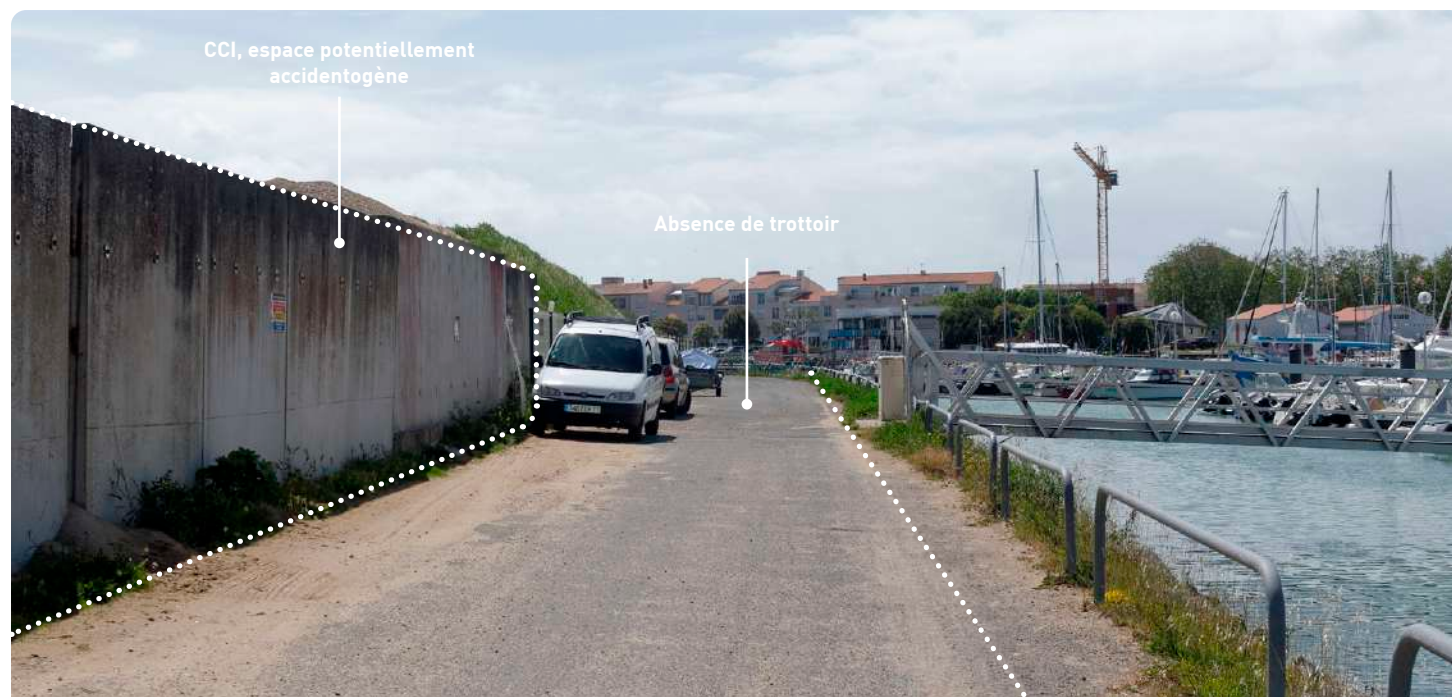


«La place du Vendée Globe, elle est bien mais elle manque d'arbres...»

Source : un usager



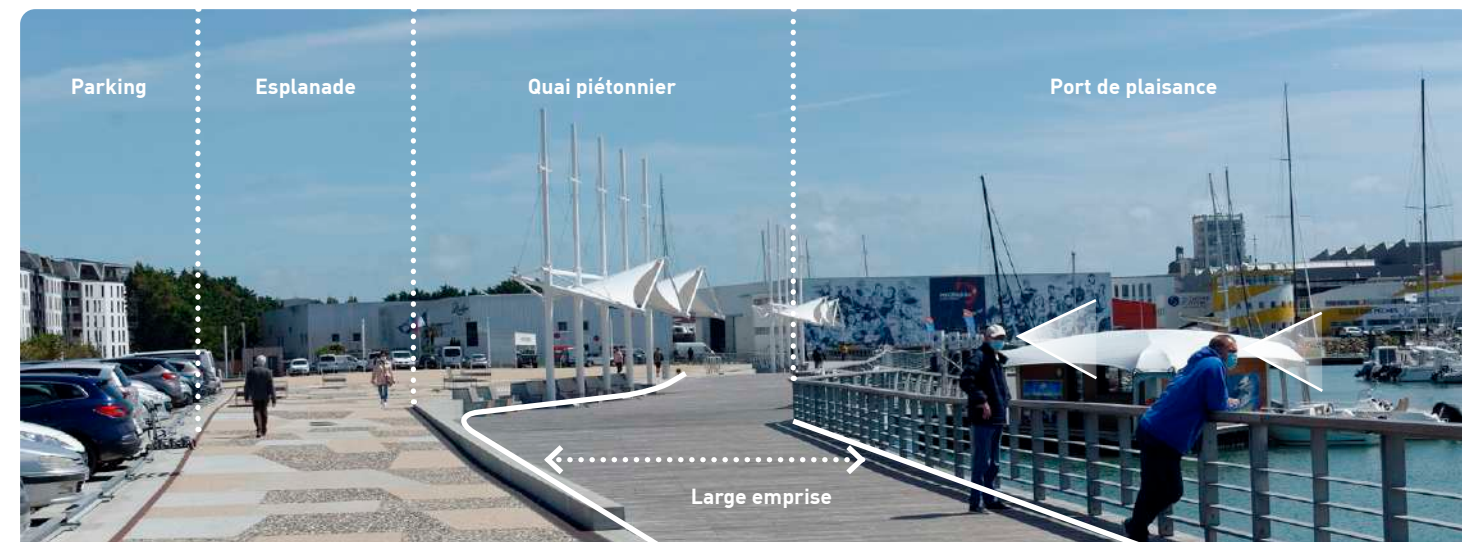
S1 - Un quai non accessible et non aménagé



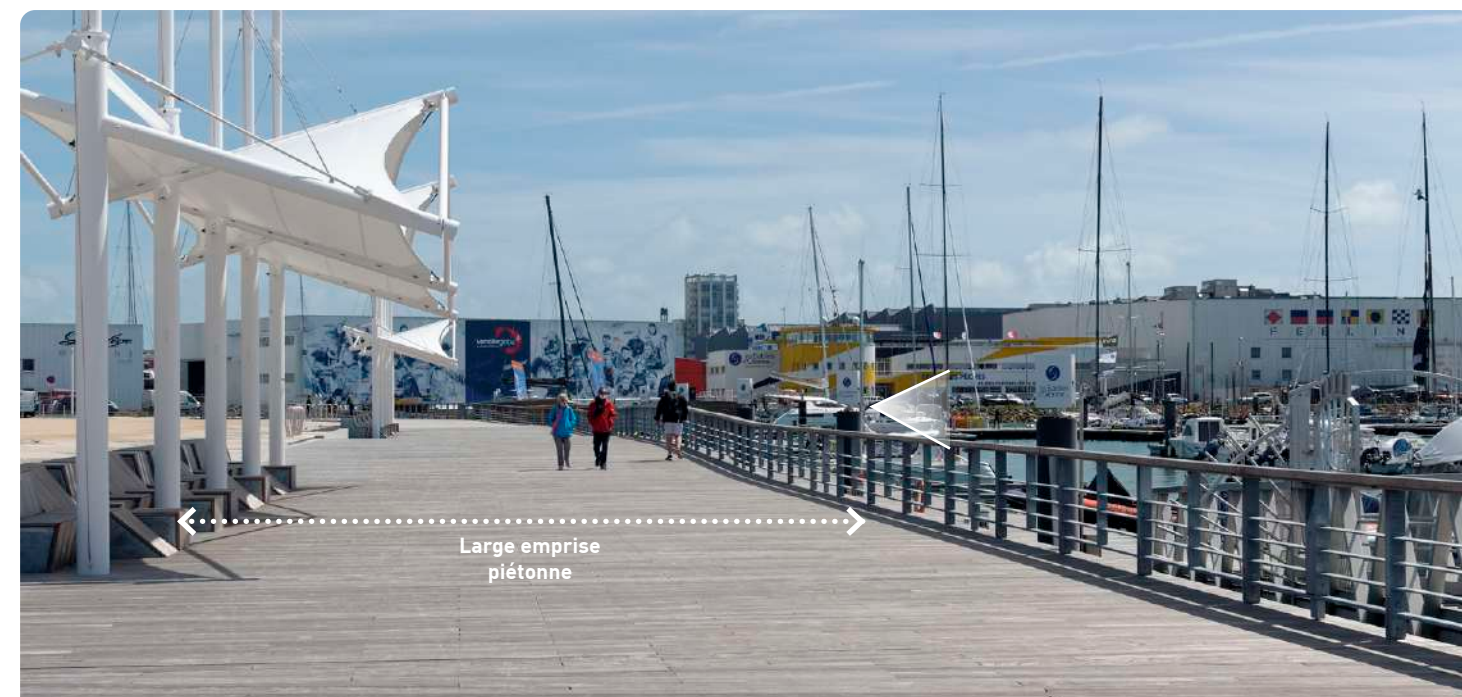
S2 - Un quai à l'aspect routier



S2 - Un quai à l'aspect routier



S3/Esplanade du Vendée Globe - Un quai piétonnier qualitatif à distance des espaces circulés



S3/Esplanade du Vendée Globe - Un quai piétonnier qualitatif, favorable à déambulation



S4/Quai Amiral de la Gravière - Un quai à l'aspect routier



S4/Quai Amiral de la Gravière - Un quai à l'aspect routier en rupture avec la séquence 5



S6/Quai Albert Prouteau - Un quai multimodal peu qualitatif à l'aspect routier



S5/Quai Albert Prouteau - Un quai multimodal qualitatif avec des espaces en encorbellement



S7/Quai Alain Gerbaud - Un quai piétonnier en couloir



S5/Quai Albert Prouteau - Un quai multimodal qualitatif et commerçant



S8/Quai Rousseau Méchin- Un quai multimodal avec une forte présence automobile



Un port qui se dévoile petit à petit



Des vues vers le port masquées par le bâti



Des vues vers le port masquées par la végétation



Des fenêtres ponctuelles sur le port de plaisance



Le port se dévoile de manière inattendue



Le stationnement sur quai masque en partie les vues sur le port

02. UN PORT MULTIPLE DANS UN ESPACE CONTRAINT

02.6.1. PORT OLONA 1

- >> DES LIEUX DE VIE EN MANQUE D'IDENTITÉ ET D'ANIMATIONS
- >> DES COMMERCES PLACE JEAN NEAU PEU VISIBLES ET EN MANQUE DE DYNAMISME
- >> DES ITINÉRAIRES MOTORISÉS EN MANQUE DE HIÉRARCHISATION ET DE LISIBILITÉ
- >> DES ITINÉRAIRES ACTIFS DISCONTINUS ET ENCOMBRÉS
- >> DES ENTRÉES CONFIDENTIELLES
- >> DES ESPACES DE STATIONNEMENT CONSOMMATEURS D'ESPACE ET MAL SIGNALÉS NOTAMMENT AU NORD
- >> DES ESPACES PEU QUALIFIÉS ET SANS DESTINATION APPARENTE
- >> DES VUES SUR LE PORT LIMITÉES ET PEU VALORISÉES

ENJEUX

DÉVELOPPER LES USAGES ET ANIMATIONS NOTAMMENT SUR LA PLACE J. NEAU ET PLACE DES PEINTRES PAJOTS

RÉORGANISER LE STATIONNEMENT ET AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE VERS LE PARKING DE LA ROCADÉ NORD

HIÉRARCHISER ET QUALIFIER LES ENTRÉES

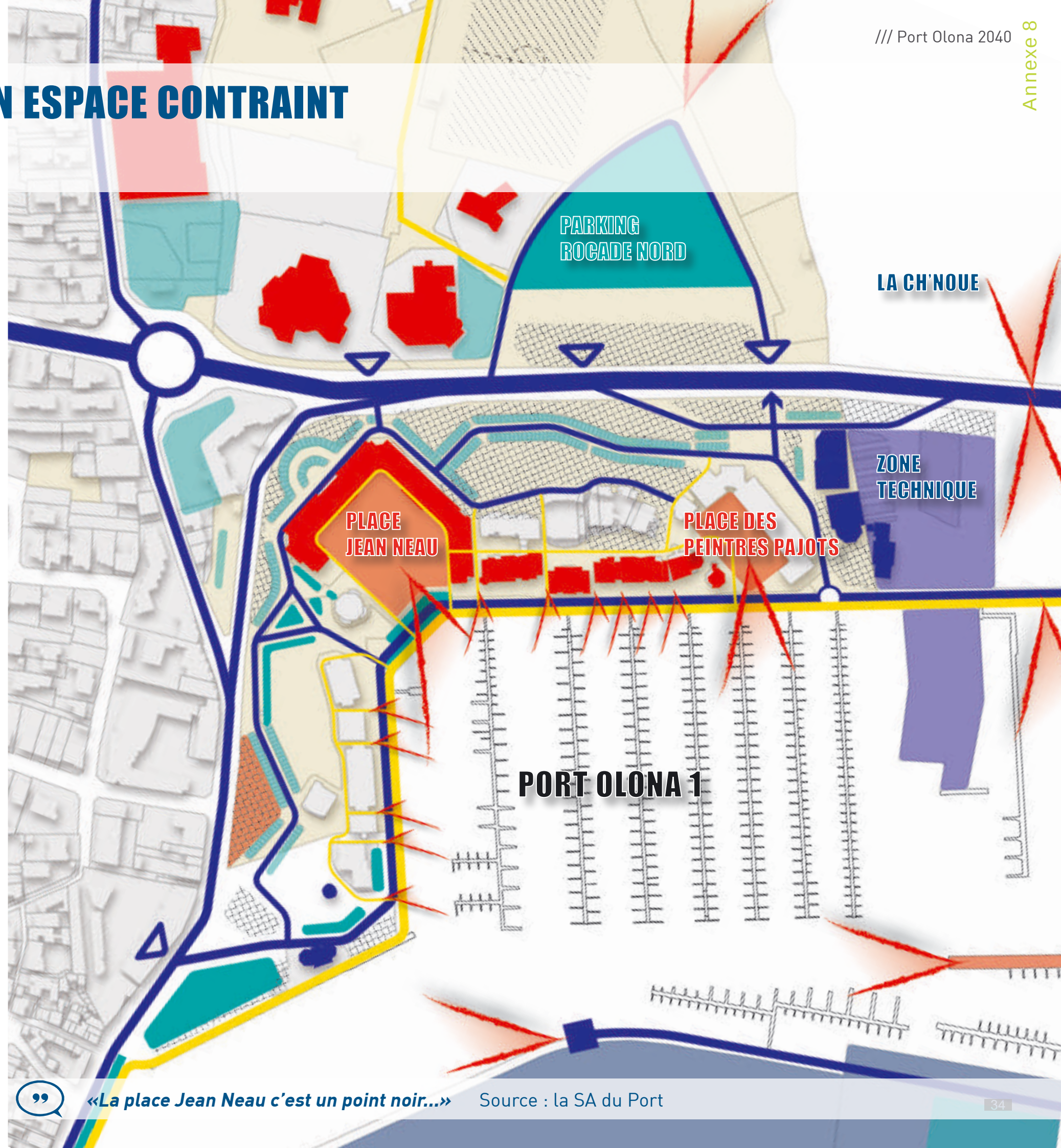
HIÉRARCHISER LES CIRCULATIONS DU QUAI ET DE LA ROCADÉ

RENFORCER LES LIAISONS ACTIVES ENTRE LES ESPACES DE PART ET D'AUTRE DE LA ROCADÉ

METTRE EN SCÈNE LES VUES SUR LES PORTS DE PLAISANCE ET DE COMMERCE

PROLONGER LES AMBIANCES PAYSAGÈRES DE LA CH'NOUE VERS LE PORT

ARCHITECTE X PAYSAGISTE 'urbicus'+ Cap Hornier + DSP Consulting



«La place Jean Neau c'est un point noir...»

Source : la SA du Port